

УДК 385/388

Социальные функции единой транспортной системы

Канд. экон. наук, доцент **Эмирова А.Е.** emir288@front.ru

Д-р экон. наук, профессор **Эмиров Н.Д.** emir288@front.ru

Санкт-Петербургский государственный экономический университет
191023, Санкт-Петербург, ул. Садовая д.21

В статье рассматривается комплекс проблем, возникающих при взаимодействии единой транспортной системы России с социальной сферой страны. Одним из важнейших направлений социально-экономических исследований в нашей стране является анализ состояния и тенденций развития единой транспортной системы. Важным аспектом такого анализа становится взаимодействие между транспортной системой и социальным комплексом России (здравоохранение, образование, организации культуры и отдыха и т.п.), от которого напрямую зависит качество жизни российских граждан. В статье на большом числе конкретных примеров и статистических данных показано место транспорта в социальной инфраструктуре страны. Авторами особо подчеркнута роль в росте качества жизни в России развивающегося парка личного автомобильного транспорта и рост числа объектов социальной обслуживания автолюбителей вдоль дорог. Также в статье проведен анализ существующей системы ведомственной медицины на транспорте и такой специфической проблемы взаимодействия между единой транспортной системой и сферой здравоохранения - происшествия на транспорте, повлекших за собой нанесение ущерба здоровью и жизни граждан России. Проведенный авторами анализ статистических данных и фактов показывает, что функции транспортной системы весьма многообразны и это многообразие хорошо видно на примере социальной сферы.

Ключевые слова: транспорт, управление транспортом, статистика транспорта, единая транспортная система, тенденции развития транспорта, транспортная инфраструктура, социальная инфраструктура, социальная сфера.

Social functions of uniform transport system

Ph.D. **Emirova A.E.** emir288@front.ru

D.Sc., professor **Emirov N.D.** emir288@front.ru

the St.-Petersburg state economic university
191023, Sankt-Peterburg ul. Sadovaya d.21

The article considers the complex of problems arising from the interaction of a uniform transport system of Russia with the social sphere of the country. One of the most important directions of social and economic research in our country is to analyze the status and trends of development of the common transport system. An important aspect of this analysis becomes inter-action between the transport system and social system of Russia (health, education, culture and recreation, etc.), which directly affects the quality of life-not Russian citizens. The article on a large number of concrete examples and statistical data and shows the place of transport in the social infrastructure of the country. The authors particularly emphasized the role of in increasing the quality of life in Russia of the developing Park private vehicles and the increase in the number of social services motorists along the roads. Also in the article the analysis of the existing system of departmental medicine on transport and the coy specific problems of interaction between a single transport system and health - accidents in transport, causing damage to the health and lives of Russian citizens. The authors ' analysis of statistical data and facts-shows that the functions of the transport system are very diverse and this diversity is well illustrated by the example of the social sphere.

Key words: transport, transport management, transport statistics, integrated transport system, trends of transport development, transport infrastructure, social infrastructure, social sphere.

Одним из важнейших направлений социально-экономических исследований в нашей стране является анализ состояния и тенденций развития единой транспортной системы (ЕТС), под которой подразумевается «...совокупность всех видов транспорта, связанных экономическими, технологическими, техническими и нормативно-правовыми взаимоотношениями» [1, с.20]. В научных разработках и нормативных правовых актах по проблемам ЕТС России она чаще всего представляется как система нескольких видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного и т.п.) Однако все еще недостаточно исследуется тот факт, что в своей деятельности ЕТС взаимодействует с несколькими системами более высокого уровня, например с:

- экономикой,
- системой государственного управления,
- политикой,
- обороной страны,
- социальной сферой,
- институтами гражданского общества,
- охраной окружающей среды и т.п. [1, с.8].

Следовательно, ЕТС обладает свойством иерархичности, т.е. она может быть рассмотрена как составляющая часть нескольких систем более высокого порядка, а каждый ее элемент (например, вид транспорта), в свою очередь, является системой [2, с.13], [3, с.16]. Иными словами, ЕТС является, вообще говоря, системой мезоуровня, которая входит в качестве составной части в те или иные системы макроуровня, образующие в совокупности внешнюю среду развития ЕТС. Одним из важнейших в данном случае аспектов является взаимодействие между ЕТС и социальным комплексом России (здравоохранение, образование, организации культуры и отдыха и т.п.), от которого напрямую зависит качество жизни нескольких сотен миллионов российских граждан. В настоящей работе мы попытаемся показать важнейшие направления взаимодействия между ЕТС и социальной сферой. В качестве рабочего определения примем дефиницию Н.Д. Эмирова, разработанную им на базе имеющихся в литературе наиболее рациональных подходов: «социальная сфера представляет собой целостную подсистему общества, состоящую из социальных общностей, социальных отношений, организаций, отраслей и социальных институтов, которые непосредственным образом определяют качество жизни граждан» [4, с.21].

Транспорт как элемент социальной инфраструктуры. Прежде всего, отметим, что транспорт как таковой выступает в качестве одной из ключевых составляющих социальной сферы, если рассматривать его в двух аспектах:

- а) общественный пассажирский транспорт,
- б) личный транспорт (прежде всего, автомобильный).

Обращаясь далее к деятельности общественно-пассажирского транспорта, отметим, что за последние годы наблюдалось постоянное падение численности перевезенных им пассажиров (см. таблицу 1). Так,

если в 2011 г. транспортом общего пользования было перевезено свыше 21,8 млн. пассажиров, то в 2013 г. эта цифра упала до 19,6 млн. человек (среднегодовое падение на 5,4%)¹. Основной причиной данной тенденции явился рост парка личного автотранспорта за последние годы (см. ниже).

Таблица 1

Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования (млн.чел.) [5, с.425]

Виды транспорта	2011	2012	2013
Транспорт - всего	21891	21347	19590
в том числе:			
железнодорожный	993	1059	1080
автобусный (включая маршрутные такси)	13305	12766	11552
таксомоторный	5	6	4
трамвайный	2004	1928	1629
троллейбусный	2152	2051	1735
метрополитен	3351	3446	3491
морской	1,3	1,1	0,5
внутренний водный	14	14	13
воздушный	66	76	86

Отметим тот факт, что расчеты по таблице 1 показывают, что главным перевозчиком пассажиров - 59% от общего числа перевезенных в 2013 г. – явился автобусный транспорт (включая маршрутные такси), второе место принадлежит метрополитену – 17,8%, третье - троллейбусам – 8,8% и т.д. При этом число автобусов общего пользования на 100 000 чел. населения в целом по России в 2013 г. составило 49 шт. [5, с.427].

С позиций характеристики социальной роли пассажирского транспорта следует также отметить, что на конец 2013 года 1596 российских городов и поселков городского типа имели внутригородское автобусное сообщение, общее число автобусных маршрутов (внутригородских, пригородных, междугородных) составило 20228 ед., число выполненных рейсов – 164,8 миллиона (см. таблицу 2). При этом в 2013 г. число сельских населенных пунктов, обслуживаемых автобусами в пригородном и междугородном сообщении составило 85,4 тыс.; число автобусных маршрутов в сельской местности - 8,6 тыс., их протяженность – 389,4 тыс. км [6, с.54].

¹ Поскольку мы рассматриваем взаимодействие ЕТС и социальной сферы, то наиболее емкими следует считать показатели перевозки пассажиров, а не пассажирооборот и т.п.

Таблица 2

Основные показатели работы автобусов общего пользования по видам сообщения [6, с.54]

Показатели	2011	2012	2013
Число городов и поселков городского типа, имеющих внутригородское сообщение	1351	1666	1596
Число маршрутов (на конец года):			
междугородных	3731	3391	3108
пригородных	11458	11415	10374
внутригородских	7083	6983	6746
Число выполненных рейсов, млн.:			
междугородных	4,0	3,5	3,2
пригородных	39,7	38,4	36,7
внутригородских	126,3	124,4	124,9

Важным аспектом роста качества жизни в России на базе взаимодействия ЕТС и социальной

сферы является бурно развивающийся парк личного автомобильного транспорта (см. таблицу 3).

Таблица 3

Парк автомобильного транспорта в России (на конец года; тыс. штук) [6, с.49]

Транспортные средства	2011	2012	2013
Грузовые автомобили – всего	5545	5751	6050
из них, находящиеся в собственности граждан	3097	3273	3547
Автобусы – всего	902	928	891
из них, находящиеся в собственности граждан	440	458	441
Легковые автомобили – всего	36415	38792	41428
из них, находящиеся в собственности граждан	34624	36917	39243

Из цифр таблицы 3 видно, что за последние годы парк личного автомобильного транспорта возрос с 38161 тыс. шт. в 2011 году до 43231 тыс. штук в 2103 году (т.е. среднегодовой прирост составил 6,4%). Таким образом, парк личного автотранспорта в конце 2013 года составил около 301 автомобилей на 1000 чел. населения, в том числе легковых автомобилей – около 289 шт.

В специальном обследовании, проведенном в ноябре-декабре 2014 года исследовательским центром портала Superjob.ru были опрошены 18000 жителей 23 крупных российских городов [7]. Результаты

данного обследования позволяют провести примерный подсчет, согласно которому каждый рабочий день в России на работу добираются на личном или общественном транспорте (туда и обратно!) около 65 млн. чел. (примерно 92% от числа занятых в России), тогда как пешком или на велосипеде – около 6 млн. чел. (около 8% от числа занятых в экономике) [7].

Общая экономия времени в обследованных городах при поездках от дома до работы (в обе стороны) на личном транспорте превышает, как правило, 20 мин., достигая 28 мин. в обеих столицах (см. таблицу 4).

Таблица 4

Затраты времени на путь от дома до работы в крупнейших городах России в 2014 году [7]

Город	Среднее время в пути до работы, мин.		Ежесуточная экономия времени личным транспортом, мин.
	На личном автотранспорте	На общественном транспорте	
Москва	48	62	28
Санкт-Петербург	43	57	28
Нижний Новгород	37	47	20
Екатеринбург	37	45	16
Новосибирск	39	45	12
Красноярск	32	43	22

В социальном плане данный сектор ЕТС обеспечивает целый ряд преимуществ, которые далеко не всегда можно отобразить в экономических показателях:

Во-первых, личный автотранспорт, как уже говорилось, обеспечивает заметную экономию времени при поездках от дома до работы (см. таблицу СУП).

Во-вторых, личный автотранспорт в рамках своих технических характеристик обеспечивает перевозку мелких грузов, обычных для домашнего хозяйства, но трудно перевозимых другими способами (например, поездки на дачу, в супермаркет и т.п.).

В-третьих, личный автотранспорт дает возможность передвижения на любые расстояния в местности, где отсутствует или ограничено движение других видов транспорта (железнодорожного, авиационного, водного и т.п.).

В-четвертых, личный автотранспорт обеспечивает владельцам физический и психологический

комфорт, позволяя передвигаться по любому выбранному маршруту независимо от расписания общественного транспорта, погоды, наличия других пассажиров и т.п.

В-пятых, личный транспорт является одним из ключевых элементов социального престижа в современной России, его отсутствие с большой вероятностью маргинализирует гражданина в рамках ряда социальных групп и слоев.

Перечисленные обстоятельства, конечно, вкупе с другими факторами, приводят к тому, что расходы на личный транспорт составляли весьма заметную долю от всех потребительских расходов домашних хозяйств в России – 17,7% в 2013 году – из них почти половина идет на покупку транспортных средств и около 1/3 на их эксплуатацию (см. таблицу 5). Вместе с ростом парка личного автотранспорта вдоль дорог стали быстро формироваться комплексы объектов социального обслуживания.

Таблица 5

Потребительские расходы домашних хозяйств (по материалам выборочного обследования бюджетов домашних хозяйств; в % к итогу) [5, с.161]

Расходы домашних хозяйств	2011	2012	2013
Потребительские расходы – всего	100	100	100
на транспорт	15,9	17,3	17,7
<i>из них:</i>			
покупка транспортных средств	8,2	9,4	9,2
эксплуатация транспортных средств	4,8	5,1	5,8
транспортные услуги	2,9	2,7	2,7

В качестве наглядного примера в данном случае следует рассмотреть данные о численности объектов социальной сферы, расположенных на автомобильных дорогах федерального значения. Из материала

таблицы 6 видно, что пока еще основными объектами данного вида являются объекты рекламы, автозаправочные станции, объекты розничной торговли и т.п.

Таблица 6

Число объектов дорожного сервиса, расположенных на автомобильных дорогах федерального значения (на конец года) [6, с.46]

Объекты	2011	2012	2013
Площадки-стоянки	4124	4129	4547
Площадки отдыха с эстакадой	595	569	528
Моечные пункты	280	290	303
Объекты розничной торговли	4373	4513	4518
Объекты общественного питания	4179	4373	4203
Мотели, кемпинги	625	730	690
Автозаправочные станции	4938	5013	4779
Медпункты	467	467	449
Общественные туалеты	3018	2768	2877
Объекты рекламы	13542	13616	13393
Посты ГИБДД, таможни	488	473	440
Пункты связи	1133	1139	1073
Прочие объекты сервиса	313	380	354

Здравоохранение. Продолжая анализ специфических направлений реализации социальных функций

ЕТС, обратимся далее к сфере здравоохранения, где наиболее ярким примером является деятельность ве-

домственной медицины на транспорте. В данном случае наибольшим развитием отличается взаимодействие медицинских учреждений с ОАО «РЖД». По данным на конец 2014 г., приведенным вице-президентом ОАО «РЖД» по здравоохранению и работе с общественными организациями, доктором медицинских наук, проф. О. Атьковым, ОАО «РЖД» сумело сохранить железнодорожную медицину как единую структуру, в которую входят 187 больниц и поликлиник, а так же 87 центров специализированной, в том числе высокотехнологичной, медицинской помощи [8].

В железнодорожной медицине за последние годы была внедрена автоматизированная система предрейсовых медицинских осмотров, в которой действуют 1500 инженерно-врачебных бригад, 171 врачебно-экспертная комиссия, ежегодно проводящие более 1,5 млн. предварительных и периодических медицинских осмотров. На всех крупных железнодорожных вокзалах есть круглосуточные медпункты, в которых ежегодно получают медицинскую помощь более 1 млн. человек. Нестандартным решением ОАО «РЖД» явилось формирование т.н. «поездов здоровья», т.е. 5 передвижных консультативно-диагностических центров,

которые курсируют по 250 отдаленным станциям Севера, Сибири, Дальнего Востока. В зонах обслуживания «поездов здоровья» проживают три миллиона человек, при этом в них ежегодно получают медпомощь более 60 тыс. человек [8].

Другим примером взаимодействия ЕТС со сферой здравоохранения является деятельность санитарного автотранспорта в стране. По имеющимся данным, на дороги России ежедневно выезжает 20 387 автомобилей скорой помощи, в т.ч. 1271 реанимобиль. В 2012 году скорая медицинская помощь была оказана 47 млн. граждан, 9,6 млн. из которых — жители сельской местности [9].

К сожалению, на практике постоянно действует еще один аспект взаимодействия между ЕТС и сферой здравоохранения. Речь идет о происшествиях на транспорте, повлекших за собой нанесение ущерба здоровью и жизни граждан России. Анализ данных, представленных в таблице 7, показывает, что только в 2013 году происшествия с транспортом явились причиной гибели свыше 27 тыс. человек и ранения свыше 258 тыс. человек.

Таблица 7

Численность пострадавших в происшествиях с транспортными средствами (человек) [5, с.429]

Показатели	Погибло			Ранено		
	2010	2012	2013	2010	2012	2013
Пострадало в происшествиях с подвижным составом:						
на железнодорожном транспорте общего пользования	-	-	2	-	-	4
на автомобильных дорогах и улицах, тыс.	26,6	28,0	27,0	250,6	258,6	258,4
в том числе по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения	2,0	2,1	2,3	17,3	18,7	19,4
на морском транспорте	10	10	1	-	-	-
на внутреннем водном транспорте	3	1	11	-	-	49
на воздушном транспорте	34	90	102	112	52	26

При этом «вне конкуренции» находится автомобильный транспорт, ставший в 2013 году причиной смерти 27 тыс. человек и ранений 258,4 тыс. человек. Обращает также на себя внимание тот факт, что 8,5% погибших и 7,5% раненых пострадали в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах по вине водителей транспортных средств, находившихся в состоянии алкогольного опьянения.

Образование. Взаимодействие ЕТС с системой образования насчитывает в России не одну сотню лет. Специальный анализ показывает, что главные направления взаимосвязей между ЕТС и системой образования базируются на двух взаимодополняющих аспектах:

а) ЕТС участвует в формировании системы образовательных учреждений, осуществляющих подго-

товку кадров для транспорта, в их материальном, финансовом, кадровом и т.п. обеспечении;

б) Образовательные учреждения обеспечивают пополнение ЕТС квалифицированными кадрами всех уровней подготовки (низшего, среднего, высшего).

Рассмотрим конкретные примеры из практики, иллюстрирующие оба указанных аспекта.

Так, в системе транспортного комплекса, подведомственной Минтрансу России, сформирована целостная система подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием [10]. Обучение проводится в 18 вузах, имеющих 108 филиалов, расположенных в 64 субъектах Российской Федерации и 1 зарубежном филиале (г. Улан-Батор, Монголия).

В 2013 году общий контингент обучающихся в подведомственных образовательных организациях со-

ставил 310 068 чел., из них 157 616 человек или 50,8% обучалось за счет средств федерального бюджета.

В 2014 году (по состоянию на 15 сентября) на обучение принято 56699 человек, в том числе:

- 30347 человек по программам высшего образования, из них 14921 человека или 49,2% за счет средств федерального бюджета.

- 26352 человека по программам среднего профессионального образования, из них 18051 или 68,5% человека за счет средств федерального бюджета [10].

Рассматривая систему подготовки кадров, поддерживаемую Минтрансом РФ, нельзя не обратить особого внимания на ее «железнодорожную составляющую» [11]. Система профессионального образования создавалась на железнодорожном транспорте в рамках ведомства путей сообщения более 200 лет, первое железнодорожное высшее учебное заведение было открыто в Санкт-Петербурге в 1809 году. В настоящее время в аппарате Федерального агентства железнодорожного транспорта функционирует Управление учебных заведений и правового обеспечения, в его ведении

находится 10 вузов, (9 университетов и 1 академия), включая 46 их филиалов и 19 представительств, 47 средних специальных учебных заведений, а также Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте [11].

Основным результатом деятельности ЕТС по формированию системы подготовки кадров для транспорта является выпуск квалифицированных рабочих и специалистов, имеющих подготовку по соответствующим профессиям. Так, в таблице ССС представлены данные о выпуске квалифицированных рабочих в 2011-2013 гг., из которых видно, что выпуск наиболее дефицитного в настоящее время контингента – квалифицированных рабочих – в этом периоде постоянно сокращался с 72,1 тыс. чел. (2011 г.) до 57,2 тыс. чел. (2013 г.), т.е. на 20,7%, что дает среднегодовое падение -11,0% (см. таблицу 8). В наибольшей мере этот процесс коснулся морского и речного транспорта (падение на 23,8%, т.е. 12,3% в среднем за год) и автотранспорта с городским электротранспортом (падение на 22,2%, т.е. 11,8% в среднем за год).

Таблица 8

Выпуск квалифицированных рабочих по профессиям транспорта (тыс. человек) [6, с.18]

Профессии транспортной отрасли	2011	2012	2013
Профессии транспорта – всего	72,1	59,8	57,2
<i>в том числе:</i>			
железнодорожного и метрополитена	14,2	11,4	12,2
морского и речного	2,1	2,0	1,6
автотранспорта и городского электротранспорта	55,8	46,4	43,4

Близкие тенденции, как показывают соответствующие расчеты, были характерны также и для выпуска специалистов среднего звена по специальностям эксплуатации транспорта (см. таблицу РРР). Так, если в 2011 году было выпущено 37,4 тыс. чел. – специалистов рассматриваемого уровня, то в 2013 г. – 37,0 тыс. чел., т.е. на 1,1% меньше.

Если далее обратиться к ситуации с подготовкой бакалавров, специалистов и магистров по специальностям эксплуатации транспорта, то в 2011-2013 гг. она была относительно устойчивой, например, выпуск 2013 г. составил 27,1 тыс. чел., сократившись за два года на 0,3% (см. таблицу 9).

Таблица 9

Выпуск учебными заведениями специалистов по специальностям эксплуатации транспорта (чел.) [6, с.17-18]

	2011	2012	2013
Выпуск специалистов среднего звена по специальностям эксплуатации транспорта, чел.	37413	37561	36990
Выпуск бакалавров, специалистов, магистров по специальностям эксплуатации транспорта, чел.	27164	27625	27083

Рассматривая взаимодействие образовательной сферы с ЕТС, нельзя, конечно, не обратить внимание и на такое важное направление, как **повышение квалификации** работников транспортной отрасли.

В соответствии с действующим российским законодательством, повышать квалификацию **обязаны**, в частности:

- водители и другие работники автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающие безопасность дорожного движения (Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [12]);

- работники железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов (Федеральный закон

от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [13]).

Деятельность предприятий и организаций всех отраслей по повышению квалификации работников была существенно упорядочена путем введения в российское правовое поле взаимосвязанных понятий «квалификация работника» и «профессиональный стандарт». Содержание этих понятий было регламентировано принятой 03.12.2012 г. ст. 195.1 Трудового кодекса Российской Федерации. Согласно указанной статье, квалификация работника – это уровень знаний, умений, профессиональных навыков и опыта работы работника. В свою очередь, профессиональный стандарт – это характеристика квалификации, необходимой работнику для осуществления определенного вида профессиональной деятельности [14].

Необходимость разработки и введения профессиональных стандартов была подчеркнута Указом Президента РФ № 597 от 7 мая 2012 г. «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики», в котором Правительству РФ было дано задание разработать к 2015 г. и утвердить не менее 800 профессиональных стандартов [15].

Первые профессиональные стандарты России были приняты лишь 30 октября 2013 г. и по состоянию на 30 декабря 2014 года приказами Минтруда РФ утверждено уже 403 профессиональных стандарта [15], [16].

Деятельность транспортной отрасли по повышению квалификации своих работников можно показать на примере ОАО «Российские железные дороги». Холдинг «РЖД» входит в число крупнейших работодателей в стране, общее количество его работников составляет более 1 млн. человек [17]. Ежегодно в соответствии с Программой подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников ОАО «РЖД» ежегодно проходит обучение около 250 тыс. человек, в том числе:

- по программам профессиональной подготовки рабочих - более 50 тыс. человек,

- по программам дополнительного профессионального образования - около 72 тыс. руководителей и специалистов, а также более 125 тыс. рабочих,

- в технических школах и учебных центрах ОАО «РЖД» в 2012 г. обучено 90 тыс. человек, в том числе: подготовлено новых рабочих и обучено вторым

профессиям 46,5 тыс. человек, повысили квалификацию 43,6 тыс. рабочих.

Ежегодно на развитие технических школ и учебных центров железных дорог расходуется около 350 млн. рублей [17].

Сфера культуры и отдыха. Особым направлением взаимодействия ЕТС с социальным комплексом страны является ее совместная деятельность с организациями сферы культуры и отдыха: учреждениями культуры, средствами размещения (гостиницы, дома отдыха и т.п.), спортивными организациями и т.п. Рассмотрим основные характеристики такого взаимодействия на примере такого направления, как туризм, где роль транспорта особенно значительна: практически любая туристическая поездка обеспечивается в той или иной мере услугами транспорта (автобусами, поездами, круизными лайнерами, такси, личными автомобилями и т.п.).

В том, что касается внутреннего туризма, то, по имеющимся данным, в 2013 году его услугами (а, следовательно, соответствующими услугами транспорта) воспользовались 13,2 млн. человек, при этом оборот туристического рынка в России в 2013 году составил \$45 млрд., прибавив 12% к 2012 году. По данным Росстата, в настоящее время в России действует 9 тыс. объектов размещения — это гостиницы, дома отдыха, санатории и т.п. [18]. При этом эксперты отмечают, что спрос на туристические поездки по России по итогам 2014 года вырос на треть по сравнению с 2013 годом: падение курса национальной валюты привело к значительному росту тарифов в рублях на международные авиаперевозки, тогда как рост цен на внутренние рейсы не превысил 1% [19].

При организации туристских поездок особое внимание привлекает отдых на воде ввиду очевидной его пользы для физического и психического здоровья человека. Поэтому в таблице 10 сгруппированы имеющиеся статистические данные о перевозке пассажиров внутренним водным транспортом России. Из цифр таблицы 10 видно, что в 2011-2013 годах отправка пассажиров внутренним водным транспортом, к сожалению, постоянно снижалась (в среднем на 4,3% ежегодно), достигнув уровня почти 13 млн. человек в конце периода. При этом в 2013 г. внутренним водным транспортом было перевезено свыше 2,6 млн. человек на туристских и экскурсионно-прогулочных маршрутах.

Таблица 10

Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом на туристских и экскурсионно-прогулочных маршрутах [5, с.242]

	2011	2012	2013
Отправлено пассажиров внутренним водным транспортом - всего, тыс. человек	14167,4	13684,2	12967,0
<i>из них:</i>			
на туристских маршрутах	484,6	313,2	271,2
на экскурсионно-прогулочных маршрутах	2540,7	2599,9	2349,6

Обращаясь далее к цифрам по внешнему туризму, обратим внимание на численность поездок между Россией и странами дальнего зарубежья в 2013 году.

Из таблицы 11 видно, что число поездок российских граждан составило 38,5 млн. и превысило обратный поток поездок в Россию более чем в 3,5 раза.

Таблица 11

Число поездок между Россией и странами дальнего зарубежья в 2013 году (тысяч) [5, с.242-243]

Число поездок, тысяч	Всего	в том числе по целям			
		служебная	туризм	частная	обслуживающий персонал
Российских граждан в дальнее зарубежье	38521	801	17682	17746	2292
Иностранцев из дальнего зарубежья	10869	3516	2506	3582	1218

При этом структура поездок указанных контингентов резко различается: если граждане России в 46,1% поездок преследуют частные цели (лечение, обучение, бизнес и т.п.), а в 45,9% поездок осуществляется как туристические, то в обратном потоке 32,9% - преследуют частные цели, 32,3% - служебные и лишь только 23,0% (т.е. примерно каждый четвертый) едут в Россию как туристы.

Таким образом, приведенные выше цифры и факты показывают, что деятельность ЕТС нельзя сводить к чисто технологическим моментам перемещения грузов и пассажиров из пункта А в пункт В. Функции ЕТС весьма многообразны и это многообразие хорошо видно на примере социальной сферы России: ежедневно к услугам транспорта и его социальных структур обращаются десятки миллионов человек. В развитии транспорта в последние годы, особенно в период кризисных проявлений в экономике, характерны противоречивые тенденции. Если ряд показателей обнаруживают устойчивую тенденцию к росту (например, численность легковых автомобилей личного пользования), то имеется целый ряд характеристик, устойчиво падающих в последние годы (общая численность перевезенных пассажиров, подготовка квалифицированных рабочих, число поездок в дальнее зарубежье и т.п.). Для обеспечения устойчивого функционирования и развития транспорта российское государство принимает принципиальные решения, примером чему являются Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», увеличение бюджетного финансирования по ряду направлений и т.п. Все это позволяет ожидать развития в будущем социальных функций, выполняемых единой транспортной системой России.

Список литературы

1. *Троицкая Н.А.* Единая транспортная система: учебник /Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. - 8-е изд., стер.. – М.: Академия, 2012. - 239 с.

2. *Горев А.Э.* Основы теории транспортных систем. –СПб.: СПбГАСУ, 2010. -214 с.
 3. *Наумов В.Н.* Методы и средства системного анализа: монография /В.Н.Наумов. –СПб.: ИПЦ СЗИУ, 2014. -310 с.
 4. *Эмиров Н.Д.* Современные управленческие технологии в социальной сфере России /Н.Д.Эмиров. – СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2014. -380 с.
 5. Российский статистический ежегодник – 2014 год. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 23.01.2015).
 6. Транспорт и связь в России. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 23.04.2015).
 7. На работу за 20 минут. URL: <http://www.superjob.ru/research/articles/111707/> (дата обращения: 14.05.2015).
 8. Рельсовая медицина не имеет аналогов //Аргументы и факты – Здоровье. -2014. -25 декабря.
 9. Новый порядок работы скорой помощи. URL: <http://www.baby.ru/blogs/post/238812085-224239705/> (дата обращения: 10.05.2015).
 10. Транспортное образование. URL: <http://www.mintrans.ru/ministry/transport-education/> (дата обращения: 14.05.2015).
 11. Управление учебных заведений и правового обеспечения. URL: [http:// www.roszeldor.ru / about/central_office_structure/upr_uchebn_zaved](http://www.roszeldor.ru/about/central_office_structure/upr_uchebn_zaved) (дата обращения: 14.05.2015).
 12. О безопасности дорожного движения. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.05.2015).
 13. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 29.04.2015).
 14. Трудовой кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.05.2015).

15. О мероприятиях по реализации государственной социальной политики. Указ Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 597. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.05.2015).

16. Профессиональные стандарты в вопросах и ответах. URL: http://www.profiz.ru/sr/4_2015/profstandarti/ (дата обращения: 20.05.2015).

17. Оценка и развитие компетенций работников. URL: <http://www.pro-personal.ru/journal/990/585306/> (дата обращения: 20.05.2015)

18. Внутренний туризм в России. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2426804> (дата обращения: 18.05.2015).

19. Спрос на внутренний туризм. URL: <http://www.interfax.ru/tourism/tourisminf.asp?id> (дата обращения: 18.05.2015).

References

1. Troitsk N. A. Uniform transport system: textbook/N. A. Troitskaya, A.B. Chubukov. - 8th prod., 1st ed. - M.: Academy, 2012. - 239 p.

2. Gorev A.E. Bases of the theory of transport systems. - SPb.: СПбГАСУ, 2010. - 214 pages.

3. Naumov V. N. Methods and means of the system analysis: monograph / V. N. Naumov. - SPb.: IPTs SZIU, 2014. - 310 p.

4. N. D. Emirov. Modern administrative technologies in the social sphere Russia/N.D.Emirov. - SPb.: Publishing house Politekhn. un-that, 2014. - 380 p.

5. The Russian statistical year-book – 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (date of the address: 23.01.2015).

6. Transport and communication in Russia. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (date of the address: 23.04.2015).

7. For work in 20 minutes. URL: <http://www.superjob.ru/research/articles/111707/> (date of the address: 14.05.2015).

8. The rail medicine has no analogs//Arguments and the facts – Health.-2014. December-25.

9. New operating procedure of ambulance. URL: <http://www.baby.ru/blogs/post/238812085-224239705/> (date of the address: 10.05.2015).

10. Transport education. URL: <http://www.mintrans.ru/ministry/transport-education/> (date of the address: 14.05.2015).

11. Management of educational institutions and legal support. URL: http://www.roszeldor.ru/about/central_office_structure/upr_uchebn_zaved (date of the address: 14.05.2015).

12. About traffic safety. Federal law of 10.12.1995 No. 196-FZ. Access from legal-reference ConsultantPlus system (date of the address: 21.05.2015).

13. About railway transport in the Russian Federation: Federal law of 10.01.2003 No. 17-FZ. Access from legal-reference ConsultantPlus system (date of the address: 29.04.2015).

14. Labor code of the Russian Federation. The federal law of December 30, 2001 No. 197-FZ. Access from legal-reference ConsultantPlus system (date of the address: 21.05.2015).

15. About actions for realization of the state social policy. Decree of the Russian President of May 7, 2012 No. 597. Access from legal-reference ConsultantPlus system (date of the address: 17.05.2015).

16. Professional standards in questions and answers. URL: http://www.profiz.ru/sr/4_2015/profstandarti/ (date of the address: 20.05.2015).

17. Assessment and development of competences of workers. URL: <http://www.pro-personal.ru/journal/990/585306/> (date of the address: 20.05.2015) /

18. Internal tourism in Russia. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2426804> (date of the address: 18.05.2015).

19. Demand for internal tourism. URL: <http://www.interfax.ru/tourism/tourisminf.asp?id> (date of the address: 18.05.2015).

Статья поступила в редакцию 08.10.2015 г.