

Тема 9. Организационно-экономическая характеристика отраслей инфраструктурного комплекса региона.

1. Понятие и виды инфраструктуры.

Инфраструктура - это комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур или объектов, составляющих и (или) обеспечивающих основу функционирования какой-либо системы.

В теоретических работах, посвященных проблемам формирования и развития инфраструктуры, используются различные подходы к определению содержания этого понятия, отличающиеся степенью охвата тех элементов, которые создают условия для развития экономических отношений в стране. Некоторые авторы трактуют понятие **инфраструктуры очень широко, объединяя весь комплекс условий, обеспечивающих благоприятное развитие бизнеса и создающих среду, при помощи которой население может удовлетворять свои потребности.** Другие авторы трактуют инфраструктуру, напротив, достаточно узко, понимая под инфраструктурой набор инструментов (материальных и институциональных), позволяющих экономическим субъектам добиваться лучших результатов в соответствии с их целевыми установками, нежели при отсутствии инфраструктуры.

Инфраструктура призвана обеспечивать цивилизованный характер деятельности рыночных субъектов, элементы инфраструктуры пришли, не извне, а порождены самими рыночными отношениями. **Создать эффективную рыночную экономику можно лишь с помощью результативно действующей инфраструктуры, обеспечивающей многообразное, комплексное и длительное взаимодействие между различными субъектами рынка.**

Выделяют следующие виды инфраструктуры:
производственную, социальную и рыночную.

К производственной инфраструктуре относится комплекс отраслей, обеспечивающих внешние условия непосредственных процессов производства. В нее включается: грузовой транспорт, складское хозяйство, оптовая торговля, электро-газоснабжение. Входит в нее также сфера деловых услуг, к которым относятся реклама и маркетинговое обслуживание, аренда и лизинг и др.





При рассмотрении вопроса о производственной инфраструктуре важно выделить то, что она не производит какой-либо продукт, лишь создает необходимые условия для его производства. Инфраструктурные элементы экономики являются лишь следствием своеобразных функций, возложенных экономикой на инфраструктуру. Эти функции с течением времени изменяются и все более обособляются от функций основного производства. Поэтому в определении производственной инфраструктуры первичным признаком должны выступать ее функции, состоящие в обеспечении производства.

Социальная инфраструктура – это комплекс отраслей, связанных с воспроизводством рабочей силы. Сюда относят здравоохранение, образование, розничную торговлю, пассажирский транспорт, ЖКХ, физическую культуру, спорт, сферу искусств, то есть все те отрасли, которые непосредственно обслуживают общество.



Функции социальной инфраструктуры:

1. Воспитание подрастающего поколения, получение квалификации, переквалификации (просвещение, образование);
2. Увеличение продолжительности работоспособности (здравоохранение);
3. Предотвращение снижения производительности труда в течение рабочего дня (общественное питание, пассажирский транспорт);
4. Обеспечение условий для отдыха работников, повышение их культурного уровня (жилищное хозяйство, культура, искусство).



1. Социальная инфраструктура

Хорошие дороги, надежная связь, удобные и безопасные поезда, автобусы, современные торговые комплексы, красивые и функциональные школьные здания, разветвленная сеть лечебных учреждений - первые и наглядные свидетельства экономического процветания



Создание отвечающей современным требованиям инфраструктуры является важнейшей задачей местной и центральной власти, государства в целом, всего общества

Новым видом инфраструктуры является **рыночная инфраструктура**. Рыночная инфраструктура подразумевает совокупность инструментов, форм, методов и процессов, обеспечивающих условия для нормального функционирования рыночной экономики. С развитием рыночного механизма в экономике страны появляется необходимость создания специализированного вида деятельности по удовлетворению потребностей отдельных рынков, организованной системы, отражающей спрос и предложение. Появление рынка обусловило возникновение новых организаций, учреждений, обеспечивающих его цивилизованное функционирование.



Дословно инфраструктура — это основание, фундамент, внутреннее строение экономической системы. К ней относятся: товарные биржи, сырьевые биржи, биржа труда, аудиторские компании, кредитная система и коммерческие банки, таможенная система, консалтинговые компании, система страхования, аукционы, ярмарки, профсоюзы работающих по найму, коммерческо-выставочные комплексы (иногда сюда относят и потребительский рынок).

Инфраструктура рынка



Отличительной чертой рыночной инфраструктуры является то, что она не создает продукт, а лишь увеличивает его стоимость.

Рыночная инфраструктура предоставляет услуги, связанные с четырьмя основными **функциями**: 1. снижение степени риска, благодаря различным видам страхования, аудиторской деятельности, консалтинговым, сертификационным услугам; 2. ускорение оборачиваемости оборотных средств за счет брокерских и маклерских услуг, качественной и быстрой контрактной подборки работников и подрядчиков, применения усовершенствованных специальных средств связи. Одним из важных факторов, оказывающих решающее воздействие на скорость оборота средств, является быстрая и бесперебойная работа банковской системы по приему, переводу и выдаче платежей различных экономических субъектов; 3. развитие предприятий за счет расширения деятельности аренды и лизинга, эмиссии ценных бумаг, профессиональной подготовки и переподготовки работников в сфере менеджмента; дальнейшего роста мелких и средних предприятий; 4. содействие маркетингу по доведению товаров и услуг до потребителей с применением рекламы и других средств продвижения, использование прикладных исследовательских работ по изучению спроса потребителей, емкости конкретных рынков.

Продуктом инфраструктуры является **посредническая услуга**. **Услуга** – это особый товар, существующий только в момент его производства. В рыночной экономике возможна ситуация, когда одни участники конкуренции, например предприниматели, не располагают необходимым количеством капитала для расширения производства, развертывания предложения товаров до уровня их спроса. В то же время другие сталкиваются с проблемой прибыльного размещения сбережений, например в виде излишков денежных средств. Для разрешения указанного противоречия, превращения сбережений в инвестиции рыночной системе необходима соответствующая инфраструктура — кредитная система, которую образуют банки, страховые компании, фонды профсоюзов и иных организаций, обладающих правами коммерческой деятельности. Отсюда вытекает, что инфраструктура является неотъемлемым элементом рынка, без которой его функционирование невозможно.

Инфраструктура рынка - совокупность рыночных институтов, обслуживающих рыночное хозяйство



Основываясь на вышеизложенном, можно выделить следующее назначение рыночной инфраструктуры.

Экономическое назначение рыночной инфраструктуры состоит в том, чтобы снабдить рыночно-функционирующую часть национального хозяйства рыночными сигналами, необходимыми для успешной работы относительно изолированных субъектов рынка. Исполняя эту функцию, рыночная инфраструктура частично выполняет координирующую роль, которая ранее была свойственна народнохозяйственному планированию. **Политическое назначение рыночной инфраструктуры** заключается в создании стабильно функционирующего хозяйственного комплекса, чутко реагирующего на косвенные управляющие воздействия со стороны государственных учреждений. Кроме того, государственные предприятия и организации, активно участвующие в деятельности рыночной инфраструктуры, определяют характер производственных отношений и непосредственно проводят в жизнь меры национальной экономической политики. **Социальное назначение рыночной инфраструктуры** выражается в расширении возможностей занятости населения и свободного выбора каждым членом общества подходящего ему места в системе общественного разделения труда.

2. Транспортная инфраструктура

Транспортная инфраструктура – это такая подсистема хозяйства, которая создает и реализует общие условия для функционирования производства и жизни населения, в равной степени необходимые для деятельности всех сфер общественного производства. В состав транспортной инфраструктуры включаются следующие основные подсистемы: транспорт всех видов, функционирующий в сфере обращения и внешний промышленный транспорт, включая линии электропередач и другие устройства, связанные с передачей и распределением электроэнергии; информационно-коммуникационная система, связь; система обеспечения производства материальными ресурсами; складское хозяйство, материально-техническое снабжение, заготовки, водоснабжение; инженерная инфраструктура, включая все виды инженерного обеспечения и городской транспорт; природоохранная и рекреационная инфраструктура.

Объекты транспортной инфраструктуры включают в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, аэродромы и аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование. К транспортным средствам относятся воздушные суда, железнодорожный подвижной состав, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта.

Иногда термин «транспортная инфраструктура» используется и в более широком понимании. Так как транспортная сфера всегда увязывается с общим развитием производительных сил, то она рассматривается как одна из важнейших составных частей инфраструктуры экономики в целом. В этом смысле понятия «транспортная система» и «транспортная инфраструктура» практически тождественны.



Транспортный комплекс – совокупность всех видов транспорта, объединенных между собой транспортными узлами.

Транспорт — особая сфера материального производства и самостоятельная отрасль экономики. Он осуществляет обмен продукцией между предприятиями, районами и странами, способствует освоению новых территорий и развитию специализации, перемещает грузы и пассажиров, являясь основой территориального разделения труда.

УСТРАНЕНИЕ РАЗРЫВОВ, УЗКИХ МЕСТ, УСКОРЕНИЕ ПОТОКОВ, СОЗДАНИЕ КОМПЛЕКСНЫХ ОБЪЕКТОВ



Транспортный узел – это пункт стыкования и взаимодействия нескольких видов транспорта и систем обслуживания грузов и иногда пассажиров

ОСНОВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ РОССИИ

СЕТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ РОССИИ



Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки значительны. Транспортный фактор имеет особо огромное значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов.

1. Транспорт – важная составная часть экономики России, так как является материальным носителем между районами, отраслями, предприятиями. Специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил.

При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства отдельных предприятий, районов и страны в целом.

2. Важное значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

3. Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка. В современных условиях роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Транспортный комплекс

- Железнодорожный
- Морской.
- Речной,
- Воздушный.
- Автомобильный,
- Трубопроводный,

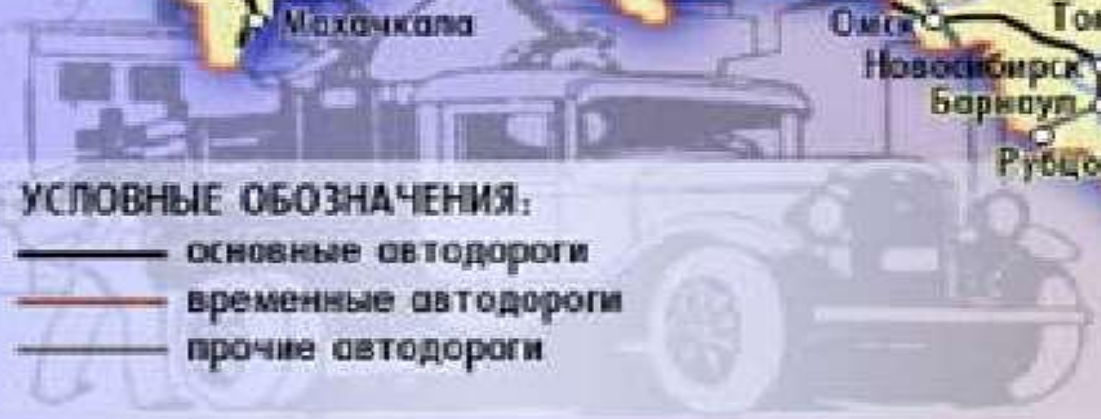


Автомобильный транспорт. Традиционно используется для перевозок на короткие расстояния. Одно из основных преимуществ – высокая маневренность. С помощью автомобильного транспорта груз может доставляться «от дверей до дверей» с необходимой степенью срочности. Этот вид транспорта обеспечивает регулярность поставки, а также возможность поставки малыми партиями. Здесь, по сравнению с другими видами, предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара. Основным недостатком автомобильного транспорта является сравнительно высокая себестоимость перевозок, плата за которые обычно взимается по максимальной грузоподъемности автомобиля. К другим недостаткам этого вида транспорта относят также срочность разгрузки, возможность хищения груза и угона автотранспорта, сравнительно малую грузоподъемность, большое количество дорожно-транспортных происшествий. Автомобильный транспорт экологически неблагоприятен, что также сдерживает его применение.

ГЕОГРАФИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА



- УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:**
- основные автодороги
 - временные автодороги
 - прочие автодороги



Железнодорожный транспорт. Этот вид транспорта хорошо приспособлен для перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях. Железнодорожный транспорт обеспечивает возможность сравнительно быстрой доставки груза на большие расстояния. Перевозки регулярны. Здесь можно эффективно организовать выполнение погрузочно-разгрузочных работ. Существенным преимуществом железнодорожного транспорта является сравнительно невысокая себестоимость перевозки грузов, а также наличие скидок. К недостаткам железнодорожного транспорта следует отнести ограниченное количество перевозчиков, а также низкую возможность доставки к пунктам потребления, т. е. при отсутствии подъездных путей железнодорожный транспорт должен дополняться автомобильным.

ГЕОГРАФИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- железные дороги
- Отправление грузов ж/д транспортом, млн. т., 1994 г.
 - более 200
 - 100 - 200
 - 50 - 100
 - менее 50

МАГИСТРАЛИ:

- Печорская
- Транссибирская (Транссиб)
- Южносибирская
- Среднесибирская

- Дорога к нефтегазоносной провинции Приобья
- Байкало-Амурская (БАМ)
- Амуро-Якутская (АЯМ)

Особенности железнодорожного транспорта



Морской транспорт. Является самым крупным перевозчиком в международных перевозках. Его основные преимущества – низкие грузовые тарифы и высокая провозная способность. К недостаткам морского транспорта относят его низкую скорость, жесткие требования к упаковке и креплению грузов, малую частоту отправок. Морской транспорт существенно зависит от погодных и навигационных условий и требует создания сложной портовой инфраструктуры.

Внутренний водный транспорт. Здесь низкие грузовые тарифы. При перевозках грузов весом более 100 т на расстояние более 250 км этот вид транспорта является самым дешевым. К недостаткам внутреннего водного транспорта, кроме малой скорости доставки, относят также низкую доступность в географическом плане. Это обусловлено ограничениями, которые накладывает конфигурация водных путей, неравномерность глубин и меняющиеся навигационные условия.

ГЕОГРАФИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



ГЕОГРАФИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА



ПОРТЫ РОССИИ:

- морские
- речные
- реконструируемые
- проектируемые
- Порты других государств, через которые осуществляется внешняя торговля России

Волго-Балтийский водный путь

Волго-Каспийский бассейн
Северный бассейн

Области, где более 30% грузов перевозится речным транспортом

Реки и каналы, образующие единую глубоководную систему

Особенности морского транспорта



Воздушный транспорт. Основные преимущества — наивысшая скорость, возможность достижения отдаленных районов, высокая сохранность грузов. К недостаткам относят высокие грузовые тарифы и зависимость от метеоусловий, которая снижает надежность соблюдения графика поставки.

Трубопроводный транспорт. Обеспечивает низкую себестоимость при высокой пропускной способности. Степень сохранности грузов на этом виде транспорта высока. Недостатком трубопроводного транспорта является узкая номенклатура подлежащих транспортировке грузов (жидкости, газы, эмульсии).

География авиационного (воздушного) транспорта

ГЕОГРАФИЯ АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА

"Транспорт – самая "географическая" из отраслей хозяйства, так как он обеспечивает перемещение в пространстве и с ним неразрывно связаны изменения в размещении производства"



Совокупность подсистем транспортной (производственной) инфраструктуры характеризуется наличием ряда общих специфических свойств и признаков, вытекающих из задач инфраструктуры и функционального единства:

- ▶ высокая фондоемкость и капиталоемкость объектов инфраструктуры, длительные сроки их создания и длительные сроки функционирования;
- ▶ проявление основного эффекта от функционирования инфраструктуры вне ее отраслей – в базисных отраслях (это находит выражение в соотношении макроэкономических показателей – доля транспорта в ВВП не превышает 5–8%, в капиталовложениях – более 20%);
- ▶ высокий эффект опережающего по сравнению с основным производством развития транспортной инфраструктуры;
- ▶ неотделимость процессов производства и потребления «продукции» транспорта, невещественный ее характер – отсюда невозможность ее накопления, хранения, складирования, что требует значительных резервных мощностей;

- ▶ значительная сезонная, месячная и суточная неравномерность загрузки элементов транспортной инфраструктуры;
- ▶ пространственная региональная невзаимозаменяемость объектов транспортной инфраструктуры, т. е. необходимость ее повсеместного развития;
- ▶ преобладание пространственно-сетевых линейных систем транспортной инфраструктуры;
- ▶ – инерционность (неэластичность) функционирования, связанная с дискретностью развития транспортной инфраструктуры (нет жесткой связи между уровнем развития инфраструктуры и потребности в ней), что ведет к недооценке необходимости новых капиталовложений в усиление объектов и сетей;
- ▶ территориальная концентрация транспортной инфраструктуры соответствует концентрации производства и населения, отражая общий географический «рисунок» хозяйства;
- ▶ поэтапное воздействие на прилегающую территорию путем генерирования более или менее сильных освоенческих импульсов, которые придают ей особые свойства примагистральной зоны.

Опережающее развитие транспортной инфраструктуры по сравнению с основным производством дает высокий экономический эффект. Являясь мощным фактором размещения, транспортная инфраструктура интегрирует хозяйственное пространство, выступая организующим началом территориальной структуры хозяйства. Следовательно, инфраструктура должна рассматриваться как функционально единый межотраслевой комплекс, требующий, кроме министерств и ведомств, соответственно комплексного межотраслевого управления.

Еще одна тенденция последних лет заключается в том, что фактор себестоимости функционирования этих отраслей, игравший до недавнего времени решающую роль, уступает теперь место показателям качества инфраструктурных услуг – **надежности, регулярности, ритмичности, скорости, безопасности связей**, а также стремлению изменить соотношение живого и овеществленного труда в пользу последнего, т.е. снизить трудоемкость функционирования инфраструктуры.

- ▶ **Однако решить все эти задачи можно только резко повысив капиталоемкость транспортной системы.** Это ведет к быстрому росту ее фондоемкости.

Огромные капиталовложения в транспортную инфраструктуру обеспечивают сравнительно низкие текущие затраты на ее функционирование, обуславливают возможности ее адаптации к новым требованиям производства, ее воздействие на сдвиги в территориальной структуре хозяйства.

«Транспортная стратегия РФ до 2030 года», разработанная и утвержденная Министерством транспорта РФ, является основным документом, который определяет направления транспортной политики страны. Согласно этому документу развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей снижение транспортных издержек, ускорение движения грузов и пассажиров, является важнейшей стратегической целью. При этом практика государственно-частного партнерства является наиболее перспективной и предпочтительной при реализации инфраструктурных проектов.

Главные стратегические приоритеты Транспортной стратегии:

Главными стратегическими приоритетами Транспортной стратегии являются: общесоциальные, общеэкономические, общетранспортные и по видам транспортной деятельности.

- ▶ **Общесоциальными приоритетами являются:**
- ▶ мобильность населения и доступность транспортных услуг;
- ▶ снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;
- ▶ снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общетранспортными приоритетами являются:

- ▶ повышение производительности труда на транспорте;
- ▶ рентабельность транспортных систем;
- ▶ повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта;
- ▶ снижение энергоемкости;
- ▶ создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности;
- ▶ инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям;
- ▶ подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;
- ▶ формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами;
- ▶ развитие транспортного машиностроения и отраслей смежников - поставщиков ресурсов до уровня, необходимого для реализации Транспортной стратегии.

Цели развития транспортной системы России на период до 2030 года:

- ▶ Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры.
- ▶ Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны.
- ▶ Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.
- ▶ Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.
- ▶ Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы
- ▶ Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

3. Торговля и общественное питание

Торговля как отрасль экономики является главным связующим звеном между производителем и потребителем. В торговле завершается кругооборот средств, вложенных в изготовление потребительских товаров, и создается экономическая основа для возобновления и расширения производства.

Торговля - это отрасль экономики и вид экономической деятельности, объектом которой является товарообмен, купля-продажа товаров, обслуживание покупателей в процессе продажи товаров и их доставки, а также хранение товаров и их подготовка к продаже.

Торговля является сегодня не только серьезной бюджетообразующей отраслью, но и важным каналом распределения инвестиций в объекты инфраструктуры, распространения новых технологий, управления товарными потоками, важнейшим стимулом промышленного роста. Кроме того, она выполняет важную социальную функцию обеспечения населения продовольствием и товарами массового спроса, создает дополнительные рабочие места и является источником дохода для многих жителей.

Торговля и общественное питание является одной из лидирующих отраслей по вкладу в отечественный ВВП. Объем товарооборота растет темпами, превышающими рост ВВП и рост инвестиций в РФ. Общая численность занятых в торговле и общественном питании превышает 10 млн. человек или около 15% всех занятых в экономике. При этом за последние годы, в отличие от большинства отраслей экономики, численность занятых в сфере торговли и общественного питания увеличивается.

В государственной статистике в структуре отрасли «Торговля и общественное питание» выделяют оптовую и розничную торговлю.

Розничная торговля - торговля товарами и оказание услуг покупателям для личного, семейного, домашнего использования, не связанного с предпринимательской деятельностью.

Оптовая торговля - торговля крупными партиями товаров, продажа оптовым покупателям, потребляющим товары в значительном количестве или продающим их затем в розницу

Оптовая торговля



Розничная торговля



Выделяют следующие основные виды торговых точек розничной торговли:

- ▶ Супермаркеты - магазины самообслуживания площадью свыше 300м², ассортимент продуктов питания и промышленных товаров высокий;
- ▶ Минимаркеты - магазины площадью менее 300 м², ассортимент продуктов питания и промышленных товаров высокий;
- ▶ Универмаги - магазины с универсальным ассортиментом непродовольственных товаров;
- ▶ Продовольственные магазины - магазины продовольственных товаров повседневного спроса;
- ▶ Киоски и павильоны - точки нестационарного типа, специализация на товарах импульсного спроса;
- ▶ Специализированные магазины - более 75% торговой площади / оборота приходится на одну группу товаров;
- ▶ Открытые рынки - скопления торговых точек на единой территории под одной администрацией.
- ▶ Среди новых форматов розничной торговли развитие получили гипермаркеты, торговые центры и комплексы.

Основными задачами оптовых предприятий являются:

- ▶ поиск поставщиков товаров для розничных предприятий и поиск потребителей, а при необходимости размещение заказов на предприятиях-товаропроизводителях в соответствии с покупательским спросом по ассортименту, количеству и качеству;
- ▶ закупка товаров у производителей, их доставка и хранение;
- ▶ формирование торгового ассортимента в соответствии с требованиями розничных предприятий;
- ▶ проведение маркетинговых исследований для производителей товаров и розничных предприятий с текущими и перспективными прогнозами состояния спроса и предложения на продукцию производственно-технического назначения и товары народного потребления;
- ▶ внедрение современных и прогрессивных методов оптовой торговли;
- ▶ информационное и консалтинговое обслуживание.

Общественное питание - вид деятельности, который имеет свои особенности по сравнению с торговлей, а как отрасль - и значительно меньшие масштабы.

Основной функцией предприятий общественного питания является производство собственной кулинарной продукции для последующей реализации и организации потребления этой продукции. Услуги предприятий общественного питания подразделяются на:

- ▶ услуги по изготовлению кулинарной продукции и кондитерских изделий;
- ▶ услуги питания;
- ▶ услуги по организации потребления и обслуживания;
- ▶ услуги по реализации кулинарной продукции;
- ▶ услуги по организации досуга;
- ▶ информационно-консультативные услуги.

Среди основных типов предприятий общественного питания обычно выделяют рестораны, бары, кафе, столовые, закусочные. В последние годы широкое развитие получила сеть предприятий быстрого питания «фаст-фуд», представленная как стационарными точками, так и передвижными киосками.

4. Жилищно-коммунальное хозяйство

Под жилищно-коммунальным комплексом понимается сектор экономики, связанный с профессиональным управлением и обслуживанием объектов жилой недвижимости (как правило, многоквартирных домов) и обеспечением комфортных условий нахождения в этих объектах путем предоставления коммунальных услуг.

Жилищно-коммунальный комплекс содержательно включает в себя два сектора экономики – жилищный и коммунальный. При этом в жилищном секторе в рамках принятой терминологии рассматриваются не все вопросы жизненного цикла жилых зданий (планирование – строительство – эксплуатация – ликвидация), а только связанные с эксплуатацией, а значит, – и с предоставлением коммунальных услуг. Вопросы же коммунального сектора рассматриваются традиционно шире, чем только в увязке с жилищным сектором, поскольку лишь около половины производимых коммунальным сектором ресурсов поставляются в жилищный сектор.

Жилищно – коммунальное хозяйство

Энергоснабжение

Система учета расчетов за
потребление коммунальных
ресурсов и ЖКУ

Вентиляция и централизованное
кондиционирование воздуха

Вывоз мусора

Система мониторинга состояния
конструкций зданий

Слаботочные сети: домофон,
интернет и др.

Водоснабжение и водоотведение

Уборка дорог и содержание
придомовых территорий

Лифтовое хозяйство

Капитальный ремонт и
модернизация зданий

Система защиты зданий от пожара

Текущая уборка и СЭП обработка
мест общего пользования

Производственная специфика деятельности предприятий ЖКХ заключается в следующем:

- ▶ целью деятельности муниципальных предприятий ЖКХ является удовлетворение потребностей населения в предоставляемых услугах, постоянное повышение уровня обслуживания и качества услуг. Цель деятельности коммерческих предприятий в сфере ЖКХ – получение прибыли;
- ▶ продукция предприятий ЖКХ, как правило, не имеет овеществленного характера и выступает в форме услуги. Например, услуги теплоснабжения заключаются в нагреве воды для целей отопления;
- ▶ переменный режим работы в соответствии с графиками потребления услуг. Потребление услуг предприятий ЖКХ имеет ярко выраженную неравномерность как по сезонам года, так по часам суток (часы пик), и предоставление услуг должно быть согласовано с этими процессами.

Проблемы ЖКХ в России

- ▶ В ЖКК накопился целый ряд технологических, организационных и финансовых проблем, не позволяющих в сжатые сроки реализовать план по созданию эффективного и качественного снабжения населения и других потребителей коммунальными услугами (ресурсами).
- ▶ В технологической сфере основной проблемой является высокий и продолжающийся нарастать уровень физического и морального износа коммунальной инфраструктуры. Нормативный срок отслужили около 60% основных фондов. По данным технической инвентаризации, в Российской Федерации физический износ основных фондов котельных составил 55%, тепловых сетей – 63%. Требуют срочной замены около 16% теплопроводов и 30% сетей водоснабжения и канализации. В целом ряде муниципальных образований износ коммунальной инфраструктуры достиг критического уровня.

Причиной такого высокого уровня износа фондов является хроническое недофинансирование отрасли. Если в первые годы после перехода от плановой экономики к рыночной недофинансирование было вызвано низкой долей оплаты жилищно-коммунальных услуг населением и нехваткой бюджетных средств, то в последние годы недостаточный уровень капитальных вложений является следствием ограничения роста тарифов, опережающего роста расходов организаций коммунального комплекса на энергоресурсы и низкой привлекательности отрасли для частных инвесторов.

При этом, по данным Росстата, парадоксальным образом аварийность в сфере теплоснабжения с 2000 по 2017 год сократилась в 18 раз, аварийность в сфере водоснабжения за последние пять лет сократилась в 2 раза.

На протяжении последних лет наблюдается общее снижение уровня государственных субсидий на оплату услуг ЖКХ. Незащищенным слоям населения государство предоставляет определенные субсидии на оплату услуг ЖКХ. Но с каждым годом доля таких субсидий снижается.

Реформы ЖКХ в России



В отрасли по-прежнему сохраняется ряд проблем: высокий уровень износа инфраструктуры, серьёзные потери ресурсов, низкое качество услуг. Отрасли ЖКХ требуются инноваций, основой которых является достижение главной цели — **обеспечение благоприятных условий проживания жителей.**



kaifolog.ru





каифолог







Чудеса
Языков

ТАК-БИС





Спасибо за внимание