

Лекция 2. ТРАНСПОРТНАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности

2.2. Принципы управления транспортом в условиях рыночной экономики

2.3. Организация управления транспортной системой

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности

(начало)

Показатели транспортной обеспеченности и доступности отражают уровень транспортного обслуживания хозяйственных объектов и населения и зависят от протяженности сети путей сообщения, их пропускной и провозной способности, конфигурации размещения транспортных линий и других факторов. Очевидно, что эти показатели тем выше, чем более развита сеть путей сообщения. Различия в обеспечении путями сообщения отдельных стран и регионов характеризуются показателем *густоты сети* d_s , км/1000 км², измеряемым отношением протяженности эксплуатационной длины сети $L_э$ к площади территории S :

$$d_s = 1000L_э/S$$

2.1. Показатели транспортной обеспеченности и доступности (продолжение)

Однако при равной площади двух регионов потребность в транспорте будет больше у того региона, численность населения которого больше. Тогда густота сети, характеризующая транспортную обеспеченность населения, км/10000 $d_H = 1000L_3/H$

Для обобщенной характеристики транспортной обеспеченности территории немецкий статистик Э. Энгель предложил формулу определения единого показателя густоты сети d_3 км, с учетом площади, и численности населения: $d_3 = L_3/\sqrt{SH}$.

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности (продолжение)

Вместе с тем очевидно, что при одинаковой численности населения и площади территории потребность в перевозках может быть различна в зависимости от структуры, объемов и размещения производства. Для учета этих факторов русский инженер Ю. И. Успенский модифицировал формулу Энгеля, введя в знаменатель объем предъявляемых к перевозке, грузов Q , тыс. т:

$$d_y = L_3 / \sqrt[3]{S_o H Q}.$$

Приведенные формулы, хотя и не отражают достаточность или оптимальность развития транспортной сети, являются важным индикатором уровня обеспеченности территорий путями сообщений отдельных видов транспорта. Для определения комплексного показателя густоты сети различных видов транспорта d_K , прив. км, предложено указывать приведенную длину путей сообщения $L_{ПРИВ}$, км, и учитывать только обжитую площадь S_o рассматриваемого региона:

$$d_K = L_{ПРИВ} / \sqrt[3]{S_o H Q}.$$

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности (продолжение)

Л. И. Василевский предложил следующие коэффициенты приведения транспортных линий к 1 км железных дорог с учетом сопоставимых уровней их пропускной и провозной способности:

для усовершенствованной автомагистрали — 0,45, для автодороги с обычным твердым покрытием — 0,15, для речного пути — 0,25, для магистрального газопровода — 0,30 и для нефтепровода среднего диаметра — 1.

Пользуясь формулой определения комплексной густоты сети d_K , можно, хотя и с большой степенью условности, сопоставить транспортную обеспеченность различных стран и регионов мира (табл. 2.1).

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности (продолжение)

Регионы и страны	$d_s^{\text{ЖД}} = \frac{L_{\text{ЖД}}}{S_0}$	$d_s^{\text{а}} = \frac{L_{\text{а}}}{S_0}$	$d_s^0 = \frac{L_{\text{ПРИВ}}}{S_0}$	$d_3 = \frac{L_{\text{ПРИВ}}}{\sqrt[2]{S_0 H}}$	$d_K = \frac{L_{\text{ПРИВ}}}{\sqrt[3]{S_0 H Q}}$
Мир в целом	1,81	15,6	8,2	11,5	3,1
СНГ	0,65	5,2	5,0	10,6	2,6
Россия	0,51	2,4	4,2	6,8	2,0
США	2,27	62,3	28,4	54,3	10,5
Азия	1,35	13,8	5,7	4,4	1,4
Африка	0,50	2,1	1,2	2,8	1,1

Примечания $d_s^{\text{ЖД}}$, $d_s^{\text{а}}$, d_s^0 — показатели густоты транспортной сети соответственно для железнодорожного, автомобильного и для всех видов транспорта (общий).

2. Показатели в таблице даны в расчете на 100 км^2 , $H = 10000 \text{ чел.}$

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности (продолжение)

Как видно, Россия имеет наиболее низкие показатели транспортной обеспеченности, сопоставимые только с показателями стран Африки и Азии. Это, безусловно, свидетельствует о низком уровне транспортного обслуживания потребителей в нашей стране и необходимости дальнейшего развития путей сообщения Российской Федерации. Однако соотношение густоты приведенной транспортной сети России и США 1:5 (2,0 и 10,5 км) не полностью отражает разрыв в уровне транспортной обеспеченности этих стран. Следует учитывать также интенсивность использования транспортных ресурсов и их доступность потребителям.

Относительными показателями интенсивности использования транспорта можно считать отношение удельного приведенного грузооборота соответственно к 1000 км² площади, 10000 жителей и 1000 т переве:

$$d_S^{\text{гр}} = \frac{\sum PL_{\text{прив}}}{S} ; d_{\text{ж}}^{\text{гр}} = \frac{\sum PL_{\text{прив}}}{\sqrt{SH}} ; d_K^{\text{гр}} = \frac{\sum PL_{\text{прив}}}{\sqrt[3]{S_0 H Q}}$$

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности (продолжение)

Приведенный грузооборот образуется посредством "двойного приведения" через соответствующие коэффициенты тонно-километров грузовой и пассажирской работы различных видов транспорта и скорректированной протяженности транспортных линий $L_{прив}$ с учетом их перевозочной мощности. По существу, величина отражает объем транспортных услуг основной деятельности транспорта, оказываемых потребителям на рассматриваемой территории. Разрыв между Россией и США по этим показателям значительно меньше: их соотношение составляет примерно 1:2. В некоторых случаях вместо грузооборота, т. е. транспортной работы, используют объем перевозок, доходы или затраты транспорта.

Макроэкономическим показателем уровня транспортного обслуживания d_M можно считать объем приведенного грузооборота в тонно-километрах, приходящихся на 1 р. (1 дол.) национального дохода (валового внутреннего продукта—ВВП) страны:

$$d_M = \sum PL_{прив} / \text{ВВП}$$

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности (продолжение)

По ориентировочным расчетам, с начала XX столетия до 1990 г. спрос на транспорт в СССР вырос в пять раз и составил примерно 14 прив. т-км на сопоставимую единицу национального дохода, в Индии — в шесть раз и составил 2 прив. т- км, в Японии остался неизменным (1,2 прив. т-км), а в США уменьшился в 1,3 раза и был равен примерно 4 т-км на 1 долл. Правда, эти расчеты сделаны в условиях относительно стабильной экономики. В условиях же экономического кризиса и инфляции результаты таких расчетов получаются искаженными ввиду неадекватного роста цен и изменения объемов перевозок.

В нормальных условиях развития государства темпы роста удельной величины транспортной работы должны соответствовать темпам прироста валового внутреннего продукта (хотя в развивающихся странах временно возможно некоторое опережение темпов спроса на транспорт против прироста национального продукта). Эти соотношения в значительной мере зависят от общей транспортной политики государства, направленной на оптимизацию транспортной работы, сокращение затрат на перевозки, рационализацию размещения и развития производительных сил и транспорта. В долгосрочной перспективе целью нашего государства должно быть относительное сокращение грузовых перевозок и определенный рост спроса на пассажирские перевозки. При этом должен быть повышен уровень доступности транспорта

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности (продолжение)

Показатель *транспортной доступности* d_D , ч, может быть определен как средневзвешенная величина затрат времени на перемещение грузов и пассажиров в регионе в зависимости от конфигурации размещения и густоты его транспортной сети:

по грузовым перевозкам

$$d_D^{гр} = \frac{\sum Pt_{гр} S_0}{\sum Pl_{гр} L_{прив}} ;$$

по пассажирским перевозкам

$$d_D^{пасс} = \frac{\sum Ht_{пасс} S_0}{\sum Hl_{пасс} L_{прив}} ,$$

где $\sum Pt_{гр}$ — суммарное время доставки грузов в регионе за год, ТОННО-Ч;
 $\sum Ht_{пасс}$ — суммарное время перемещения пассажиров в регионе за год, пассажиро-ч.

2.1. Показатели транспортной обеспеченности к доступности (окончание)

Этот качественный показатель характеризует надежность транспортного обслуживания потребителей транспортных услуг. По расчетам ученых, надежной считается такая сеть всех видов путей сообщения в регионе, которая позволяет достичь любой его точки из любой другой за время, определенное нормативом (для средних условий России во внутриобластных перевозках грузов — 3-4 ч, пассажиров — 1,7-2 ч, а в межобластных — в среднем 2-3 и 1-2 сут. соответственно).

Разумеется, эти показатели весьма существенно различаются по видам транспорта и территориям субъектов Федерации. Так, транспортная доступность в Центральном экономическом районе (сейчас примерно Центральный Федеральный округ), насыщенном путями сообщений железнодорожного и других видов транспорта, в 8—10 раз превышает (т. е. меньше по времени) аналогичные показатели районов Сибири и Дальнего Востока. Уровень транспортной доступности для потребителей транспортных услуг в определенной мере свидетельствует об уровне цивилизации и развитии инфраструктуры в государстве, а его дальнейшее

2.2. Принципы управления транспортом в условиях

Формирование рыночной экономики (начало) и пассажирообслуживающей системы перевозок, обеспечивающей полное удовлетворение потребностей в перевозках и отвечающей потребностям общества с точки зрения безопасности и экологичности, является стратегической целью развития транспорта на современном этапе. Для выполнения этой цели должны быть реализованы следующие задачи: формирование рынка транспортных услуг на основе конкуренции и взаимодействия всех транспортных предприятий различных форм собственности; создание законодательно-правовой и нормативной базы развития транспорта, гарантирующей предоставление услуг общественного транспорта всем, кто в них нуждается, безопасность и экологичность перевозок; техническое перевооружение транспорта и внедрение высокоэффективных транспортных технологий; интеграция на взаимовыгодных условиях транспортно-дорожного комплекса России в мировую

2.2. Принципы управления транспортом в условиях рыночной экономики (продолжение)

Поскольку перечисленные выше задачи должны решаться в новых экономических условиях, их реализация должна базироваться на новых принципах управления транспортом в условиях рыночной экономики. Эти принципы формулируются так (1 - 4):

1. Транспорт — одна из важнейших отраслей экономической инфраструктуры, которая рассматривается государством как приоритетная, так как ее функционирование влияет на экономическое развитие.

2. Равные условия, правовые гарантии и хозяйственная самостоятельность для развития и функционирования в отрасли предприятий всех форм собственности. Равенство всех без исключения субъектов рынка при транспортном обслуживании.

2.2. Принципы управления транспортом в условиях

3. Государственный экономический (продолжение) **рыночной экономики (продолжение) транспортных отраслей и предприятий.** Жесткое вертикальное администрирование, государственное распределение финансовых и материальных ресурсов, характерное для планово-распорядительной экономики, заменяется эффективными регулирующими механизмами. Государственное регулирование осуществляется в следующих сферах: организация рынка транспортных услуг и контроль за допуском предприятий на рынок; регулирование ценообразования на транспорте (определение правил построения тарифов и установление обязательного тарифа); налоговое регулирование (налоговые льготы по затратам на модернизацию и развитие объектов транспорта, введение специальных региональных налогов), инвестиционное регулирование (участие государства в реализации наиболее капиталоемких проектов).

4. **Делегирование федеральных полномочий региональным органам управления.** На уровень местных администраций делегируется решение следующих вопросов: распределение централизованных дотации, материальных ресурсов между предприятиями транспорта; контроль за местными тарифами; выдача лицензий на местные виды транспортной деятельности; управление предприятиями, находящимися в федеральной собственности; участие в управлении акционированными предприятиями

2.2. Принципы управления транспортом в условиях рыночной экономики (окончание)

Реализация на практике этих принципов управления транспортом положит начало формированию современной транспортной системы страны, способной эффективно работать в условиях рынка.

Особенностями управления на транспорте являются:

пространственное размещение взаимодействующих объектов транспорта на большой территории и непрерывный процесс работы многих из них (например, железных дорог);

необходимость четкого выполнения технологических функций связанных с безопасностью перевозок:

единоначалие, дисциплинированность и диспетчеризация в управлении перевозочным процессом;

тесная взаимосвязь и взаимозависимость всех звеньев перевозочного конвейера.

Отсюда вытекает необходимость использования на транспорте административных (организационно-распорядительных), экономических и социально-психологических методов управления. Причем распорядительные методы должны умело сочетаться с экономическими и психологическими, обеспечивающими мотивацию труда, эффективность работы, корпоративную солидарность, инициативу и предприимчивость.

2.3. Организация управления транспортной системой (начало)

Государственное руководство транспортной системой Российской Федерации, а именно железнодорожным транспортом, гражданской авиацией, морским, речным, автомобильным транспортом и дорожным хозяйством осуществляет Министерство транспорта. В системе государственного управления отраслями транспортного комплекса, возглавляемой Министерством транспорта Российской Федерации, образованы Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор), Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

2.3. Организация управления транспортной системой (продолжение)

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности.

2.3. Организация управления транспортной системой (продолжение)

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания, функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности в этой сфере, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

2.3. Организация управления транспортной системой (продолжение)

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)

является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

Федеральное дорожное агентство осуществляет полномочия компетентного органа в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства по реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, в части выполнения функций по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом.

2.3. Организация управления транспортной системой (продолжение)

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере. Федеральное агентство железнодорожного транспорта осуществляет полномочия железнодорожной администрации Российской Федерации по выполнению обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, в части выполнения функций по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом.

2.3. Организация управления транспортной системой (продолжение)

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского (включая морские торговые, рыбные, кроме рыбопромысловых колхозов, и специализированные порты) и речного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

Федеральное агентство морского и речного транспорта осуществляет полномочия компетентного органа в области морского и внутреннего водного транспорта по выполнению обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, в части выполнения функций по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом.

2.3. Организация управления транспортной системой (окончание)

Министерство транспорта, в отличие от существовавших ранее транспортных министерств, не распоряжается собственностью транспортных предприятий и не планирует их хозяйственную деятельность. Однако правительством на Министерство транспорта возложены важные государственные задачи. К их числу относятся: проведение государственной политики в области воздушного, морского, речного, автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства, направленной на удовлетворение государственных нужд (выраженных через госзаказ), а также потребностей клиентуры (предприятий, организаций, частных фирм, граждан) в перевозках; разработка совместно с Министерством экономики и социального развития стратегии развития транспорта и ее реализация на основе общетранспортных и отраслевых федеральных целевых программ; разработка проектов, а также стандартов, норм и других подзаконных актов, определяющих порядок функционирования различных видов транспорта; координация взаимоотношений различных видов транспорта при смешанных перевозках.

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта (начало)

Транспортная составляющая маркетинговой стратегии в системе "спрос-предложение" предполагает использование разнообразных форм и методов взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта для лучшего удовлетворения меняющихся потребностей клиентуры в транспортных услугах и повышения эффективности использования транспортных ресурсов. Однако специфика каждого из видов транспорта, их технические и технологические, особенности заранее определяют области их использования на транспортном рынке, что несколько ограничивает возможность конкуренции и способствует взаимодействию видов транспорта. Так, водный, воздушный и трубопроводный транспорт практически слабо конкурентоопасны друг для друга. Конкуренция между железнодорожным и осуществлять массовые перевозки, экономичностью каждого из них. Более эффективно и выгодно для потребителей взаимодействие автомобильного транспорта с железнодорожным в начальных и конечных пунктах его протяженных маршрутов. Учитывая недостаточную развитость автодорожной сети в России и технического сервиса, конкуренция между этими видами транспорта возможна, как правило, только на относительно коротких

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции

различных видов транспорта (продолжение)

В пассажирских и междутородных перевозках наиболее конкурентны между собой железнодорожный и воздушный транспорт наряду со взаимодействием с автобусным сообщением в конце маршрутов. В конечном счете, правильными и эффективными являются те формы функционирования различных элементов транспортной системы, которые в наибольшей степени рыночной экономике объективно па первый план выступают требования клиентуры по согласованному взаимодействию и координации работы различных видов транспорта с целью доставки по принципам "от двери до двери" и "точно в срок". Поэтому на транспортном рынке конкурентные факторы часто уступают интеграционным, координирующим ко взаимной выгоде и транспорта, и клиентуры. Тесное взаимодействие различных видов транспорта является основой эффективного функционирования единой транспортной системы страны.

Формы и методы взаимодействия и координации различных видов транспорта реализуются в **технической, технологической, организационной, экономической и правовой** областях

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта (продолжение)

Техническая область взаимодействия видов транспорта предполагает следующие формы координации:

- согласование пропускной и перерабатывающей способности стыкуемых систем и устройств на линиях и в транспортных узлах, по которым следуют потоки грузов и пассажиров в смешанном сообщении;
- учет взаимных требований и увязка параметров подвижного состава и контейнеров по габаритам, грузоподъемности, вместимости в целях эффективного использования перегрузочных средств и удобства пересадки пассажиров;
- создание стыкуемых технических средств связи и информации для работников различных видов транспорта, управляющих перевозочным процессом, перевалкой грузов и пересадкой пассажиров во внутритранспортных узлах.

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта (продолжение)

Эти формы взаимодействия различных видов транспорта реализуются через создание морских железнодорожных и автомобильных паромов, дорожных эстакад и пересечений (переездов) в разных уровнях; унификацию и стандартизацию узлов, деталей и габаритов погрузочно-разгрузочных машин и механизмов; согласование параметров контейнеров и конструкций грузовых автомобилей, вагонов, судов и самолетов, использование роудрейлеров, автомобильных полуприцепов-контейнеровозов, судов-контейнеровозов и т. п. Для удобства пассажиров строятся объединенные пассажирские вокзалы и станции (железнодорожно-автобусные, автобусно-речные, аэроавтобусные и др.), совмещенные кассы обслуживания пассажиров и единые информационно-вычислительные центры в крупных транспортных узлах.

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта (продолжение)

***Технологическая* область взаимодействия**

предусматривает организацию комплексной системы эксплуатации различных видов транспорта: разработку согласованных контактных графиков работы участвующих видов транспорта, грузоотправителей и грузополучателей: составление взаимоувязанных с интересами пассажиров удобных расписаний прибытия и отправления разных видов транспорта: организацию комплексных технологических процессов работы в крупных узлах и интермодальных перевозок на линиях (например, по типу "движущееся шоссе", когда автомобили-трейлеры перевозятся на железнодорожных платформах, а затем своим ходом следуют в пункт назначения).

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции

различных видов транспорта (продолжение)

Организационная сфера координации охватывает управленческую и информационную области взаимодействия различных видов транспорта. Они предусматривают: разработку единой, согласованной системы управления транспортно-дорожным комплексом страны на макроуровне и в регионах; выработку нормативных документов, уставов и кодексов по организации перевозочного процесса, безопасности перевозок, экологии и хозяйственной деятельности при смешанных сообщениях; организацию **амодальных** перевозок с единым диспетчерским центром; оперативное информирование и регулирование подачи вагонов, судов, автомобилей к местам погрузки, выгрузки и перевалки грузов в транспортных узлах; организацию продажи единых билетов для пассажиров нескольких видов транспорта и согласование транспортно-экспедиционного обслуживания клиентуры при смешанных перевозках. Однако в организационной сфере взаимодействия различных видов транспорта еще имеется много недостатков, особенно это касается несогласованности экспортно-импортных перевозок между железными дорогами и морскими портами, железнодорожными станциями и ветвевладельцами подъездных путей предприятий.

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции

различных видов транспорта (продолжение)

Экономическая область взаимодействия включает в себя (а - з):

а) **разработку и согласование планов-прогнозов спроса** на транспортные услуги различными видами транспорта, находящимися в государственной и частной собственности; определение объемов смешанных перевозок грузов по регионам (например по поставкам в районы Крайнего Севера) на основе маркетинговых подходов;

б) **разработку стратегии развития транспортно-дорожного комплекса страны и его обеспечения**, определение размеров необходимых инвестиций и способов их субсидирования по видам транспорта или финансово-промышленным группам;

в) **обоснование и согласование показателей учета транспортных затрат** по видам транспорта для правильного их отражения в макроэкономических показателях (совокупном общественном продукте, межотраслевом балансе) и при решении задач развития и размещения производительных сил;

г) **разработку единой методической основы определения эксплуатационных расходов, себестоимости перевозок, эффективности капитальных вложений и производительности труда, сопоставимых по видам транспорта;**

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции

различных видов транспорта (продолжение)

д) обоснование и согласование общих методических положений формирования цен и тарифов на транспортные услуги различными видами транспорта и в смешанном сообщении в условиях их государственного регулирования и свободного ценообразования, а также выработку согласованных методов стимулирования клиентуры при интермодальных перевозках;

е) разработку единых показателей транспортной обеспеченности предприятий и регионов, а также измерителей качества и эффективности транспортного обслуживания клиентуры;

ж) согласование системы распределения доходов между транспортными предприятиями (независимо от формы их собственности) при смешанных перевозках и обоснование нормативов материальной ответственности за соблюдение условий перевозок и сохранность перевозимых различными видами транспорта грузов;

з) обоснование экономической эффективности совместных с различными видами транспорта проектов улучшения транспортного обслуживания клиентуры, проведение совместных межбанковских и кредитных операций, лотерей, аукционов, рекламы и других мероприятий но укреплению экономического положения транспортных предприятий.

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта (продолжение)

Правовая область взаимодействия включает в себя решение юридических, правовых вопросов, касающихся взаимоотношений между различными видами транспорта и между органами транспорта и клиентурой (грузовладельцами и пассажирами). При этом имеются в виду разработка, согласование и контроль за соблюдением правовых положений о взаимной ответственности сторон по выполнению контрактов и договоров на перевозку, обеспечению безопасности перевозок, сохранности грузов и багажа, а также за выполнением страховых обязательств и общегосударственных законов, уставов, кодексов и других подзаконных актов и инструкций на различных видах транспорта, в том числе в смешанных сообщениях.

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта (продолжение)

Формы и методы конкуренции между транспортными предприятиями внутри одного или нескольких видов транспорта основываются на общепринятых экономических законах рынка, балансировании спроса и предложения на транспортные услуги в смешанных сферах деятельности и полигонах обслуживания. Решающую роль играют обеспечение конкурентоспособности транспортных услуг того или иного вида транспорта, проведение эффективной маркетинговой стратегии на транспортном рынке, умелое управление затратами и ценовой политикой (в рамках законов), внедрение новых эффективных технологий и техники и постоянное повышение качества транспортного обслуживания клиентуры. Однако для реализации этих методов необходимы определенные общеэкономические условия — замедление инфляции, стабилизация финансовой системы и укрепление рубля, устранение взаимных неплатежей предприятий, разумная налоговая политика и хорошая законодательная база.

2.4. Области и формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта (окончание)

Нужны также равноправные для субъектов рынка условия в области ценообразования, что отсутствует, в частности, сейчас на железнодорожном транспорте. Вместе с тем определенная конкуренция между видами транспорта России, в частности между железными дорогами и автотранспортом, а также воздушным транспортом в пассажирских перевозках существует. Имеется конкуренция и на параллельных речных и железнодорожных направлениях, например в Поволжье.

Разумное использование различных форм взаимодействия и элементов конкуренции между видами транспорта позволит надежно обеспечить потребителей транспортными услугами.