

СОВРЕМЕННЫЕ ФОРМЫ И МЕТОДЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

В статье рассмотрены новые принципы и правила подхода к смешанным перевозкам; обоснована необходимость изменений в ответственности государственных организаций, а также учреждения координирующих органов и партнерства нового типа между государственным и частными секторами в отношении использования транспортных систем. Дана оценка институциональным, межправительственным и правовым проблемам развития отраслей транспорта, таким как децентрализация принятия решений на всех уровнях государства; правовые противоречия; сложность примирения государственных и частных интересов. Предложены меры повышения эффективности торгово-транспортной системы и создания предпосылок для развития смешанных перевозок грузов.

А. Murov

MODERN FORMS AND METHODS OF REGULATION OF COMBINED GOODS TRANSPORTATION

The article covers the new principles and regulations of the approach to combined goods transportation and proves the necessity of alterations in responsibility of state organisations and establishment of coordinating bodies and the new-type partnership among state and private sectors concerning use of transport systems. The author estimates the institutional, intergovernmental and legal problems of development of transport branches such as decentralisation of decision-making at all levels of the state; legal contradictions; complexity of reconciliation of the state and private interests. The author also proposes measures for increase of the trading-transport system's efficiency and creation of preconditions for development of combined goods transportation.

Смешанные перевозки (СП) существенно изменили традиционный характер конкуренции в области транспорта. Многие принципы и правила подхода к перевозкам устарели или нуждаются в пересмотре. Так, наиболее фундаментальное изменение, внесенное в транспортную отрасль, — это переход от традиционной практики перевозки от пункта до пункта (порт — порт или станция — станция) к системе сквозной перевозки (от пункта происхождения груза, до пункта его конечного назначения). При этом ключевым элементом системы является контроль за грузом. Действительно, тот, кто контролирует перемещение груза по всей системе, независимо от того, охватывает ли она суда, железнодорожные составы, автомобильный транспорт и (или) морские порты, имеет конкурентное преимущество перед тем, кто контролирует груз, перевозимый лишь отдельными видами транспорта. Сторона, контролирующая груз на всем пути следования, может принимать

любые решения, относящиеся к перевозке, от выбора маршрута, перевозчика, порта захода до вида транспорта. Такой контроль освобождает грузоотправителей от их традиционных забот относительно конкретных маршрутов, портов, складских помещений, перегрузочного оборудования. В результате отдельные виды транспорта меняют свою стратегию маркетинга, прежде всего применительно к центральному объекту конкуренции — контролю за грузами.

Возросшая специализация видов транспорта, требуемая системой СП, и разные организационные структуры перевозки внешнеторговых грузов обострили не только «мультимодальную» конкуренцию, но и конкуренцию в рамках отдельных видов транспорта («одновидовую» или «внутри видовую»). Основная причина в том, что расширился, иногда за конвенциональные рамки, потенциальный хинтерланд каждого вида транспорта, пространственный и функциональный — диапазон операций

транспортных сегментов (морского и наземного)¹. Поэтому все виды транспорта стали подвержены большей конкуренции в их традиционных сферах деятельности.

Кроме того, с развитием СП появились новые участники в мультимодальной конкуренции, например, воздушный транспорт, который постепенно создает собственную нишу. При этом судоходные линии отмечают более активные стратегии воздушного транспорта «снятия сливок» с их грузов (имея в виду тарифы, а не количество). Важно также подчеркнуть, что СП привели не только к интенсификации конкуренции на транспорте, но и усилили элемент взаимодополняемости как для смешанной, так и одновидовой перевозки. Например, стало выгоднее сотрудничать и взаимодействовать железным дорогам и операторам грузовых автомобилей. В целях повышения эффективности перевозок железные дороги взаимодействуют на одновидовом уровне при перевозках методом «пиггибэк», обслуживающих в основном местный рынок и перевозках контейнеров ИСО для международной торговли. Наиболее заметным показателем взаимодополняемости в новых условиях развития транспорта является, возможно, образование транспортных или мультимодальных компаний, т. е. компаний, которые контролируют комбинацию одновидовых транспортных услуг².

Тенденции, привнесенные СП, сопровождаются либерализацией и дерегулированием транспортной отрасли. Так, в США автомобильные, железнодорожные, водные и воздушные перевозки ранее регулировали и контролировали различные правительственные организации, которые не осуществляли сотрудничество и взаимодействие между видами транспорта, считая, что это не содействует конкуренции. Но данный подход себя не оправдал. Такая политика снизила уровень конкуренции на транспорте США и привела к определенной стагнации, по крайней мере, в системе железных дорог. После дерегулирования конкуренция, как и взаимодополняемость, получили

новый импульс для своего усиления. Либерализация и дерегулирование транспорта стали важным катализатором СП³. Действительно, они не могли бы развиваться без свободы, хотя бы ограниченной. Во всяком случае транспортная отрасль не характеризовалась бы таким крупномасштабным участием в смешанных перевозках, как это происходит в настоящее время.

С появлением СП не изменился базисный критерий, определяющий выбор отправителем перевозчика и структуру — распределения грузов между видами транспорта. Водные и железнодорожные перевозки, которые отличаются высокой долей постоянных расходов, по-прежнему имеют преимущество на больших расстояниях, а грузовой автомобильный транспорт, известный более гибкими операциями, конкурентоспособен на коротких. Однако на некоторых направлениях перевозки и на определенных участках маршрутов наземный транспорт может успешно конкурировать с водным. На макроуровне примером является развитие сухопутных мостов.

Отметим, что процесс развития смешанных перевозок грузов (СПГ) в любой стране должен быть основан на взаимодействии трех ключевых партнеров, активно участвующих в смешанном сообщении:

- государства, которое разрабатывает и осуществляет национальные законы и правила, относящиеся к торговле и перевозкам;
- поставщиков услуг, включающих поставщиков транспортных услуг (перевозчиков, экспедиторов, операторов СПГ (ОСПГ)), которые выполняют операции по смешанной перевозке в соответствии с национальной и международной торговой и транспортной практикой, а также поставщиков других услуг (банки, страховые компании), связанных с международными торговыми сделками;
- пользователей транспорта (продавцов и покупателей, импортеров и экспортеров), которых могут воспользоваться преимуществами смешанных перевозок при осуществлении торговых сделок.

Деятельность этих партнеров охватывает не только экономические, коммерческие и эксплуатационные аспекты международной перевозки, но и все аспекты, касающиеся облегчения торговли и ответственности за перевозимый груз (табл. 1).

Рассматриваемые участники-партнеры по СПГ осуществляют ряд характерных мероприятий, которые в контексте международной торговли и транспорта представлены в табл. 2.

При этом отметим, что с точки зрения международной торговли и транспорта

Таблица 1

Участники развития смешанных перевозок грузов

Участники и их влияние на развитие СПГ		В краткосрочном периоде	В долгосрочном периоде
Государство	Транспорт	Публикует законодательство по СПГ и ОСЛГ	Учитывает требования к инфраструктуре и оборудованию
	Торговля	Стимулирует изменения в торговой практике, включая банковский бизнес и страхование	То же
	Финансы и таможня	Разрабатывает и корректирует политику в области контроля за обменом валюты. Упрощает таможенные процедуры	Совершенствует политику и процедуры, способствующие развитию торговли
Пользователи транспорта (продавцы и покупатели)	Регулярные отправления экспортные организации	Сохраняют возможность использования отдельной перевозки. Упрощают громоздкие процедуры. Уменьшают риски, связанные с перевозкой. Улучшают качество услуг (надежность). Сокращают общие расходы на логистику. Содействуют использованию современных технологий	Мотивируют операторов транспорта становиться партнерами по перевозке. Поощряют совершенствование транспортных/распределительных цепочек. Стимулируют рациональное использование сэкономленных средств для развития и новых инвестиций
	Спорадические/мелкие отправления (производители)	Сохраняют возможность использования отдельной перевозки. Помогают организациям грузоотправителей в решении их задач	Создают возможность нетрадиционного экспорта. Стимулируют рациональное использование сэкономленных средств для развития и новых инвестиций. Расширяют участие производителей в международной торговле
Поставщики транспортных услуг (операторы транспорта)	Крупные	Создают побудительные мотивы для диверсификации или расширения услуг. Создают условия для учреждения совместных предприятий с иностранными компаниями. Повышают степень использования современной технологии. Пользуются преимуществами экономии масштаба	Обеспечивают признание ОСПГ банками и страховыми компаниями. Порождают появление новых организационных форм (вертикальной или горизонтальной интеграции). Поощряют реорганизацию логистических услуг. Создают лучший имидж международного ОСПГ
	Мелкие	Создают условия для учреждения совместных предприятий с национальными компаниями. Повышают степень использования современной технологии	Содействует появлению новых операторов транспорта

Таблица 2

Партнеры по торговле и перевозкам	Государство	Пользователи транспорта	Поставщики транспортных услуг
Государство	Упрощение таможенных процедур. Либерализация контроля за обменом валюты	Стратегия расширения экспорта. Стратегия замены импорта. Системы временного хранения товаров на таможенных складах	Предоставление инфраструктуры и оборудования. Ввод в действие юридических требований (лицензий). Принятие системы финансовых залогов за исполнение договора
Пользователи транспорта	Лоббирование / оказание давления в пользу принятия нужных законов и правил	Совершенствование практики. Лучшее понимание требований товара. Усиление с помощью организаций грузоотправителей позиции на переговорах	Долгосрочное партнерство с wybranymi операторами транспорта. Лучший обмен информацией по интересующим вопросам. Поиск конкурентных предложений
Поставщики транспортных услуг	Лоббирование / оказание давления в пользу принятия нужных законов и правил	Маркетинг услуг, относящихся к торговле и транспорту. Более тесные связи с клиентурой. Лучшее понимание нужд клиентуры	Усиление профессиональных организаций. Улучшение логистического управления для оказания эффективных транспортных услуг. Инновации в отношении транспортных операций

многие страны, прежде всего развивающиеся, отличаются рядом особенностей. К ним относятся следующие:

- системы регулирования торговли и транспорта часто представляют собой набор положений процедурного, а не правового характера;
- сложные процедуры, включая таможенные, являются иногда не результатом юридически обязательных правил или международных конвенций, а просто процедурами, появившимися на протяжении долгого времени, и их можно упростить без значительных изменений правовой основы;
- законодательство, относящееся к торговле и транспорту, не отвечает применимым международным стандартам;
- правила по контролю обмена валюты не предусматривают упоминание СПГ в документарных аккредитивах, выдаваемых банками (вследствие недостатка иностранной валюты открытие аккредитива может задерживаться, т.е. положение национальных ОСПГ подчас лишает их доступа к иностранной валюте, необходимой для осуществления международных операций);

- поставщики транспортных услуг имеют недостаточно обоснованный перечень ответственности и ее предела, а национальное экспедирование не получило должного развития; большинство операторов транспорта не имеют современного коммерческого и управленческого опыта;
- портовые администрации, автомобильные и железнодорожные компании нуждаются в усилении взаимодействия (их операции бывают ненадежными) и не всегда пользуются преимуществами контейнеризации как средства ускорения транспортных операций и снижения расходов на перевозку;
- многие страны не имеют достаточных человеческих ресурсов.

Таким образом, требуется обучение правительственных чиновников и старшего звена управленческого персонала, которое целесообразно сфокусировать на решении проблем международной торговли и транспорта, включая распространенную практику, процедуры и документы, относящиеся к облегчению торговли, смешанным перевозкам и контейнерным операциям.

Одним из наиболее быстро развивающихся сегментов транспорта являются воздушные грузовые перевозки. До 1970-х гг. их не считали существенным конкурентом морскому судоходству (в международных перевозках) или наземному транспорту (во внутренних перевозках) и рассматривали как пасынка воздушных пассажирских перевозок. Даже сейчас отправители и экспедиторы часто не считают воздушные грузовые перевозки независимым и самостоятельным видом грузового транспорта.

В течение многих лет воздушные грузовые перевозки сдерживались в своем развитии отсутствием экономичного в эксплуатации самолета. Введение в действие широкофюзеляжных реактивных самолетов, особенно «Боинг-747», серьезные усовершенствования грузовых терминалов и растущее признание большого потенциала воздушных линий в качестве вида грузового транспорта, способного перевозить контейнеры и стандартизированное оборудование — все вместе усилило конкурентоспособность воздушного сообщения. Однако доля воздушного транспорта в общем объеме международных перевозок грузов мала. В стоимостном выражении авиагрузы составляют 10–20% международной торговли в зависимости от конкретного маршрута.

Конкурентные преимущества воздушного транспорта по сравнению с другими видами можно определить четырьмя основными факторами: временем и стоимостью перевозки, характером груза и особенностью рынка. Одним из преимуществ воздушного транспорта является меньшая продолжительность перевозки, особенно на средних и больших расстояниях. Фактор экономии времени особенно важен, если временем перевозки считается общая продолжительность перевозки груза от пункта происхождения до пункта конечного назначения. При расположении этих пунктов внутри страны часто аэропорты находятся ближе и более доступны, чем морские порты. Другой аспект общей продолжительности перевозки — частота

транспортных услуг. Число авиарейсов в неделю или месяц, которыми могут воспользоваться отправители в большинстве крупных торговых центров, существенно больше, чем частота отходов линейных судов. Более того, передача груза с одного рейса на другой занимает меньше времени на воздушном транспорте, чем на морском. Хотя контейнеризация значительно ускорила грузовые операции при морских перевозках, совершенствование наземного оборудования аэропортов, применение специальных контейнеров и перевалка унифицированных грузов обеспечивают временное преимущество воздушного транспорта. Это преимущество является жизненно важным для следующих групп товаров:

- продуктов с биологически коротким жизненным циклом (цветов, фруктов, мяса);
- товаров с короткой экономической жизнью, отгружаемых по особому случаю, например к определенному празднику, или модных товаров, т.е. тех, которые должны поступать на рынок в определенное время, чтобы не потерять свою ценность;
- товаров, для которых воздушный транспорт выступает преимущественно как инструмент маркетинга, позволяя удовлетворить внезапный рост спроса на товар или спрос на определенных рынках на конкретные товары;
- срочных отправок (оборудования, необходимого для остановившейся производственной линии, или лекарств и средств помощи). Эта группа включает также товары, отправляемые воздушным путем на однократной основе вследствие проблем с наземным видом транспорта: забастовки, простои судов, необходимость выдержать сроки поставок, чтобы обеспечить их надежность;
- товаров, быстрая доставка которых допускает снижение объема запасов, давая значительную экономию капитала;
- оборудования, более быстрое применение которого в производстве оправдывает повышенные транспортные расходы (полученный доход значительно выше, чем дополнительные транспортные затраты);

- товаров высокой стоимости, быстрая перевозка которых, несмотря на повышенные тарифы, может дать значительную экономиию «замороженного» капитала.

Второй фактор, влияющий на конкуренцию, — стоимость перевозки.

Безусловно, высокая стоимость воздушных перевозок является одним из основных ограничений их развития. Главные причины заключаются в более высоких капитальных вложениях в самолеты сравнительно с их провозной способностью и относительно высокой стоимостью топлива.

Однако воздушный транспорт не всегда является наиболее дорогим. Система товарораспределения (от пункта происхождения до пункта конечного назначения) включает перечень стоимостных элементов, таких как упаковка, страхование, подвоз и доставка груза, капитальные затраты. По ряду этих элементов воздушный транспорт имеет преимущества сравнительно с морским. Например, быстрая перевозка и осторожное обращение с грузом позволяют использовать более легкую упаковку, чем прочные ящики или контейнеры, предназначенные для морской транспортировки. Такая упаковка — это экономия труда, материалов, массы и объема груза, которая в целом ведет к меньшим общим транспортным расходам. Конечно, контейнеризация существенно сократила стоимость упаковки для морской перевозки, однако воздушный транспорт все же имеет явное преимущество. С преимуществом по упаковке связана стоимость сохранности груза. Так, при перевозке автомобилей воздушным транспортом не требуется смазка, как это делается для защиты от морской среды при транспортировке морем.

Наряду с этим отметим, что страховые сборы — еще одна область, где воздушный транспорт имеет преимущество. Статистика показывает, что на воздушном транспорте число несчастных случаев ниже, чем на любом другом виде транспорта. Кроме того, благодаря меньшей продолжительности перевозки и большей сохранности гру-

за страховые ставки на определенном направлении ниже, чем на морском транспорте. Удобное расположение аэропортов по отношению к рынкам также дает заметное стоимостное преимущество.

Важно отметить, что в различных опросах экспортеров, импортеров и экспедиторов о факторах, которыми они руководствуются в процессе выбора между воздушным и морским транспортом, наиболее часто упоминаются: общая продолжительность транспортировки, сроки выполнения контракта, стоимость транспортировки 1 т груза, необходимость сокращения запасов, фрахтовые ставки, причальный сбор, соотношение между объемом и массой груза, срок пригодности товаров, размер отправок и надежность вида транспорта. Отсюда следует, что ни один фактор не может быть выделен в качестве главного для всех грузов в процессе выбора вида транспорта, а для каждого товара преобладают разные факторы.

На наш взгляд, многие транспортные проблемы являются результатом институциональных, межправительственных и правовых сложностей, таких как децентрализация принятия решений на всех уровнях государства; запутанная, иногда противоречивая, ответственность государственных организаций; сложность примирения государственных и частных интересов. Именно поэтому для того, чтобы повысить эффективность или уменьшить неэффективность торгово-транспортной системы и создать предпосылки для развития СПГ государство может взять на себя ведущую роль, принимая следующие меры:

- позволяющие гармонизировать режимы ответственности на транспорте и практику страхования, а также обеспечить юридические рамки для создания и развития ОСПГ;

- облегчающие торгово-транспортные операции (таможенное регулирование, торгово-транспортная документация, технология электронного обмена данными) и их признание торговым сообществом, операторами

транспорта, государственными организациями, банками и страховыми компаниями;

- обеспечивающие бесперебойное развитие таможенных и транспортных операций/услуг и исключающие нерациональное использование ресурсов, особенно в отношении ЭОД, ЭДИФАКТ, компьютеризации деятельности таможенных администраций, совершенствования инфраструктуры (таможенное оборудование, внутренние таможенные склады, интермодальное первоначальное оборудование) и средств транспорта;
- по обучению местного персонала как из государственного, так и частного секторов (в первую очередь экспедиторов и морских перевозчиков).

На наш взгляд, для того чтобы принять во внимание интересы сторон, участвующих в развитии смешанных перевозок, и решить главные проблемы, необходимы более тесные взаимоотношения между поставщиками услуг (транспортными компаниями, банками, страховщиками), их пользователями и государственными организациями. Лишь в этом случае возможно рациональное использование имеющихся мощностей, координация транспортных политик, получение синергического эффекта. Такие взаимоотношения подразумевают необходимость изменений в ответственности государственных организаций, а также учреждения координирующих органов и партнерства нового типа между государственным и частными секторами в отношении использования транспортных систем. Реализация такого комплекса мер потребует современного подхода к решению столь важных задач. Стремление к более эффективным и бесперебойным транспортным системам должно исходить из необходимости иметь стратегии планирования и управления, которые выходят за пределы отдельных видов транспорта и пользуются результатами их взаимной конкуренции, улучшая одновременно их взаимодействие; ведут к более последовательному регулированию, неограниченному каждым видом транспорта; учитывают требования новых

рабочих взаимоотношений между государственным и частным секторами.

Кроме того, необходим надежный консультативный механизм, в качестве которого может выступать национальная(ые) организация (и) содействия торговле и транспорту. Этот механизм может также принять форму государственной или частной инициативы, направленной на обеспечение скоординированной и надежной системы транспортировки грузов. Подобная инициатива может поднять конкурентоспособность и стандарты качества национальной транспортной системы. Очевидно, что с помощью такой организации возможна выработка оптимальных решений, а значит; повышение эффективности перевозок. Такая организация позволит улучшить координацию между государственными организациями; государственным и частным секторами; коммерческими сторонами; со всеми участниками СПГ на региональном уровне.

Как отмечалось, основными участниками смешанного сообщения являются государство, поставщики транспортных услуг и пользователи транспорта, от координации деятельности которых зависит развитие смешанного сообщения. Рассмотрим соответствующую роль государства и способы ее совершенствования. Так, например, во многих странах мира нет государственных организаций, занимающихся одновременно вопросами международных перевозок всеми видами транспорта; перевозки же отдельными видами транспорта входят в компетенцию министерских департаментов или даже разных министерств. В результате международные перевозки являются сферой, где принятие скоординированных действий затруднено.

Кроме того, наблюдается отсутствие структуры, координирующей действия государственного и частного секторов, хотя первый из них представлен полностью национальным, а второй – частично иностранным капиталом. Поэтому отношения между государственной администрацией и

предприятиями могут быть отмечены партнерством, если государство стремится к сотрудничеству, или недоверием, если оно сосредоточено на защите национальных интересов в сугубо своем понимании.

Ключевые организации, ответственные за политику, мониторинг и контроль над деятельностью, связанной с перевозками внешнеторговых грузов, включают, в частности, министерства транспорта, связи и финансов, таможенный комитет, министерства промышленности и торговли, национальные ассоциации (союзы) перевозчиков и экспедиторов, торгово-промышленную палату, организации грузоотправителей. На наш взгляд, данные организации могли бы координировать свои действия с пользователями транспорта и поставщиками транспортных услуг, банками, страховыми компаниями с помощью, предлагаемой национальной организации.

Главной целью национальной организации является поощрение совершенствования работы транспорта в интересах внешней торговли России, а основные задачи состоят в следующем:

- выполнение роли национального форума по обсуждению мер обеспечения формальностей, процедур и документации; используемых в международной торговле и перевозках;
- внесение в правительство РФ для одобрения проектов правил и практических подходов к регулированию торговли и перевозок;
- разработка рекомендаций о перспективных инвестициях в транспорт;
- расширение уровня информированности общества о методах и выгодах обеспечения условий торговых и транспортных операций.

Решение этих задач подразумевает принятие мер, которые можно подразделить на группы, соответствующие каждой задаче. Первая группа состоит из таких мер, как:

- обеспечение координации в решении проблем повышения эффективности международной торговли и транспорта;

- пересмотр процедур, характерных для международной торговли и перевозок, включая смешанное сообщение, с целью их упрощения и гармонизации;

- сбор и распространение информации, относящейся к формальностям, процедурам и документации, применяемым в области международной торговли и транспорта;

- упрощение торгово-транспортной документации, включая документы, предназначенные для использования в компьютерных и других автоматизированных системах;

- содействие принятию стандартной технологии и международных кодов торгово-транспортной информации (электронного обмена данными).

Вторая группа мер охватывает:

- анализ, комментирование, пересмотр и на этой основе разработку и внесение в правительство, проектов новых документов по гражданской ответственности, банковскому делу, смешанным перевозкам с целью совершенствования действующих правил и практики, предусмотренных нормативными актами;

- действия, совместные с заинтересованными организациями, после одобрения правительством предложенных ему новых правил;

- улучшение целесообразности участия страны в международных конвенциях, которые могут облегчить торговые и транспортные операции.

Следующая группа мер развития включает:

- анализ инвестиций в смешанное сообщение и их последствий, развитие новых технологий;

- постановку вопросов, связанных с институциональными аспектами развития перевозок грузов (страхование ответственности национальных компаний, совместные предприятия).

Четвертая группа мер направлена на организацию:

- кампаний по публикации материалов о выгодах и требованиях упрощения доку-

ментов и процедур, рассчитанных на государственные органы, транспортные и торговые компании;

- семинаров для правительственных чиновников, менеджеров среднего и младшего звена, занимающихся транспортными операциями, с тем, чтобы они знали принципы, практику и последствия организации смешанного сообщения.

Поскольку эффективность функционирования национальной организации зависит от ее представительности, то деятельность должна охватывать все стороны, связанные со смешанным сообщением и торговлей, а именно: таможня, государственные органы по транспорту, финансам и планированию; банки; страховые компании; пользователи транспорта (отправители, получатели, импортеры, экспортеры); торгово-промышленная палата, международные транспортные операторы (судоходные компании, авиакомпании, ОСПГ и их агенты); управления портов и операторы терминалов, включая операторов внутренних таможенных складов; операторы внутреннего транспорта (автомобильного и железнодорожного, внутренне-водного).

При этом следует иметь в виду, что сам характер мер, способствующих развитию торговли и смешанных перевозок, требует выхода за пределы национальных границ. Другими словами, необходимость в координации не ограничена лишь торговыми партнерами, ибо применение соответствующих мер без участия соседних государств рискует создать проблему транзитных перевозок в (через) такие государства.

Государственные меры по развитию смешанного сообщения не могут приниматься в отрыве от общей стратегии, которая

должна: опираться на эффективное использование ресурсов, сопоставимое с выгодами, получаемыми от международной торговли; быть рыночной ориентации и учитывать требования клиентуры; отличаться объективным отношением к различным видам транспорта; стимулировать развитие национальной транспортной технологии и накопление опыта; проявлять достаточную гибкость с учетом меняющихся условий и потребностей международной торговли и развития техники.

Следование вышеизложенной стратегии ведет к тому, что появляется экономический подход к оценке роли государства в области транспорта; сокращаются продолжительность логистического процесса и расходы на него; развивается контейнеризация; укрепляется действенность правовых норм; возлагается ответственность на операторов и пользователей; ограничиваются контрольные функции государственных органов; устраняются условия для мошенничества; ликвидируется теневая экономическая деятельность в результате ее включения в рамки нормального экономического процесса, характеризующегося правовой атмосферой бизнеса.

Данную стратегию можно осуществлять с использованием различных средств: внесения изменений в существующую концепцию содействия развитию торговых и транспортных операций; обновления правовой базы; изменения структуры государственных органов и профессиональных организаций; изменения методов работы государственной администрации; профессионального обучения персонала и создания у него мотивации; повышения доступности средств для обработки данных.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ О транспортной стратегии Российской Федерации // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 2. – С. 3–12.

² *Калянов Г. Н.* Подходы к реорганизации деятельности транспортных предприятий // Экономика и пр-во. – 2006. – № 11. – С. 13–15.

³ *Плужников К. И.* О развитии транспортного рынка // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 3. – С. 6–9.