

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА СССР

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ЖИЗНЬ СТРАНЫ

ЭЖ



·ТРАНСПОРТ·

*Сергей Павлович Арсеньев, Николай Иванович Мезенев,
Михаил Сергеевич Минаков, Роман Ильич Нудельман*

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА СССР

Технический редактор Л. А. Кульбачинская
Корректор М. В. Денисова
ИБ № 3114

Слано в набор 18.12.81. Подписано в печать 10.07.85. Т-14264, ф-ор. 60х90, 108¹/₂ л.
Бум. тип. № 2. Гарнитура литературная. Высокая печать. Усл. печ. л. 9,66.
Усл. кр.-отт. 9,98. Уч.-изд. л. 10,93. Тираж 9500 экз. Заказ 6623. Цена 55 коп.
Изд. № 1-3-1/7 № 2791.
Ордена «Знак Почета» издательство «ТРАНСПОРТ», 103064, Москва, Басман-
ный тун., 6а.

Ордена Трудового Красного Знамени тип. изд-ва Куйбышевского обкома КПСС,
443086 ГСП, г. Куйбышев, пр. Карла Маркса, 201

О Г Л А В Л Е Н И Е

Введение	3
Глава 1. Экономические проблемы формирования транспортной системы СССР	
1.1. Роль транспорта в общественном производстве. Основы формирования структуры транспортной системы СССР	5
1.2. Экономическое и социальное развитие страны и транспорт	20
1.3. Сферы применения и экономические предпосылки развития видов транспорта	37
Глава 2. Развитие экономических методов управления транспортной системой	
2.1. Задачи совершенствования планирования и усиления воздействия хозяйственного механизма транспорта на повышение его эффективности	60
2.2. Улучшение методов перспективного и текущего планирования перевозок, развития и работы транспорта	78
2.3. Совершенствование межотраслевых экономических взаимоотношений транспорта	88
Глава 3. Проблемы определения и повышения экономической эффективности транспорта	
3.1. Совершенствование методов определения экономической эффективности на транспорте	106
3.2. Внеотраслевая экономическая эффективность транспорта	130
3.3. Совершенствование обоснования оптимального развития транспортно-экономических связей и транспорта при размещении производства	145
3.4. Совершенствование способов определения и пути сокращения издержек народного хозяйства на транспорт	162
Список литературы	179

С. П. АРСЕНЬЕВ, Н. И. МЕЗЕНЕВ,
М. С. МИНАКОВ, Р. И. НУДЕЛЬМАН

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА СССР



МОСКВА "ТРАНСПОРТ" 1985

Экономические проблемы транспорта СССР/С. П. Арсеньев, Н. И. Мезенев, М. С. Минаков, Р. И. Нудельман. — М.: Транспорт, 1985 (Экономическая жизнь страны). 183 с.

Освещены проблемы формирования транспортной системы страны, совершенствование экономических методов управления транспортом, развитие методов определения эффективности, показаны комплексная взаимосвязь транспорта и народного хозяйства, совершенствование определения издержек народного хозяйства на транспорт и пути их снижения.

Предназначена для планово-экономических и руководящих работников всех видов транспорта.

Ил. 1, табл. 6, библиогр. 72 назв.

Книгу написали:

д-р техн. наук, проф. *С. П. Арсеньев* — введение, § 1.1, 1.3, 2.1, 2.2 (совместно с *М. С. Минаковым*); канд. экон. наук *Н. И. Мезенев* — § 2.3, 3.4; канд. экон. наук *М. С. Минаков* — § 1.2, 3.3; канд. техн. наук *Р. И. Нудельман* — § 3.1, 3.2.

Рецензенты: д-р экон. наук, проф. *Н. Н. Барков* и д-р экон. наук, проф. *В. Н. Лившиц*.

Заведующий редакцией *Л. И. Кришталь*

Редактор *Г. А. Арсёнова*

ВВЕДЕНИЕ

В экономической жизни страны исключительно важная роль принадлежит транспорту. В. И. Ленин в 1921 г., выступая с отчетом ВЦИК и Совнаркома на IX Всероссийском съезде Советов, назвал транспорт «...главной, пожалуй, или одной из главнейших баз всей нашей экономики». Он отмечал, что транспорт представляет собой «материальное орудие связей с границей» [2, т. 44, с. 302].

За годы Советской власти транспорт получил значительное развитие. Объем перевозочной работы грузового транспорта по сравнению с 1913 г. увеличился к 1984 г. в 59,3 раза и пассажирского — в 29,7 раза. Существенно возросла сеть железных дорог, на базе современной техники перевооружено все железнодорожное хозяйство, улучшились эксплуатационные показатели деятельности. Переоснащена и усилена материально-производственная база морского и речного транспорта. Сложился в крупнейшую подотрасль автомобильный транспорт, без которого в настоящее время немыслимо современное крупное производство. Вновь созданный воздушный транспорт занял важное место в обслуживании увеличивающихся пассажиропотоков, постоянно растет его доля в перевозках грузов. Получили интенсивное развитие трубопроводы для нефти, нефтепродуктов и газа. Успешно формируется единая транспортная система СССР.

Вместе с ростом и техническим перевооружением транспорта непрерывно увеличивались потребности народного хозяйства и населения в перевозках, причем рост этих потребностей на некоторых этапах опережал развитие перевозочных мощностей. В связи с этим необходимо было решать сложные проблемы развития транспорта и в том числе экономические.

На совместном торжественном заседании Центрального Комитета КПСС, Верховного Совета СССР и Верховного Совета РСФСР, посвященном 60-летию СССР (21 декабря 1982 г.), подчеркивалось, что транспорт важен не только для решения сугубо хозяйственных задач. Разви-

тие транспорта, дорожной сети, приближая село к городу, в немалой мере способствует закреплению кадров на селе, помогает решению большой социальной задачи — рациональному и гибкому использованию трудовых ресурсов. Обеспечивая повседневные человеческие контакты в масштабах всего Советского Союза, живые связи между всеми республиками и районами страны, транспорт служит приобщению людей к достижениям социалистической цивилизации в самом широком смысле слова.

Уровень работы транспорта непосредственно отражается на темпах развития экономики всей страны, всего общественного производства. Ноябрьский (1982 г.) Пленум ЦК КПСС глубоко проанализировал современное состояние и работу важнейшего в стране железнодорожного транспорта, наметил пути дальнейшего совершенствования его работы. Принятые партией меры уже дали первые результаты: в 1983 г. уровень работы железных дорог заметно повысился, улучшилась работа и других видов транспорта. Однако это не снижает актуальности дальнейшей разработки ряда важных экономических проблем развития и функционирования транспорта.

В данной книге на основе анализа современного состояния освещается экономическое развитие транспортной отрасли — вопросы формирования единой транспортной системы страны; совершенствование экономических методов управления (центральным звеном которого является планирование транспорта в составе народнохозяйственного комплекса); методы измерения экономической эффективности транспорта и пути ее повышения. Этим, конечно, не исчерпываются проблемы экономики транспорта, но именно излагаемые здесь вопросы являются наиболее важными.

Экономические проблемы формирования транспортной системы СССР

1.1. Роль транспорта в общественном производстве. Основы формирования структуры транспортной системы СССР

Отправным моментом при определении места транспорта в жизни общества является известное положение К. Маркса о транспорте как о самостоятельной области общественного производства. «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности, — писал он в «Теориях прибавочной стоимости», — существует еще четвертая сфера материального производства, которая в своем развитии тоже проходит различные ступени производства: ремесленную, мануфактурную и машинную. Это — *транспортная промышленность*, все равно перевозит ли она людей или товары» [1, т. 26, ч. 1, стр. 422].

Общественная функция транспорта — обеспечение перемещения вещественных продуктов производства и людей. Однако далеко не всякое перемещение входит в задачу транспорта как отрасли общественного производства. Так, в сферу деятельности транспортной отрасли не входит внутрипроизводственное перемещение сырья, материалов, полуфабрикатов, технологического оборудования — такого рода перемещение составляет задачу внутрипроизводственного транспорта, являющегося технологическим элементом соответствующего производства. Не входит в задачу транспортной отрасли и перемещение людей в тех случаях, когда такое перемещение происходит одновременно с выполнением людьми их производственных обязанностей.

Таким образом, задачей транспорта как отрасли общественного производства, когда речь идет о грузовом транспорте, является перемещение готовых продуктов производства от производителя до потребителя в пределах сферы обращения и соответственно, если речь идет о пассажирском транспорте, — перемещение людей, осуществ-

ляемое вне рамок их непосредственного участия в процессе производства¹.

Транспорт, как и любая другая отрасль экономики, представляет собой совокупность предприятий и организаций, имеющих определенную специализацию в межотраслевой кооперации труда. Однако в силу специфики транспорта как одной из важнейших систем производственной инфраструктуры, призванной обеспечивать материальные связи между территориально разобщенными звеньями общественного производства, а также межрегиональные и внутрирегиональные пассажирские сообщения, широкое использование получил термин «транспортная система».

В условиях современного капиталистического способа производства формирование транспортных систем, как и других структурных компонентов экономики, в решающей степени определяется интересами финансово-монополистического капитала. Отдельные структурные элементы транспортного хозяйства капиталистических стран, даже при частичной или полной национализации транспортных и промышленно-транспортных предприятий, могут рассматриваться как составные части транспортных систем этих стран лишь с определенной степенью условности. На их функционирование преобладающее влияние оказывают связи, вытекающие не из условий оптимального межотраслевого разделения общественного труда, а из частной собственности на орудия и средства производства.

Социалистическая собственность на средства производства создает объективные возможности для приведения структуры хозяйства в соответствие с объективными условиями функционирования общественного производства. При социализме транспорт подобно другим отраслям социалистической экономики формируется как общность, характеризующаяся единством собственности на орудия и средства производства и единством функций в общественном разделении труда.

Транспорт дореволюционной России, материально-производственная база которого составила основу для последующего формирования транспортной системы первого

¹ В настоящей книге пассажирский транспорт рассматривается как составной элемент материального производства, что полностью согласуется с приведенным выше определением К. Маркса. Сложившееся в действующей классификации отраслей [47] отнесение пассажирского транспорта к непродуцственной сфере много раз и справедливо критиковалось в транспортной экономической литературе.

в мире социалистического государства, был представлен железнодорожным, водным (речным и морским) и гужевым.

За годы Советской власти неизмеримо вырос и качественно перевооружился железнодорожный транспорт, сформировались как самостоятельные подотрасли современного транспорта морской и речной, вновь создан автомобильный и воздушный транспорт. Как особые подотрасли развиваются специализированный трубопроводный транспорт нефти, нефтепродуктов и природного газа, а также зарождающийся в настоящее время пульпопроводный транспорт сыпучих грузов.

Транспортная система, как и любая другая сложная общественно-экономическая система, характеризуется непрерывным развитием отдельных звеньев, внешних и внутренних связей.

Вопросы функционирования и развития транспорта как единой системы и анализа ее различных аспектов составили важную часть исследований, проводимых в Институте комплексных транспортных проблем (ИКТП) при Госплане СССР и в отраслевых транспортных институтах.

В предложенных различными авторами определениях термина «единая транспортная система» (ЕТС) включаются в той или иной степени социально-экономические, технологические, технические и организационные аспекты. Однако ни одно из них не является исчерпывающим, а во многих случаях в определениях несколько преувеличивается значение тех или иных аспектов. Так, в трактовке Б. И. Шафиркина [71, с. 20] и в известной мере Ю. М. Цветова [66] понятие транспортной системы идентифицируется с техническими структурами и элементами транспорта (Ю. М. Цветов включает в понятие «транспортная система» также отношения технологические, организационные, правовые, социальные и специальные, что, однако, не уточняет понятия, поскольку все эти виды отношений присущи любой экономической системе). В определении Б. С. Козина [25] внимание акцентируется на экономической, технической и технологической сбалансированности видов транспорта, входящих в единую транспортную систему СССР, а в определении В. Н. Лившица [51, с. 71] — на плановой основе ее функционирования. Не пытаясь дополнить имеющиеся определения еще одним, может быть также неполным, авторы считают необходимым рассмотреть только основные признаки или свойства

ва, отличающие транспортную систему от других структур общественного производства.

При анализе транспортной системы целесообразно различать ее свойства вне зависимости от особенностей, вытекающих из рассмотрения ее как единой общегосударственной экономической системы, и свойства, связанные с социально-экономическим, технологическим и организационным ее единством.

Транспортная система прежде всего характеризуется спецификой выполняемых функций, которые состоят в обеспечении перемещения материально-вещественных продуктов производства от производителя до потребителя в пределах сферы обращения, а также перемещения людей. Существенным моментом, определяющим специфику транспортной системы (равно общегосударственной или региональной), является принадлежность ее к производственной инфраструктуре. Из этого следует, что транспортная система состоит из структурных элементов общественного производства, призванных полностью или частично решать те же задачи, которые выполняет транспортная система в целом. Такими структурными элементами являются транспортные объединения и предприятия.

Транспортные объединения и предприятия, как и производственные подразделения других отраслей общественного производства, включают средства производства и трудовые коллективы, использующие эти средства производства для решения задач функционирования системы.

Для транспорта как системы характерна специфичность материально-производственной базы: сеть путей сообщения, транспортные узлы, технические средства, основную часть которых составляют перевозочные средства (подвижной состав, флот).

Транспортным системам любого уровня свойственно определенное экономическое единство, вытекающее из ориентации на удовлетворение транспортных потребностей экономики и населения в пределах определенной территории. Это экономическое единство составляет важную предпосылку для того, чтобы транспортные системы формировались как единые системы входящих в них видов транспорта, транспортных предприятий и организаций. В условиях капитализма реализации такого единства препятствует частно-капиталистическая собственность на орудия и средства производства. Лишь в условиях социалистической общественно-экономической формации осуществимо формирование единой в социально-экономиче-

ском отношении транспортной системы. Создаются также условия и для единства планового руководства развитием и функционированием транспортной системы, ее экономической сбалансированности во внешнем (по отношению к системе народного хозяйства, подсистемой которой она является, и к системам и подсистемам других отраслей народного хозяйства) и во внутреннем (в части сбалансированности внутри самой системы входящих в нее подсистем и элементов) аспектах.

На экономическую сбалансированность как существенный признак единой транспортной системы впервые обратил внимание А. А. Митаишвили [35]. Некоторые аспекты экономической сбалансированности были рассмотрены Д. К. Зотовым и Б. С. Козыным [22]. Тем не менее содержание принципа сбалансированности применительно к единой транспортной системе нуждается в дальнейшем уточнении.

Сбалансированность общественно-экономических систем предполагает прежде всего выявление сбалансированности в обмене результатами труда, а также в использовании производственных ресурсов. В этом отношении для транспортной системы важно обеспечить соответствие между потребностью народного хозяйства в перемещении продуктов производства и людей и теми возможностями, которыми располагает транспортная система (пропускные и провозные способности, материальные, трудовые и денежные ресурсы). С другой стороны, необходима сбалансированность потребностей транспортной системы в материальных компонентах производства с производственными возможностями соответствующих подсистем (отраслей) народного хозяйства; потребностей транспортной системы в трудовых ресурсах и возможностях народного хозяйства их удовлетворить; объемов материальных, трудовых и денежных ресурсов, потребных для развития (расширенного воспроизводства) транспортной системы, и возможности выделения соответствующих инвестиций и т. д.

Многообразие функций, выполняемых транспортной отраслью в народнохозяйственном комплексе, предопределяет неизбежно высокую сложность балансирования ее в системе народнохозяйственных связей. Так, сбалансированность потребностей в продукции транспорта с производственными возможностями системы формируется в виде сложной совокупности балансовых связей между:

потребным объемом межрайонных перевозок основных видов промышленной и сельскохозяйственной продукции (выражающих собой результаты взаимного балансирования производства и потребления их в разрезе отдельных территориальных регионов) и производственными возможностями магистрального транспорта (в данном случае железнодорожного, морского каботажного, речного, трубопроводного и отчасти автомобильного и воздушного), а также линий электропередачи;

потребными объемами перевозок внутри отдельных территориальных регионов и производственными возможностями автомобильного и других видов местного грузового транспорта;

объемами внешней торговли и производственными возможностями видов транспорта, обеспечивающих экспортно-импортные перевозки (морской транспорт заграничного, отчасти железнодорожный, речной и трубопроводный транспорт);

потребностями в перемещении населения на дальние расстояния и производственными возможностями магистрального пассажирского транспорта (железнодорожного, воздушного, междугородного автобусного и отчасти речного и морского);

потребностями в обслуживании населения средствами городского и пригородного транспорта и производственными возможностями автобусного, пригородного железнодорожного, городского электрического, таксомоторного и других видов городского и пригородного пассажирского транспорта.

В современных условиях проблемы сбалансированности транспортной системы страны в целом решаются на уровне Госплана СССР при составлении перспективных и текущих (годовых) планов.

Некоторые ученые указывают на необходимость технической сбалансированности видов транспорта, которая рассматривается как один из признаков единства транспортной системы. Однако в силу специфичности технических средств различных видов транспорта эти требования практически сводятся к согласованию отдельных параметров технических средств, в частности при освоении перевозок в смешанных сообщениях.

Более существенное значение имеет требование технологической сбалансированности видов транспорта как компонентов единой системы. Технологическая сбалансированность означает взаимное согласование основных па-

Не имеет однозначного решения и вопрос об отнесении к ЕТС магистральных линий электропередачи (ЛЭП). Хотя по конечному эффекту транспорт электроэнергии по ЛЭП практически эквивалентен транспортировке энергоносителей по трубопроводам или транспортом общего пользования, но в связи с особыми свойствами электроэнергии как объекта транспортировки, невозможностью использования для этой цели других транспортных средств и практической слитностью технологии электронного транспорта с процессом производства и потребления электроэнергии более правильно ЛЭП рассматривать в качестве внешнего по отношению к ЕТС компонента, подлежащего учету наряду с видами транспорта — подсистемами ЕТС — лишь в процессе формирования транспортных связей по топливно-энергетическим грузам.

Следует, по-видимому, считать правомерным отнесение к ЕТС транспорта специализированных транспортных подразделений нетранспортных отраслей в тех случаях, когда основное содержание их деятельности состоит в обеспечении самостоятельно или кооперированно с транспортом общего пользования или со специализированным трубопроводным транспортом перемещения материально-вещественных продуктов в сфере обращения и (или) внепроизводственных перевозок людей. Таковой является, в частности, деятельность объединенного промышленного железнодорожного транспорта, многих ведомственных автохозяйств, лесосплавных организаций, морского транспорта рыбопромышленной отрасли, специализированных транспортно-экспедиторских организаций. Однако все эти компоненты ЕТС входят в ее состав через организационно-хозяйственные структуры соответствующих нетранспортных отраслей.

Не вполне однозначно трактуется современной транспортной наукой также и вопрос об отнесении к ЕТС городского пассажирского транспорта. Однотипность по характеру выполняемых в общественном разделении труда функций с внегородским пассажирским транспортом, широкое участие в обслуживании пассажирских сообщений в городах и пригородных зонах наряду с такими специфически городскими видами пассажирского транспорта, как метрополитен, трамвай, троллейбус, общественный и личный пассажирский автомобильный транспорт, также железнодорожного, морского и речного транспорта предопределяет целесообразность рассмотрения подсистем городского пассажирского транспорта в качестве компо-

нентов ЕТС. Однако городской электрический пассажирский транспорт и общественный пассажирский автомобильный транспорт (автобус и такси) входят в ЕТС не в качестве непосредственных компонентов, а через системы коммунального хозяйства городов, структурным элементом которого они являются.

В дополнительном, более тщательном анализе нуждается вопрос о месте в транспортной системе средств личного пассажирского транспорта, развитие которого является одним из важных факторов, определяющих удовлетворение потребности населения и общества в пассажирских перевозках и развитие общественного пассажирского транспорта.

Наряду с совершенствованием структуры единой транспортной системы по составу и положению в ней отдельных ее компонентов немаловажное значение имеют вопросы совершенствования внутренней структуры ЕТС, связанные с формированием подсистем видов транспорта, а также специализированных по видам деятельности технологических блоков, в рамках которых возможно было бы более целенаправленно регулировать использование технических средств, материальных и трудовых ресурсов.

При определенном единообразии принципиальной схемы разделения транспортной деятельности на основные виды, в соответствии с которой должна идти речь о выделении на всех видах транспорта прежде всего блоков пассажирского и грузового транспорта, а в составе последнего — технологического блока погрузочно-разгрузочных работ, дифференциация видов деятельности на каждом виде транспорта имеет некоторые особенности.

Существенные различия характерны, в частности, для выделения в подсистемах видов транспорта технологической стадии производства погрузочно-разгрузочных работ. Железнодорожный и автомобильный транспорт выполняет лишь небольшую долю общего объема погрузочно-разгрузочных работ, основную же их часть осуществляют организационные подсистемы нетранспортных отраслей и другие виды транспорта. На речном транспорте реализуется значительная доля, а на морском транспорте — почти весь объем операций по погрузке и выгрузке грузов, перевозимых этими видами транспорта, включая также и работы по перегрузке грузов с других видов транспорта в смешанных сообщениях. Технические средства, предназначенные для выполнения погрузочно-разгрузочных работ морского и речного транспорта, обеспечивают (за небольшими ис-

ключениями) погрузку всех перевозимых грузов советского экспорта и выгрузку всех грузов советского импорта независимо от того, в судах каких стран (СССР или зарубежных) осуществляются названные перевозки.

Разграничение в подсистемах видов транспорта общего пользования технологических блоков перевозки пассажиров, перевозки грузов и погрузочно-разгрузочных работ способствует возможности выделения в необходимых случаях также технологических блоков прочих видов деятельности транспортных подотраслей, не относящихся непосредственно к перевозкам грузов и пассажиров. К таким видам деятельности относятся хранение грузов на складах транспорта, обусловленное технологией транспортировки, коммерческое хранение тех же грузов или других материальных ценностей; выполнение по заявкам нетранспортных организаций погрузочно-разгрузочных, складских и других работ, не связанных непосредственно с перевозкой данным видом транспорта; обслуживание средствами транспорта транспортных средств (тяговых машин, автомобилей, судов и т. п.) нетранспортных отраслей и зарубежных стран; осуществление ледакольных проводок нетранспортного характера и др. Особенно значителен удельный вес «прочих» работ на автомобильном, воздушном и морском транспорте.

Такие виды работ во многих случаях являются следствием несовершенства структуры управления общественным производством, при котором еще не достигнуто четкое межотраслевое распределение отдельных производственных функций. При совершенствовании внутренней структуры ЕТС на перспективу следует предусматривать снижение доли «прочих» видов деятельности на транспорте. Особенно это относится к различным работам нетранспортного характера, выполняемым для сторонних организаций вспомогательными подразделениями (энергоснабжение, сторонние услуги ведомственной связи и т. п.).

Формирование технологических блоков по основным элементам деятельности видов транспорта общего пользования предполагает кооперированное участие отдельных структурных подразделений и средств обеспечения — основных (перевозочные средства, средства путевого хозяйства, транспортных пунктов и узлов) и вспомогательных (специализируемых на обслуживании основных средств).

В системы обеспечения отдельных видов деятельности непосредственно входят перевозочные средства, которые

в преобладающей части специализируются на перевозках пассажиров (пассажирские вагоны, морские и речные суда, автобусы, легковые автомобили-такси, пассажирские самолеты) или на перевозках грузов (грузовые вагоны, грузовые морские и речные суда, буксиры и толкачи, грузовые автомобили и прицепы, автотягачи, грузовые самолеты). За небольшим исключением достаточно определенно специализируется по видам перевозок и железнодорожный локомотивный парк. И лишь для небольшой части перевозочных средств, преимущественно комбинированного использования (например, грузо-пассажирские морские и речные суда), возникает необходимость устанавливать долевое участие в перевозках грузов и пассажиров.

Более сложно решаются вопросы включения в технологические структуры по элементам деятельности видов транспорта средств путевого хозяйства, развитие и функционирование которых характеризуются общими размерами движения на тех или иных участках транспортной сети. Общим условием дифференциации средств путевого хозяйства между перевозками пассажиров и грузов является применение условных приемов разделения материальных, трудовых и денежных ресурсов путевого хозяйства между грузовыми и пассажирскими перевозками, а в ряде случаев также и между другими видами деятельности транспорта и пользователями транспортных путей. Соответственно выявлению потребного развития путевого хозяйства на перспективу должно предшествовать синтезирование потребностей соответствующих видов деятельности и пользователей.

На структуру балансовых связей, определяющих функционирование и развитие средств путевого хозяйства, существенно влияют также особенности отдельных видов транспорта. Если развитие и функционирование путевого хозяйства железнодорожного транспорта общего пользования обусловлено исключительно потребностями внутренней перевозочной технологии этой подсистемы ЕТС, то развитие и функционирование путевого хозяйства речного, морского и особенно автомобильного транспорта должны учитывать также использование технических средств нетранспортных отраслей и транспортных средств, находящихся в личном пользовании. Соответственно этому управление средствами путевого хозяйства на речном, а по сути дела и на морском транспорте обособлено в отдельном структурном блоке органов управления, а на автомобиль-