**11) Модели рынка и государственное регулирование рыночных отношений на рынке транспортных услуг**

Рынок может быть совершенным и несовершенным. Модель совершенного рынка основана, на предположении, что все участники торговых сделок действуют, руководствуясь исключительно экономическими принципами. Кроме того, для совершенного рынка характерны следующие условия:

- все товары данного вида объективно однородны в отношении их качества, внешнего вида и упаковки (гомогенны) и цена однозначно сопоставима с определенным товаром;

- условия конкурентной борьбы одинаковы для всех продавцов и покупателей, отсутствуют какие-либо предпочтения пространственного, личностного и временного характера;

- прозрачность рынка: продавцы и покупатели имеют возможность полного обзора рынка, получения достаточной информации о всех обстоятельствах ведения сделок (о ценах, скидках, качестве товара, условиях поставки и платежей).

На таком рынке действия отдельных продавцов или покупателей не могут оказывать существенное воздействие на общие условия обращения товаров.

Если одно из указанных условий нарушено, то имеет место несовершенный рынок. На рынках потребительских товаров продавцы склонны к тенденции с помощью упаковки и внешнего оформления представить свои гомогенные товары как гетерогенные (разнородные), расширить область предпочтений за счет благоприятного географического положения, временного распорядка и т. д. Большое неравенство условий создается рекламой товаров. Крупные и преуспевающие предприятия имеют возможность расходовать на рекламу значительные суммы и проводить широкие рекламные кампании, создавая тем самым привилегированное положение своим товарам на рынке. Большинство реально существующих рынков являются несовершенными.

Одним из признаков предпринимательской деятельности является экономическая самостоятельность ее субъектов.

В Гражданском кодексе РФ записано, что каждый предприниматель имеет право:  
- начинать вести предпринимательскую деятельность путем учреждения, приобретения или преобразования предприятия, а также заключать договор с собственником имущества предприятия;  
привлекать на договорных началах и использовать финансовые средства, объекты интеллектуальной собственности, имущество граждан и юридических лиц;  
- самостоятельно формировать производственную программу, выбирать поставщиков и потребителей своей продукции, устанавливать на нее цены в пределах, определенных законодательством и договорами;

- осуществлять внешнеэкономическую деятельность;

- осуществлять административно-распорядительную деятельность по управлению предприятием;  
- нанимать и увольнять работников от имени предприятия или самостоятельно в соответствии с действующим законодательством и уставом предприятия;

- распоряжаться прибылью предприятия;

- пользоваться услугами системы государственного социального обеспечения, медицинского и социального страхования;

- образовывать союзы, ассоциации и другие объединения предпринимателей.

Рыночная экономика имеет свои законы, которыми должны руководствоваться в своей деятельности предприниматели. К таким законам, в частности, относятся:  
Закон рынка, который гласит что для нормального функционирования рынка, равно как и отдельно взятого предпринимателя, необходимо иметь избыток (резерв) производственных ресурсов с обеспечением государственных гарантий прав человека и достойной жизни людей. Как показывает опыт, свободные производственные мощности для возможного расширения производства и освоения новых изделий должны составлять 15 —20 % от потенциала фирмы, а уровень безработицы — 4— 10 % (при норме примерно 5 %).

Закон ограниченности ресурсов отражает тот факт, что при ограниченности ресурсных и технологических возможностей не все потребности общества (покупателей) могут быть удовлетворены. В силу того, что экономические блага являются редкостью и не даются бесплатно, общество (в т.ч. и любой предприниматель) должно остановить свой выбор на производстве определенных видов товаров и услуг. По существу — это закон выбора производственных возможностей: что, сколько и как производить.  
 Закон возрастающих затрат начинает действовать при замене фирмой в процессе производства одного товара другим товаром и вытекает из положений предыдущего закона. Суть его заключается в том, что производство каждой дополнительной единицы одного товара требует замещения, т. е. отказа от производства все большего количества другого продукта.

Закон убывающей доходности гласит: увеличение некоторых переменных затрат (например, труда и материалов, гербицидов в сельском хозяйстве) по отношению к неизменным затратам (земля, основные фонды) приводит к увеличению производства продукции. В тоже время доходность в расчете на 1 рубль общих затрат (переменные + постоянные) будет снижаться.

Закон понижающего рыночного спроса отражает склонность людей покупать больше товаров по низкой цене и меньше по высокой. Этот очевидный жизненный факт по существу характеризует реакцию количества покупок на изменение цен: при высоких устойчивых рыночных ценах спрос и потребление будет меньше, и наоборот, что и подчеркивается рыночной кривой спроса, направленной сверху вниз в юго-восточном направлении.  
 Закон убывающей предельной полезности относится к психологической стороне человеческой деятельности, т. е. к внутренней индивидуальной оценке стоимости (полезности) товара каждым покупателем. Здесь цена выступает в качестве измерителя полезности товаров и услуг. Суть закона заключается в следующем: по мере увеличения количества потребляемого товара его предельная (дополнительная, добавочная, приростная) полезность, приносимая дополнительной порцией или единицей товара, имеет тенденцию к сокращению. Иначе говоря, каждое новое дополнительное количество товара, которое можно купить за деньги, доставляет все меньше и меньше удовлетворения его обладателю. Его полезность, т. е. стоимость (цена), в глазах покупателя неуклонно падает.  
 Закон равных предельных полезностей потребляемых товаров на определенную сумму денег гласит, что человек будет покупать любой товар до тех пор, пока затраты на их приобретение не уравновесятся. Проще говоря, потребитель будет покупать любой товар, и получать экономическую выгоду до того момента, пока психологическая цена покупателя на товар, т. е. его предельная полезность, будет превышать рыночную или окажется равной рыночной цене.

Как только предельная полезность (индивидуальная цена) товара окажется ниже рыночной цены потребитель немедленно сократит свои расходы на покупку этого товара и переключится на другой товар.

Закон стоимости отражает результат взаимодействия спроса и предложения на рынках товаров и услуг, т. е. результат взаимодействия различных независимых друг от друга факторов производства и потребителя.

Взаимодействие рыночного спроса и предложения, т. е. количество спроса и предложения и цены спроса и предложения являются сутью, ядром рыночной экономики, главным регулятором производства и рыночного равновесия. Иначе говоря, взаимодействие спроса и предложения является сущностью рыночных процессов и основной направляющей силой экономической активности. Другие рыночные механизмы (банкротство, биржи, кредитно-денежная система, частный капитал и т. п.) лишь дополняют основной механизм регулирования деятельности бизнеса.

Государство в условиях рыночных отношений выступает как субъект предпринимательской деятельности и ведет такую политику, которая должна быть направлена на активизацию этой деятельности, повышение ее эффективности. В то же время государство обязано исходить из интересов всего общества, охранять народнохозяйственные интересы. Это объясняется тем, что рыночная экономика сама по себе не обеспечивает социально справедливое распределение доходов, не нацеливает на охрану окружающей среды.

Рыночная экономика нуждается в государственном регулировании, поскольку не способна автоматически регулировать все экономические и социальные процессы в интересах всего общества и каждого гражданина и, следовательно, не в состоянии сама по себе обеспечить социально справедливое распределение доходов, гарантированное право на труд; она не нацеливает на охрану окружающей среды и не поддерживает незащищенные слои населения.

Частный бизнес не заинтересован вкладывать капитал в такие проекты, которые не приносят достаточно высокую прибыль, но для общества они жизненно необходимы. В этих условиях необходимо государственное регулирование экономических процессов, создание государством необходимых условий для нормального развития страны, в том числе для развития предпринимательства. Речь идет о создании правовой основы предпринимательской деятельности, обеспечении надлежащего правопорядка в стране и национальной безопасности, о принятии мер по стабилизации экономики, обеспечении социальной защиты и создании социальных гарантий, защите конкуренции (демонополизация) и т. д. Для выполнения своих функций в сфере регулирования экономики государство использует экономические и административные методы воздействия на предпринимательскую деятельность. К экономическим методам относятся налоги, ценообразование, кредиты и др. Административные методы, т. е. методы прямого воздействия, чаще всего применяются при управлении естественными государственными монополиями, охране окружающей среды: сертификации, стандартизации, метрологии, при проведении социальной политики, т. е. определении и поддержании минимально допустимых параметров жизни населения.

Особого внимания и поддержки требует малое предпринимательство. Опыт стран с рыночной экономикой свидетельствует о том, что политика, ориентированная на оказание помощи развитию малых форм хозяйствования, дает ощутимые результаты в достижении сбалансированного роста, демонополизации экономики, создании конкурентной среды, обеспечении занятости населения и др. Государство издает законы, принимает другие нормативные акты, которые должны быть направлены на регулирование отношений между государственными органами и субъектами рыночных отношений, а также отношений между последними на защиту интересов граждан, охрану окружающей среды и т. д. В этих условиях свобода предпринимательской деятельности должна сочетаться с ответственностью предпринимателей, вплоть до уголовной, за соблюдение установленных государством «правил игры» на рынке.

На автомобильном транспорте также существует необходимость государственного регулирования предпринимательской деятельности, что объяснят целым рядом причин.

Известно, что автомобильный транспорт является одним из основных загрязнителей окружающей среды, особенно в крупных городах. Основными причинами поступления загрязняющих веществ в окружающую среду от автотранспорта являются низкий технически и уровень эксплуатируемого подвижного состава, что вызвано старением автопарка, ввозом иностранных автомобилей, не отвечающих экологическим требованиям, а также отсутствием контроля за качеством потребляемого топлива. Отсюда необходимо устанавливать и контролировать единые нормы, стандарты и правила в области охраны окружающей среды при эксплуатации автотранспортных средств, безопасности дорожного движения и условий труда на транспорте. Без непосредственного участия государственных органов проблемы снижения вредного влияния на окружающую среду, повышения безопасности дорожного движения и условий труда на автомобильном транспорте решить невозможно. Основные правила должны быть выработаны и проводиться в жизнь централизованно.

Транспорт во многих случаях является естественной монополией. Естественным транспортным монополистом может быть любое автотранспортное предприятие, находящееся в административном районе области или края, где нет других крупных автовладельцев. Оно стремится извлечь максимальную пользу из своего положения, отказываясь при этом от невыгодных для него перевозок, произвольно завышая тарифы и т. д. Негативные последствия подобного поведения могут быть сведены к минимальному только путем сохранения за государством функций контроля качества обслуживания грузовладельцев и пассажиров, уровня тарифов.

Контроль ценообразования на транспорте имеет огромное значение для нормального функционирования рыночной экономики. В частности, на грузовом транспорте увеличение тарифов вызывает немедленное повышение стоимости всех перевозимых товаров и выступает, таким образом, одним из факторов развития инфляции. На пассажирском транспорте увеличение тарифов снижает общий уровень жизни населения. Поэтому государственный контроль должен быть направлен, прежде всего, на ограничение необоснованного роста стоимости транспортных услуг.

Транспортные предприятия функционируют в плотной конкурентной среде, причем в состоянии конкурентной борьбы находятся между собой предприятия различных видов транспорта и внутри каждого вида. Последнее особенно характерно для автомобильного транспорта, где действует большое количество крупных, средних и мелких автовладельцев, а также индивидуальных предпринимателей.

Конкуренция на транспорте способствует улучшению качества транспортного обслуживания грузовладельцев и населения, снижению затрат на перевозки. Однако сокращение указанных затрат может не совпадать с интересами общества и даже противоречить им. Так, сокращение оплаты труда наемных работников, что нередко практикуется транспортными предприятиями и предпринимателями- автовладельцами, приводит к снижению жизненного уровня населения. Сокращение затрат, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и нормальных условий труда, охраной окружающей среды, также недопустимо.

Нормальная работа транспорта в этих условиях требует разработки соответствующих правил, инструкций, положений, которых должны придерживаться все участники транспортного процесса и другие субъекты рыночных отношений. Очевидно, что подобные функции должно взять на себя государство.

Государственные органы должны не только разрабатывать и контролировать «правила игры», они могут регулировать уровень конкуренции путем введения системы количественных и качественных ограничений при организации транспортной деятельности. Количественное ограничение заключается в установлении предельного числа транспортных средств при выдаче разрешений на предпринимательскую деятельность в сфере автомобильных перевозок. Качественное ограничение заключается в предъявлении жестких требований к автоперевозчикам с точки зрения их квалификации, технического состояния подвижного состава, соответствия его условиям перевозок и т. д. со стороны государственных органов.

Важными предпосылками государственного регулирования автотранспортной деятельности является необходимость использования автомобильного транспорта в ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф, а также возникающая потребность в концентрации транспортных ресурсов для выполнения срочных экономических акций общегосударственного значения (например, участие в перевозках сельскохозяйственных грузов в период уборочной кампании).

Реализация многих законов РФ требует учета отраслевых особенностей (производственно-технологических, финансово-экономических), а также роли той или иной отрасли или вида деятельности. Так, применение закона РФ «О несостоятельности (банкротстве) предприятий» возможно лишь по отношению к грузовым автотранспортным предприятиям, выполняющим перевозки на коммерческой основе по договорным тарифам. Пассажирские автобусные предприятия, которые в большинстве своем подчинены муниципалитетам городов, не могут быть объявленными несостоятельными должниками (банкротами). Это объясняется тем, что муниципальные власти в целях социальной защиты населения устанавливают тарифы на автобусные перевозки значительно ниже себестоимости и выплачивают дотации автобусным предприятиям. Вышеупомянутый закон предусматривает подобные случаи и не считает их основанием для объявления предприятий банкротами.

Автомобильный транспорт не может нормально выполнять свои функции по доставке грузов и пассажиров без соответствующих автомобильных дорог, стоянок и т. д., строительство которых требует огромных затрат. Финансирование строительства указанных дорогостоящих объектов, решение проблемы отвода земли для сооружения транспортных систем без участия государственных органов практически невозможно. Государство аккумулирует средства в бюджете на указанные цели в виде дорожного фонда, в формировании которого принимают участие и автовладельцы.

Автомобильный транспорт принимает участие в международных перевозах грузов и пассажиров, в этой связи нужны межправительственные соглашения, регулирующие указанную работу. И наконец, транспорт играет большую роль в системе обороны страны, которая во всех случаях контролируется государством.

Таким образом, государственное регулирование автотранспортной деятельности является объективной необходимостью в условиях рыночных отношений. При этом политика государства должна формироваться с учетом следующих приоритетов:

- повышение качества предоставляемых услуг за счет стимулирования предпринимательской деятельности и демонополизации рынка на автомобильном транспорте;

- минимизация транспортных издержек населения и народного хозяйства в целом;

- защита интересов населения от возможных отрицательных последствий работы автомобильного транспорта (безопасность дорожного движения экономическая и экологическая безопасность и др.);

- полное удовлетворение потребностей грузовладельцев (клиентуры) в перевозках грузов и населения в пассажирских перевозках.

Предприниматель имеет не только определенные права, но и обязанности, которые он должен выполнять в интересах всего общества.

В Гражданском кодексе записано, что предприниматель обязан:

- выполнять обязательства, вытекающие из законодательства и заключенных договоров, в том числе и договоров с собственником имущества предприятия;

- заключать в соответствии с законодательством самостоятельно или от имени предприятия трудовые договоры с работающими по найму гражданами или уполномоченными ими органами;

- полностью рассчитываться со всеми работниками предприятия согласно заключенным договорам независимо от финансового состояния предприятия;

- осуществлять социальное, медицинское и иные виды обязательного страхования граждан, работающих по найму, обеспечивать им условия для трудовой деятельности в соответствии с законодательством и коллективным договором;

- выполнять решения центральных и местных органов власти по социальной защите инвалидов и других лиц с ограниченной трудоспособностью;

- своевременно предоставлять декларацию о доходах предприятия и уплачивать налоги в порядке и размерах, определяемых законодательством.

Предприниматель в своей деятельности несет ответственность в соответствии с законодательством за ненадлежащее исполнение заключенных договоров, нарушение прав собственности других субъектов, загрязнение окружающей среды, нарушение антимонопольного законодательства, несоблюдение безопасных условий труда, реализацию потребителям продукции, причиняющей вред здоровью.

Осуществление предпринимательской деятельности без регистрации запрещается, т. к. в этом случае для государства становится невозможным контролировать вид деятельности, собирать налоги, а работники незарегистрированного предприятия теряют права на государственную социальную защиту. Незарегистрированное предприятие образует «теневую экономику».

Государство по отношению к предпринимательской деятельности гарантирует:  
недопущение отказа в регистрации предприятия по мотивам нецелесообразности;  
защиту прав и интересов субъекта предпринимательской деятельности, недопущения дискриминации предприятий со стороны государства, его органов и должностных лиц;  
равное право доступа всех субъектов предпринимательской деятельности на рынок, к материальным и природным ресурсам, равные условия деятельности предприятий, независимо от вида собственности; защиту имущества предприятия от незаконного изъятия; свободный выбор предпринимательской сферы деятельности; экономическую, научно-техническую и правовую поддержку предпринимательской деятельности;  
возможность страхования предпринимательского риска страховыми обществами;  
недопущение монопольного положения на рынках отдельных предприятий и их объединений и недобросовестной конкуренции.

**22) Экономически эффективный выбор видов транспорта и организации доставки товаров и пассажиров**

Транспортировка – это изменение местонахождения грузов при соблюдении принципа экономичности (сокращении стоимостных и временных затрат). Этот процесс должен быть экономически оправдан, так как при перемещении грузов расходуются временные, финансовые и экологические ресурсы.

Следовательно, главная цель транспортировки – доставить товары в место назначения как можно быстрее, дешевле и с наименьшим ущербом для окружающей среды. Нужно также свести к минимуму потери и порчу транспортируемых грузов при одновременном выполнении требований заказчиков к своевременности доставки и к предоставлению информации о грузах в пути.

При осуществлении закупок и доставки материальных ресурсов, а также дистрибуции готовой продукции потребителям фирма-производитель может использовать различные варианты транспортировки.

Общий алгоритм организации перевозки груза включает следующие процедуры выбора:   
- выбор вида транспортировки (иногда называемый в специальной литературе способом перевозки или системой доставки грузов);

- выбор вида (или нескольких видов) транспорта;

- выбор основных и вспомогательных посредников в транспортировке.

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта. Рассмотрим основные преимущества и недостатки некоторых видов транспорта.

*- 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. Автомобильный транспорт эко­логически неблагоприятен, что также сдерживает его при­менение.

*- 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.

*- 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 — самый де­шевый.

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.

*- 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).

По числу видов транспорта, участвующих в доставке товаров и пассажиров, системы доставки делятся на одновидовые (юнимодальные) и многовидовые (мультимодальные и интермодальные).

Унимодальная (одновидовая) транспортировка осуществляется одним видом транспорта, например автомобильным, как правило, в тех случаях, когда заданы начальный и конечный пункты транспортировки без промежуточных операций складирования и грузопереработки.

Критериями выбора вида транспорта в такой перевозке обычно являются вид груза, объем отправки, время доставки груза потребителю, затраты на перевозки. Например, при крупнотоннажных отправках и при наличии подъездных путей в конечном пункте доставки целесообразнее применять железнодорожный транспорт, при мелкопартионных отправках на короткие расстояния -автомобильный.

Смешанная перевозкагрузов (смешанная раздельная перевозка) осуществляется обычно двумя видами транспорта (железнодорожно-автомобильная, речная-автомобильная, морская-железнодорожная и т.п.). При этом груз доставляется первым видом транспорта в так называемый пункт перевалки или грузовой терминал без хранения или с кратковременным хранением с последующей перегрузкой на другой вид транспорта. Типичным примером смешанной перевозки является обслуживание автотранспортными фирмами железнодорожных станций или морского (речного) порта транспортного узла.

Признаками смешанной раздельной перевозки является наличие нескольких транспортных документов, отсутствие единой тарифной ставки фрахта, последовательная схема взаимодействия участников транспортного процесса. При прямой смешанной перевозке грузовладелец заключает договор с первым перевозчиком, действующим как от своего имени, так и от имени следующего перевозчика, представляющего другой вид транспорта. В силу этого грузовладелец фактически находится в договорных отношениях с обоими, причем каждый из них производит расчеты с грузовладельцем и несет материальную ответственность за сохранность груза только на соответствующем участке маршрута.

Интермодальная система является более сложным вариантом с точки зрения решения коммерческо-правовых, финансово-экономических, организационно-технических аспектов доставки и вопросов развития транспортной инфраструктуры.

Под интермодальной понимается система доставки грузов в международном сообщении несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу и передачи грузов в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца в единой грузовой единице (или транспортном средстве).

При интермодальной перевозке груза грузовладелец заключает договор на весь путь следования с одним лицом (оператором). Оператором может быть, например, экспедиторская фирма, которая, действуя на всем протяжении маршрута перевозки груза различными видами транспорта, освобождает грузовладельца от необходимости вступать в договорные отношения с другими транспортными предприятиями. Признаками интермодальной (мультимодальной) перевозки являются:   
наличие оператора доставки груза от начального до конечного пункта логистической цепи (канала);

единая сквозная ставка фрахта;

единый транспортный документ;

единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

Системообразующим элементом выступает интермодальная грузовая единица, которая допускает таможенное пломбирование в ней груза согласно международным требованиям, исключающее доступ к грузу без срыва пломбы. Основой современных интермодальных перевозок грузов являются контейнеры международного стандарта ISO. Однако могут использоваться и другие грузовые единицы, но отвечающие следующим требованиям: позволяют применять комплексную механизацию перегрузочных работ в портах и пунктах перевалки; отвечают международным или региональным стандартам. К ним можно отнести контрейлеры, трейлеры, сменные кузова, пакеты и блок-пакеты груза.

Мультимодальные перевозки - это прямые смешанные перевозки по меньшей мере двумя различными видами транспорта и, как правило, внутри страны.

При интермодальных и мультимодальных перевозках договор грузоперевозки с грузоотправителем от имени перевозчиков, принимающих участие в ее осуществлении, заключает первый перевозчик (оператор). Договор считается заключенным с момента приемки груза к грузоперевозке, удостоверенной подписями отправителя и транспортной организации и календарным штемпелем последней. Сроки доставки груза исчисляются по совокупности срока его доставки каждым перевозчиком в соответствии с правилами, действующими на каждом виде транспорта. Каждый перевозчик несет ответственность за груз с момента принятия его от отправителя или другого перевозчика до момента передачи его смежному виду транспорта или выдачи грузополучателю.

Каждые из приведенных видов перевозок обладают специфическими особенностями в технологии, организации и управлении, но они имеют общую технологическую основу в виде конкретных технологических схем доставки.

Выбор вида транспортировки, вида транспорта и посредников производится на основе системы критериев. К основным критериям при выборе способа перевозки и вида транспорта относятся:

1) минимальные затраты на транспортировку;

2) заданное время транзита (доставки груза);

3) максимальная надежность и безопасность;

4) минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути;

5) мощность и доступность вида транспорта;

6) продуктовая дифференциация.

В затраты на транспортировку входят как непосредственно транспортные тарифы за перевозку определенного объема груза (выполнение определенного объема транспортной работы), так и затраты, связанные с транспортно-экспедиционными операциями, погрузкой, разгрузкой, затариванием, перегрузкой, сортировкой и т.п. Как правило, транспортные затраты (наряду с временем доставки) являются основным критерием выбора вида транспорта и способа перевозки.

Время доставки груза (транзитное время), так же как и затраты, является приоритетным показателем при альтернативном выборе. Кроме того, доставка груза в точно назначенный срок свидетельствует (при прочих равных условиях) о надежности выбранной схемы перевозки. Сокращение времени доставки часто дает фирме существенные конкурентные преимущества на рынке сбыта ГП, обеспечивая возможность внедрения стратегии продуктовой дифференциации.

В свою очередь, составляющие элементы доставки грузов или пассажиров характеризуются определенными, присущими только им закономерностями. Пользователи транспортных услуг в настоящее время отдают предпочтение таким показателям, как соблюдение временных графиков доставки грузов и пассажиров, ответственность за удовлетворение оговоренных потребностей, надежность доставки. Выполнение этих требований связано с достаточно точной временной оценкой звеньев доставки грузов и пассажиров, т.е. со знанием закономерностей изменения всех их элементов и установлением конкретных величин. Выявление закономерностей звеньев и элементов доставки является основой в системном построении всех возможных видов организации перевозок грузов и пассажиров.