**Транспортно-экспедиционное обслуживание**

экспедиционный обслуживание транспортный

**История развития транспортно-экспедиционного обслуживания**

Транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО) грузоотправителей и грузополучателей с момента своего возникновения до настоящего времени прошло несколько этапов. Еще в 1930 г. было создано Всесоюзное транспортно-экспедиционное объединение – Союзтранс, который объединил разрозненный автомобильный и гужевой транспорт и выполнял перевозки с железнодорожных станций и речных портов, а также массовые перевозки грузов на автомобильных дорогах большой протяженности (на восточных трактах). К 1932 г. Союзтранс превратился в мощную транспортную организацию. Однако централизованная система руководства перевозками, осуществляемая Союзтрансом, вступала, по мнению ряда специалистов, в противоречие с принципами рационального управления производством и потреблением. В 1933 г. при облисполкомах были образованы автогужевые тресты, а деятельность Союзтранса была сосредоточена на обслуживании крупнейших промышленных центров и транспортных узлов страны, а также на организации перевозок по автомобильным трактам. Впоследствии Союзтранс был ликвидирован, а его предприятия переданы в ведение краевых и областных исполнительных комитетов и Совнаркомов союзных и автономных республик, что затормозило развитие транспортной экспедиции.

В 1950–1952 гг. все работы, связанные с завозом и вывозом грузов с железнодорожных станций, речных и морских портов и выполнением сопутствующих экспедиционных операций, осуществлялись непосредственно грузоотправителями и грузополучателями. Такое положение приводило к низкой эффективности работы как предприятий народного хозяйства, так и транспортных узлов. Каждое предприятие, получающее грузы с магистрального транспорта, вынуждено было иметь своих экспедиторов и грузчиков, которые при поступлении грузов отправлялись на транспортный узел и выполняли все работы по доставке. Автомобили, координация работы которых практически не осуществлялась, прибывали на станции и в порты нерегулярно, вследствие чего образовывались очереди в одни промежутки времени и отсутствие автомобилей в другие. Все это в большей степени снижало показатели работы транспортных средств и погрузочно-разгрузочных механизмов. Кроме того, выполнение грузоотправителями и грузополучателями функций, не свойственных их основной деятельности, и небольшие объемы работ, затрудняющие применение средств механизации, специализированных автомобилей и передовых методов доставки грузов, приводили к распылению сил и средств транспортной экспедиции.

С начала 50-х годов Министерство путей сообщения СССР (МПС) и министерства речного флота союзных республик начали организовывать свои транспортно-экспедиционные подразделения, которые выполняли для грузоотправителей и грузополучателей ряд услуг. Несмотря на небольшие вначале объемы работ, выполнение транспортной экспедиции специализированными предприятиями охарактеризовало переход от транспортно-экспедиционной деятельности (самообслуживания) предприятий народного хозяйства к транспортно-экспедиционному обслуживанию (ТЭО) специализированными организациями. ТЭО – качественно новый этап в деле совершенствования обслуживания народного хозяйства транспортом общего пользования. В 1955 г. в целях значительного увеличения объемов централизованного завоза и вывоза грузов с транспортных узлов и улучшения экспедиционного обслуживания было принято решение о передаче перевозок грузов автомобильному транспорту общего пользования, а выбор организации, выполняющей экспедицию, предоставлен местным органам.

Обострение конкурентной борьбы на рынке в условиях научно-технического прогресса 60–80 гг. потребовало от агентских и экспедиторских фирм в тесном сотрудничестве с промышленными и транспортными предприятиями проведения целого комплекса мероприятий, направленных на совершенствование управления их деятельностью на основе использования электронно-вычислительной техники, а также взаимоувязанных технических, организационных и коммерческих мероприятий, позволяющих наиболее рационально обеспечить перевозки грузов на конкретных направлениях от отправителя до получателя.

Эти мероприятия в крупных фирмах выделились в новую систему организации и управления транспортно-технологическими системами (ТТС), получившую на Западе и у нас понятие маркетинга.

Одно из них состоит в более обширном сборе информации о спросе на перевозочные и экспедиционные услуги, в разностороннем ее изучении и анализе, прогнозировании динамики спроса, и, как бы параллельно с этим, спроса на услуги, как в настоящее время, так и на перспективу всеми отраслями транспорта, с учетом внедрения современных (контейнерных, трейлерных, ролкерных, лихтеровозных) и проектируемых новейших технологий.

Другое новшество представляет собой тесное совмещение повседневной операционной практики в рыночных условиях с научно-исследовательской деятельностью по созданию или внедрению новых методов и способов обработки грузов, передачи товарораспорядительной, товаросопроводительной и другой документации, заимствованию и конструированию новых видов упаковки, маркировки грузов и дизайна товаров, отвечающих требованиям сохранности, безопасности пользования и перевозки.

Для самых загруженных направлений перевозок и для грузов, определяющих основной оборот экспедиторской фирмы, составляются компьютерные программы, позволяющие калькулировать провозную плату на конкретные расстояния с учетом сборов за возможные перевалки с одного вида транспорта на другой этого груза на пути следования. Это позволяет определять транспортные издержки по каждому товару при его перевозке тем или иным видом транспорта или в смешанном сообщении, наиболее выгодные направления перевозки, наиболее дешевые порты и терминалы перевалки.

В эти же годы начала строиться повсеместно работа экспедиторов на принципах логистики: обеспечение экономичной и рациональной доставки товара (начиная от сырья и кончая готовым изделием) в требуемом количестве и в гарантированные сроки. Это оказалось возможным, когда было достигнуто техническое обеспечение связи компьютеров (ЭВМ) товаропроизводителей с компьютерами агентов и экспедиторов, и в том числе с использованием телекосмических коммуникаций, обмен между ними безбумажной электронной документацией и информацией и принятие с помощью ЭВМ общих оптимальных оперативных решений.

В структуре экспедиторских фирм появляются подразделения, закупающие товары в пункте производства и реализующие их в пункте потребления.

В основе такого подхода, который иногда называют корпоративной логистикой, заложена мысль о том, что каждой компании, а в ряде случаев и отрасли, целесообразно с учетом интегрированного планирования отделить производство и торговлю от распределения путем передачи полностью или частично функций логистики в руки специализированных компаний, владеющих всей полнотой аккумуляции, хранения и сбыта информации. Оставить за одной стороной расчет потребностей и ресурсов, оборудование, производство, капитал, кадры, а за второй закрепить закупку материалов и энергоносителей, хранение, транспортировку, управление сбытом, утилизацию и ликвидацию отходов.

В ходе решения подобных логистических задач экспедиторские и агентские фирмы принимают на себя производственные функции доработки, углубленной переработки сырья и полуфабрикатов, распределения его и готовых изделий между разрозненными потребителями и заказчиками. Для упрощения и рационализации этих операций они осуществляют промежуточные закупки и перепродажи товаров и тем самым специализируются на централизованной снабженческой деятельности. Примером такого снабженческо-сбытового центра является созданное экспедиторами в порту Эмден предприятие, которое перерабатывает импортируемые из России пиломатериалы в столярные заготовки с их сушкой, распилкой по размерам, упаковкой, маркировкой и рассылкой индивидуальным заказчикам всеми видами транспорта по адресам как в Германии, так и в соседних странах. Возникли специализированные технологические схемы перевозок грузов по вариантам: «Угольный разрез – автоматизированный перевалочный комплекс – ТЭЦ», «Швейная фабрика – снабженческий центр – универмаг» и др., позволяющие отраслям промышленности, энергетики и торговли действовать в едином ритме – «точно в назначенный срок».

На сегодняшний день транспортная экспедиция в Республике Беларусь осуществляется в основном организациями, подчиненными Белорусской железной дороге и автомобильному транспорту.

**Основные понятия и определения**

Транспортная система представляет собой большой и сложный народнохозяйственный комплекс, включающий совокупность производственных объектов и органов управления. Главная цель его – наиболее полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в рациональных перевозках грузов и пассажиров за счет улучшения координации работы всех видов транспорта и взаимодействия их с другими отраслями народного хозяйства, внедрения более совершенной технологии перевозок в смешанном сообщении, снижения удельных транспортных издержек, расходов ресурсов на перевозку грузов и пассажиров, осуществления мер по сокращению сроков доставки и улучшению сохранности грузов.

Одним из путей решения указанных задач является развитие транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО) предприятий, организаций и учреждений народного хозяйства.

Выполняя по поручению и от имени грузовладельцев весь комплекс работ, связанных с отправлением и получением грузов, специализированная экспедиционная служба принимает на себя функции организатора транспортного процесса.

Осуществление таких сопутствующих перевозочному процессу операций и услуг, как оформление транспортных документов, информирование о сроках доставки, прием, сдача и сопровождение грузов, выбор вида подвижного состава, проведение расчетов за перевозки, а при необходимости, выполнение погрузочно-разгрузочных работ и хранения грузов, позволяет службе ТЭО непосредственно влиять на повышение эффективности работы отправителей, получателей и транспортных узлов.

Наибольшее распространение транспортно-экспедиционное обслуживание получило при завозе и вывозе грузов с железнодорожных станций, морских и речных портов, при междугородных автомобильных перевозках, а также при вывозе грузов с баз снабженческо-сбытовых организаций.

Директивными органами приняты решения о коренном улучшении транспортно-экспедиционного обслуживания и сосредоточении его в ведении автомобильного транспорта общего пользования. Эти решения были обусловлены возрастанием роли автотранспорта в транспортной системе страны и большими перспективами его развития.

Проведение этих работ должно полностью освободить грузоотправителей и грузополучателей от забот по доставке грузов, а также снизить транспортные расходы народного хозяйства.

В настоящее время существуют разные взгляды на структуру и функции транспортной экспедиции, соответственно есть различия и в определениях, что понимать под ТЭО. Вместе с тем интенсивное развитие этой деятельности, рост ее объемов и расширение сферы требуют установления единой терминологии и перечня функций, без чего затруднено решение основных вопросов организации и управления обслуживанием.

Необходимость в транспортной экспедиции обусловлена тем, что грузы не могут транспортироваться без сопутствующих перевозочному процессу вспомогательных работ, которые выполняются на всем пути следования грузов от отправителя до получателя.

Такие работы могут выполняться как непосредственно грузовладельцами, так и специализированной организацией, в последнем случае имеет место транспортно-экспедиционное обслуживание.

В наиболее общем случае под ТЭО предприятий народного хозяйства следует понимать деятельность специализированных организаций, связанную с перевозкой грузов и выполнением вспомогательных работ по поручению грузоотправителей и грузополучателей.

ТЭО включает в себя выполнение транспортно-экспедиционных операций и услуг. Транспортно-экспедиционной операцией называется элементарное, законченное, периодически повторяющееся действие, обеспечивающее ТЭО. Наряду с операциями можно выделить транспортно-экспедиционные услуги, под которыми понимаются отдельные операции или группа операций, непосредственно направленных на удовлетворение определенной потребности предприятия народного хозяйства в транспортной экспедиции.

Под транспортным обслуживанием подразумевается деятельность, связанная с перемещением грузов в пространстве и во времени, которая направлена на осуществление перевозок грузов, погрузочно-разгрузочных и складских работ на всем протяжении от грузоотправителей до железнодорожных станций (портов, аэропортов) и от них до грузополучателей при доставке грузов по транспортным узлам, а также от грузоотправителей до грузополучателей в прямых автомобильных сообщениях.

Экспедиционное обслуживание – деятельность, обеспечивающая своевременную и качественную доставку грузов. Оно включает экспедиционные услуги, организационные операции и операции, связанные с перемещением грузов. Экспедиционные услуги включают в себя: подготовку грузов к перевозкам (приведение в транспортабельное состояние, маркировку, выделение контейнеров и поддонов, взвешивание); проведение расчетов и оформление транспортной документации (раскредитование и визирование товарно-транспортных накладных, их доставка клиентуре, ведение учетных карточек, расчеты с железнодорожными станциями и заполнение документов на перевозку).

Организационные операции связаны с обеспечением ТЭО и координацией работы подразделений транспортных узлов, грузоотправителей, грузополучателей и автотранспортных организаций, взаимодействующих в процессе доставки грузов. Они предусматривают выработку оптимальных управляющих воздействий исходя из учета возможностей всех взаимодействующих подразделений и обеспечения необходимой информацией о времени и порядке проведения основных работ. Сюда же относится выбор рационального вида магистрального транспорта (железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного) для осуществления перевозок.

Экспедиционное обслуживание включает в себя также операции, непосредственно связанные с перемещением грузов. Основными из них являются приемо-сдаточные операции и экспедирование (сопровождение и охрана) грузов.

ТЭО характеризуется также объемом работ, который по каждой из функций представляется соответствующим показателем. Так, объем перевозочной работы может быть измерен в тонно-километрах, объем погрузочно-разгрузочных работ – в тонно-операциях, объем складской работы – в тонно-днях хранения, а экспедиционное обслуживание наиболее целесообразно измерять трудозатратами на выполнение операций и услуг, т.е. в человеко-часах (человеко-минутах).

**Виды транспортно-экспедиционного обслуживания**

Разновидности ТЭО характеризуются двумя факторами: видами автомобильных перевозок и перечнем выполняемых для грузоотправителей и грузополучателей услуг. По первому признаку можно выделить два основных вида автомобильных перевозок, при которых возникает необходимость в ТЭО: междугородные перевозки и завоз (вывоз) грузов в транспортные узлы.

Характерной особенностью этих перевозок является отсутствие между грузоотправителями и грузополучателями непосредственных информационных связей, что усложняет организацию транспортного процесса и требует выполнения дополнительных экспедиционных операций.

Транспортно-экспедиционное обслуживание при междугородных перевозках грузов включает прием, погрузку или разгрузку грузов, подгруппировку по пунктам назначения на автостанциях, оформление документов, перевозку и сопровождение к месту назначения, информирование клиентуры о прибытии к ней груза и некоторые другие операции.

Транспортно-экспедиционное обслуживание в сельской местности имеет свои специфические особенности, связанные с сезонностью сельскохозяйственных работ, сложными дорожными условиями и необходимостью срочной доставки продукции на пункты переработки и хранения.

При международных перевозках грузов по сравнению с междугородными дополнительно выполняются таможенно-экспедиционные операции и услуги.

Транспортно-экспедиционное обслуживание при завозе и вывозе грузов с транспортных узлов. ТЭО осуществляется с выполнением как относительно простого, так и достаточно сложного комплекса транспортно-экспедиционных операций и услуг в зависимости от конкретных условий. ТЭО при перевозке грузов с баз материально-технического снабжения заключается в их транспортировке и выполнении некоторых экспедиционных операций (прием и сдача груза, оформление товарно-транспортных накладных). Погрузочно-разгрузочные и складские работы осуществляются, как правило, средствами баз. Поэтому такая разновидность транспортной экспедиции максимально приближается к форме организации централизованных перевозок.

Наиболее сложным видом ТЭО является обслуживание при завозе и вывозе грузов с железнодорожных станций, речных и морских портов, аэропортов. В этом случае наличие транспортных узлов, взаимодействующих с автомобильным транспортом, и многочисленной клиентуры, характеризующейся различными потребностями в ТЭО, структурой и видами перевозимых грузов, приводит к усложнению процессов управления транспортной экспедицией.

Анализ разновидностей транспортной экспедиции позволил выделить следующие шесть основных форм ее организации при доставке грузов на железнодорожные станции.

Первая форма. Децентрализованная транспортная экспедиция. Завоз, вывоз грузов со станций и все вспомогательные операции выполняются непосредственно грузоотправителями и грузополучателями.

Вторая форма. Автомобильно-железнодорожная транспортная экспедиция. Централизованный завоз и вывоз грузов со станции, их сопровождение, прием и сдача выполняются АТП, а другие экспедиционные операции – железнодорожными станциями.

Третья форма. Первая форма автомобильного ТЭО. Предприятиями автомобильного транспорта общего пользования выполняются централизованный завоз и вывоз грузов с транспортных узлов и экспедиционное обслуживание клиентуры.

Четвертая форма. Вторая форма автомобильного ТЭО. Включает все работы первой формы ТЭО и погрузочно-разгрузочные операции.

Пятая форма. Третья форма автомобильного ТЭО. Включает все работы второй формы ТЭО и складские операции.

Шестая форма. Четвертая форма автомобильного ТЭО. Предприятиями автотранспорта общего пользования осуществляется комплексное обслуживание клиентуры, соответствующее эталонному ТЭО.

Автомобильный транспорт в стране играет роль основного перевозчика грузов в городском, внутрирайонном и межрайонном сообщениях. Благодаря высокой скорости и маневренности подвижного состава автомобильный транспорт не только осуществляет перевозки в прямом сообщении, но и тесно связан с работой других магистральных видов транспорта, особенно при завозе и вывозе грузов с железнодорожных станций, морских и речных портов и пристаней, а также аэропортов. Мобильность и широкие возможности использования автомобильного транспорта в народном хозяйстве предопределили его интенсивное и преимущественное развитие в транспортной системе страны.

**Транспортно-экспедиционное обслуживание за рубежом**

В Российской Федерации создано некоммерческое партнерство «Гильдия экспедиторов», которое образовано на принципах добровольного объединения организаций, юридических и физических лиц, оказывающих экспедиторские услуги на транспорте, для координации и развития их транспортно-экспедиционной деятельности.

Финансовую основу работы некоммерческого партнерства «Гильдия экспедиторов» составляют членские взносы, размер и сроки внесения которых определяет общее собрание.

Главный предмет деятельности Гильдии – оказание содействия ее членам в осуществлении и развитии экспедиторской деятельности, а также привлечение внимания общественности и органов исполнительной и законодательной власти к проблемам транспорта и транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей транспортных услуг. При этом имеется в виду реальная взаимопомощь экспедиторов-предпри-нимателей друг другу и сообществу экспедиторов в целом.

Основными целями и задачами гильдии являются:

– разработка мероприятий и конкретных предложений для расширения сферы высококачественных услуг, предоставляемых грузоотправителям, грузополучателям, транспортным и транспортно-экспедиционным организациям;

– защита интересов экспедиторов и клиентов транспортных организаций;

– разработка мер, направленных на улучшение производственной деятельности членов Гильдии и координации их работы, способствующей развитию транспортно-экспедиционной деятельности и интеграции экспедиторской работы;

– распространение среди членов Гильдии и оказание содействия в разработке новых технологий, передового отечественного и зарубежного опыта и логистики в области транспортно-экспедиционной деятельности;

– подготовка предложений для внесения их в полномочные правительственные и законодательные органы по совершенствованию законодательства, затрагивающего транспортно-экспедиторские функции, включая транспортное страхование, взаимодействие с таможенными органами и другие функции;

– подготовка предложений по совершенствованию тарифной политики в области перевозки грузов с целью повышения экономической эффективности работы транспортных организаций;

– содействие в информатизации экспедиторской деятельности, создании структурных элементов информационно-вычислительной сети на объектах железнодорожного и других видов транспорта, грузовых терминалов и других объектов, способствующих взаимовыгодному развитию транспортно-экспедиционного дела;

– содействие членам Гильдии в привлечении дополнительных объемов перевозок, экспертизе оптимальных размеров скидок, специальных ставок, льготных тарифов, в их расчетах, оформлении и реализации;

– поддержка проектов, направленных на цели экономического развития предприятий – членов Гильдии;

– оказание членам Гильдии помощи в защите их экономических и юридических прав и интересов при рассмотрении соответствующих вопросов в уполномоченных органах.

В западных странах транспортно-экспедиционное обслуживание осуществлялось управлениями и службами транспортных министерств, а непосредственное обслуживание производилось сетью специализированных предприятий. В Польше транспортно-экспедиционная деятельность осуществлялась Общепольской экспедицией (ПСК), подчиненной Управлению автомобильного транспорта Министерства путей сообщения Польши.

ПСК выполняло следующие основные функции: заключало договоры с АТП на перевозку грузов, организовывало перевозки контейнерных и мелкопартионных грузов автомобильным и частично железнодорожным транспортом, осуществляло погрузочно-разгрузочные и складские операции, информировало клиентуру, определяло тарифы, координировало планы перевозок и т.д. В каждом воеводстве ПСК имело хозрасчетные отделы, которые организовывали доставку грузов как в местном сообщении, так и между воеводствами.

В Болгарии транспортно-экспедиционное обслуживание являлось прерогативой государственного хозрасчетного объединения «Трансспед». В структуру этого объединения входило четыре службы: экспедиционная, контейнерная, планирования и координирования и экономическая. «Трансспеду» подчинялись экспедиционные предприятия, специализированные на перевозке грузов внутри страны и на международных перевозках. У организации имелась сеть агентств, контор, автостанций и диспетчерских пунктов. «Трансспед», как и ПСК в Польше, не имело собственного подвижного состава и использовало на договорных началах автомобили предприятий государственного автомобильного транспорта. Для успешного функционирования автостанции и диспетчерские пункты имели погрузочно-разгрузочные базы, складские помещения и маневровые площадки. Для обработки данных по ТЭО была создана единая информационная система, управление которой осуществлялось Министерством транспорта Болгарии из центрального вычислительного центра.

Из опыта ТЭО Чехословакии может быть использована так называемая районная система перевозок грузов мелкими отправками. Вся территория страны была разделена на 144 района, в каждом из которых отправителей и получателей грузов обслуживает районная экспедиция. Последняя организует подвоз грузов автомобилями от грузоотправителей на районные железнодорожные станции, передачу грузов железнодорожному транспорту и их доставку на склад получателя.

В бывшей ГДР из-за сравнительно небольших грузопотоков автомобилей во внутренних автомобильных сообщениях общегосударственной транспортной экспедиции, охватывающей все виды грузовых перевозок, не существовало. При городских и междугородных перевозках грузов некоторые функции по транспортно-экспедиционному обслуживанию осуществлялись центральными диспетчерскими службами автокомбинатов, созданных в каждом из 15 округов ГДР. Вместе с тем в ГДР накоплен интересный опыт ТЭО при международных перевозках. Функции по выполнению транспортно-экспедиционных операций при этих перевозках были возложены на специализированную хозрасчетную организацию «Дойчтранс», которая была подразделением Министерства транспорта ГДР. «Дойчтранс» включало главное управление, 12 филиалов, сеть отделений, центральных и экспедиционных складов. Экспедиционные склады передавали поступившие к ним грузы на центральные склады, где груз группировали и подготавливали к отправке подвижным составом окружного предприятия транспорта общего пользования.

Большинство фирм, занимаясь переработкой и хранением грузов, имеет хорошо оснащенные склады – терминалы. К числу наиболее общих операций и услуг относятся: перегрузка грузов с одного вида транспорта на другой, погрузочно-разгрузочные работы у клиентов, складская переработка и хранение грузов, платежно-расчетные операции, а при необходимости – таможенные формальности, контроль за перемещением грузов. Одной из главных задач таких фирм являлся выбор наиболее рационального вида транспорта в зависимости от сроков доставки грузов, тарифов и других факторов.

Кроме этого наиболее распространенного комплекса операций, выполняемых большинством фирм, имеются также и специфические операции, свойственные только отдельным фирмам. Такие операции направлены на обеспечение полного комплекса работ, связанных с перевозками грузов любыми видами транспорта. Решаемые при этом задачи гарантируют заказчику наиболее экономичный и выгодный в отношении срока доставки и сохранности груза вариант перевозки. Так, во Франции получила большое развитие доставка товаров автомобилями в гарантированные сроки, ряд фирм США оформляет всю экспортную документацию, дает консультации по юридическим и финансовым вопросам и т.д.

В Великобритании насчитывалось свыше тысячи транспортно-экспедиционных фирм. В последние годы их функции значительно усложнились, так как многие из них, помимо традиционных форм обслуживания (расчет стоимости перевозки, бронирование транспортных средств и складских помещений, упаковка и хранение грузов, группировка отправок, оформление документов на перевозку и т.д.), выполняют ряд новых операций, связанных с эксплуатацией собственных транспортных средств, контейнеров, складов и погрузочных механизмов, а также функционированием собственной сети финансовых органов. Для Великобритании типична узкая специализация транспортно-экспедиционных фирм по видам грузов и регионам их доставки, которая способствует повышению качества обслуживания и может быть внедрена в нашей стране при перевозках отдельных видов грузов.

Во Франции представляет интерес работа крупнейшей национальной автотранспортной фирмы «Франс-экспресс», специализирующейся на доставке грузов в гарантированные сроки (в пределах одного департамента 2 раза в день – утром и вечером, а в соседние департаменты – на следующий день). Для этой формы характерно разумное сочетание централизации управления экспедицией с самостоятельностью подразделений.

Одним из эффективных направлений улучшения хранения и подготовки грузов к перевозкам, к сожалению, не получившим пока достаточного распространения в Республике Беларусь, является создание в составе транспортно-экспедиционных фирм распределительных центров, которые представляют собой комплекс зданий и устройств, обеспечивающих переработку, комплектовку и хранение грузов. В зависимости от конкретных условий центрами выполняются различные функции.

Большой поток контейнерных перевозок привел к созданию специализированных на этом виде перевозок транспортно-экспедиционных фирм, оснащенных складами и контейнерными площадками, автомобилями-тягачами и низкорамными прицепами. На складах производится сортировка и подкомплектовка грузов. Оповещение водителей о месте получения груза производится централизованной диспетчерской службой, с которой водители связываются по телефону, прибывая на место разгрузки.

При управлении большими транспортно-экспедиционными предприятиями широко распространены ЭВМ и телевизионные контрольные установки, а в ряде случаев и автоматизированные системы управления, обеспечивающие работу транспортных средств и обработку документации. Такая система включает пост сбора данных, ЭВМ, печатающее устройство и телеграфный аппарат. В соответствии с выбранной моделью система может состоять из разного числа постов сбора данных, связанных с ЭВМ, обеспечивающей управление комплексом подвижных средств и оборудования.

Опыт организации транспортно-экспедиционного дела за рубежом в известной степени может быть использован в целях дальнейшего развития отечественной транспортной экспедиции. Это в первую очередь относится к вопросам расширения сети хозрасчетных транспортно-экспедиционных подразделений, увеличения числа диспетчерских пунктов, организуемых на крупных обслуживаемых предприятиях городов.

Из зарубежного опыта представляют интерес и могут быть использованы при организации автомобильной транспортной экспедиции:

– широкая сеть диспетчерских пунктов, расположенных не только во всех районах, но и у крупных клиентов; гарантированность обслуживания по объемам и срокам доставки грузов;

– выполнение для обслуживаемой клиентуры погрузочно-разгрузочных и складских работ;

– применение автоматизированных систем сбора и обработки данных о расположении грузов и местонахождении транспортных средств;

– включение в перечень оказываемых услуг выбора оптимального вида транспорта и схемы доставки грузов;

– переход на тарифы, стимулирующие перевозки крупных партий грузов и позволяющие получать транспортно-экспедиционным организациям прибыль за счет оптимизации транспортировки грузов; доставка грузов через распределительные центры (терминалы), в том числе принятие ими на себя функций распределения грузов и установления размеров оптимальных партий.

Транспортно-экспедиционное обслуживание в конкретных условиях его осуществления специализированными предприятиями общего пользования по своему содержанию разнообразно и многовариантно. Это объясняется рядом причин, основными из которых являются: разный объем отдельных видов перерабатываемых на транспортных узлах грузов, что приводит к различиям в технологии перевозочного процесса и предопределяет различную для конкретных случаев периодичность выполнения ТЭО, отличающегося, в свою очередь, разной технологией и трудоемкостью их выполнения; неодинаковая техническая оснащенность предприятий, что обусловливает различный комплекс выполняемых операций и услуг даже в случае переработки одного и того же вида груза. Технология ТЭО предполагает как выполнение транспортно-экспедиционных услуг, так и функций, осуществляемых внутри транспортно-экспедиционного предприятия и направленных на обеспечение своевременного и качественного выполнения стоящих перед ним задач по обслуживанию грузовладельцев. Особенности технологии транспортной экспедиции проявляются в тесной взаимосвязи технологического процесса выполнения услуг с процессом оперативного планирования обслуживания, а также этих процессов с информационным обеспечением производственной деятельности транспортно-экспедиционных предприятий. При этом условно принимается, что служба ТЭО транспортно-экспедиционного предприятия включает следующие подразделения (группы): оперативного планирования; раскредитования и расчетов; планирования и договоров; диспетчерского руководства (центральная диспетчерская); информирования (диспетчер-информатор), а также производственно-диспетчерские участки.

Заслуживает также внимания опыт работы зарубежных транспортно-экспедиционных фирм по расширению своих традиционных функций за счет выполнения специфических операций, гарантирующих заказчику наиболее экономичный вариант доставки грузов (например, доставка грузов потребителям оптимальными партиями и в гарантированные сроки и др.).

Развитие в рамках транспортной экспедиции терминально-распределительной системы и единого контейнерного парка, а также создание более гибкой дифференцированной сети тарифных плат за перевозки и оказание экспедиционных услуг позволило бы значительно полнее удовлетворять потребности клиентуры в комплексном транспортно-экспедиционном обслуживании.

**Список использованных источников**

1. Смехов А.А. Основы транспортной логистики: Учеб. для вузов. – М.: Транспорт, 1995. – 197 с.

2. Сханова С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие / С.Э. Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев; Москва; Издательский центр «Академия»; 2005.

3. Ярошевич В.П., Шкурин М.И. Совершенствование системы транспортного обслуживания предприятий и организаций // Актуальные проблемы эффективности технологических процессов и транспортных систем. – Гомель, 1991. – С. 17–18.

4. Шкурин М.И. Маркетинг на транспорте: Учебное пособие для студентов транспортных специальностей вузов/ Шкурин М.И. – Гомель, 2003. – 223 с.

5. Плужников К.И. Транспортное экспедирование / Плужников К.И. – М.: РосКонсульт, 1999. – 576 с.