**1 АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ОСНОВНЫХ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ**

Транспортно-экспедиционное обслуживание – это организация транспортировки грузов экспедитором (экспедиционной компанией), в интересах и за счет клиента. В настоящее время данный вид услуг становится всё более популярным как на мировом, так и на белорусском рынке грузоперевозок. В мировом грузообороте около 80% отправок всех видов грузов осуществляются экспедиционными операторами, и лишь примерно 20% выпадает на долю перевозчиков.

Белорусские экспедиторы оказывают своим клиентам широкий спектр услуг, работают все более профессионально и ответственно с использованием современных технологий обработки грузов. Все шире внедряются в практику экспедиторские документы ФИАТА, в первую очередь при мультимодальных перевозках грузов.

До 2008 года белорусский рынок транспортных услуг рос высокими темпами. С сентября 2008 г. и до настоящего времени работа отечественных экспедиторов проходит в условиях неравномерности экономического развития Беларуси в связи с мировым финансово-экономическим кризисом. Экспедиторы сталкиваются с сокращением спроса на свои услуги и, как следствие, ухудшается финансовое положение экспедиторских организаций, отмечается тенденция к оптимизации персонала компаний.

Белорусская ассоциация международных экспедиторов (БАМЭ) принимает меры по смягчению отрицательного воздействия финансового кризиса на работу экспедиторов и активизирует взаимодействие с государственными структурами, в первую очередь с Министерством транспорта, белорусской таможней.

Популярность компаний-экспедиторов объясняется тем, что транспортно-экспедиционное обслуживание представляет собой целый комплекс услуг, необходимый для транспортировки товара и доставки его в необходимые сроки в нужном количестве по адресу назначения. Помимо услуг стандартной перевозки, комплекс обычно включает в себя оформление грузосопроводительных документов; решение таможенных вопросов, помощь в получении необходимых сертификатов и разрешений; перевалку; складирование, хранение, упаковку, маркировку и страхование грузов; организация перевозки грузов в специализированных поездах, например: "Викинг" (Клайпеда - Колядичи - Одесса) и "Монгольский вектор" (Германия - Китай).

Географическое положение Республики Беларусь в центре Европы предопределяет ее транспортную политику. Не имея прямого выхода к морю, являясь внутриконтинентальным государством, республика призвана играть роль транзитного коридора. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы со странами СНГ, а также Южную и Центральную Европу с Северо- Западными регионами России и странами Скандинавии проходят через территорию республики.

Транзитное геополитическое положение Республики Беларусь признано Европейским Союзом, которое, определяя существующие и будущие грузопотоки, выделило на территории страны два (названных Критскими) транзитных коридора — II и IX.

В направлении Запад-Восток республику пересекает Критский коридор II: Берлин (Германия) - Варшава (Польша) - Минск (Белоруссия) - Москва (Россия) - Нижний Новгород (Россия), соединяющий Западную Европу, Польшу, Беларусь и Россию. Европейским Союзом определен высший приоритет для данного транспортного коридора в связи с важным значением перемещающихся по нему торговых потоков между Западом и Востоком.

На территории республики участником коридора является автомобильная дорога М1 /ЕЗО Брест — Минск — Орша — граница Российской Федерации, протяженностью 606 км и двухпутная электрифицированная железнодорожная линия Брест — Минск — Орша — граница Российской Федерации протяженностью 615 км.

В направлении Север — Юг республику пересекает IX Критский коридор, соединяющий города Хельсинки (Финляндия) — Ст-Петербург (Россия) — Москва/Псков (Россия) — Киев (Украина) — Любашевка (Украина) - Кишинев (Молдавия) — Бухарест (Румыния) - Пловдив (Болгария). Автомобильная дорога М8 граница Российской Федерации - Витебск - Гомель - граница Украины является участком IX Критского коридора и имеет протяженность по территории республики 456 км.

Важную роль играет и ответвление коридора 1ХВ Киев - Минск — Вильнюс — Каунас — Клайпеда, в которое входят автомобильные дороги М5 Минск - Гомель, М6 Минск - Гродно и Р28 Першай - Ошмяны - граница Литовской республики (на Вильнюс), протяженностью 468 км. Ответвление 1ХВ обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

Транзит – дело тонкое, подверженное влиянию многих факторов, на которые белорусские власти не могут оказывать заметного воздействия: политику ЕС в отношении РБ, введение различных административных правил в государствах по пути следования (ввозные и вывозные пошлины, налоги и сборы), конъюнктуру на мировом рынке, уровень конкуренции между транспортными и транспортно-экспедиционными организациями. На развитие транзитных перевозок через Беларусь существенное влияние оказывают дорожные сборы. Среди мер, которые необходимо предпринять для повышения привлекательности транзита через Беларусь должны быть унификация дорожных сборов, переход на безразрешительный принцип транзитных перевозок в отношении белорусских и российских перевозчиков для выполнения перевозок грузов в или из третьих стран.

Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы Республики Беларусь является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающей кратчайший путь европейским странам с Восточным и Азиатским континентами. Но чтобы транспортные системы Беларуси как можно быстрее преобразились в транспортные системы мирового уровня, необходимо осуществить комплексную модернизацию всей транспортной отрасли. В основу модернизации должен быть положен принцип системного построения рационального транспортного комплекса с использованием современных знаний, упреждающего выполнение комплексных фундаментальных исследований, направленных на решение первоочередных проблем формирования национального транспортного комплекса.

Первой такой проблемой является поиск наиболее рациональных вариантов структурной организации транспортной системы страны как единого целого. Настала объективная необходимость в системном осмыслении глубоких структурных преобразований на транспорте и создании новой структурной организации, обеспечивающей управление направленным развитием всей транспортной системы страны.

Вторая проблема, которая требует разрешения, - транспортные ресурсы и их рациональное использование в единой транспортной системе страны. Как известно, к числу транспортных ресурсов, как основных системных качеств, относятся: пропускная способность транспортных сетей всех видов транспорта и провозная способность транспортных средств, которые используют эти сети.

Создать и реализовать в современных условиях эффективную стратегию управления направленным развитием отрасли без наличия достаточно глубокой научной разработки фундаментальных проблем организации, механизмов разрешения противоречий, рационального комплексного использования ресурсов, практически невозможно. Это обусловлено тем, что в процессе современного развития возникают принципиально новые проблемы, не имеющие аналогов в прошлом, для решения которых требуется поиск новых методологических подходов и новых средств их разрешения. Потребность в таких новых подходах проявляется и имеет особую значимость в переходных периодах развития социальных формаций, при переходе к новым рыночным отношениям, когда роль государственного регулирования не только не должна снижаться, а значительно усиливается в целях повышения уровня организации общества и государства, но не исключает активизацию процессов самоорганизации.

Белорусская железная дорога, находясь на стыке железных дорог разной ширины колеи, располагает достаточно развитой инфраструктурой на пограничных переходах польско-белорусской границы, способной переработать всю номенклатуру перевозимых грузов, включая перелив сжиженных газов на станциях Мотыкалы и Свислочь, перегруз угля на станции Берестовица. Перегрузочные мощности Белорусской железной дороги в настоящее время имеют достаточные резервы для увеличения объемов перевозок на 60-70 процентов.

На дороге активно ведется работа по совершенствованию услуг, оказываемых грузовладельцам, с целью обеспечения доставки грузов по принципу «от двери-до двери». Уже сегодня на большинстве терминалов доставка грузов осуществляется автотранспортом предприятий железной дороги по принципу «железнодорожная станция – склад получателя» и обратно. На крупнейших терминалах дороги – Брест, Барановичи, Колядичи, Степянка – действует система полного комплексного обслуживания клиентов, обеспечивающая не только все железнодорожные операции по отправлению или выдаче груза, доставку его автотранспортом предприятий железной дороги, но и выполнение всего процесса таможенного оформления грузов.

На железнодорожных станциях создается сеть таможенных складов для хранения грузов в крытых складах и контейнерах, подсортировки и последующего их сбыта на основе дилерских заявок. Такие склады созданы в Минском узле – станциях Колядичи и Степянка, в Брестском узле – на станции Брест-Северный и работают в направлении стран Западной Европы, Прибалтийского региона и стран СНГ. Для ускорения обработки организованных специализированных поездов, уменьшения простоев вагонов под таможенным оформлением, совершенствования технологии декларирования грузов в Брестском железнодорожном узле внедрена система приема предварительной информации от экспедиторов и от сдающей железнодорожной станции Польских государственных железных дорог, а также организован перевод передаточных и сопроводительных документов с помощью средств вычислительной техники. Электронные копии документов на перевозимые грузы готовятся в Малашевиче (ПКП) и передаются в Брест задолго до прибытия поезда. Это позволяет сократить вдвое время на оформление документов, кроме того, такая технология создает возможность экспедиторам заранее получить информацию от железной дороги о возможных причинах задержки конкретных контейнеров и вагонов с грузом на границе, связанных с неправильным оформлением перевозочных и сопроводительных документов или отсутствием необходимых приложений к ним.

Белорусской железной дорогой совместно с Государственным таможенным комитетом предпринимаются дальнейшие меры по совершенствованию процедур таможенного оформления грузов. В результате проведенных совместно с таможней мероприятий значительно сократились сроки таможенного досмотра контейнеров, уменьшились случаи задержек контейнеров таможенными органами для досмотра.

Контейнеры с Востока могут следовать до Бреста по железной дороге в адрес экспедиторских фирм, а далее перегружаться на автотранспорт для следования в страны Западной Европы. Имеется возможность приема по Бресту контейнеров, следующих из стран Западной Европы на Восток, от автомобильного транспорта и дальнейшая их перевозка по железной дороге.

Белорусская железная дорога совместно с фирмой «Брествнештранс», имеющей перегрузочный грузовой терминал, расположенный в 5 км от белорусско-польской границы, предлагает организацию комбинированных перевозок грузов назначением в страны Западной Европы в смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении с доставкой груза до двери получателя автомобильным транспортом.

В процессе перегруза количество и качество товара круглосуточно контролируют эксперты Торгово-промышленной палаты Республики Беларусь.

По желанию грузовладельца возможно хранение груза в режиме «Склада временного хранения» и «Таможенного склада» с дальнейшей доставкой грузополучателю по расписанию и в необходимых количествах.

**ВВЕДЕНИЕ**

В современных условиях вопросы совершенствования транспортно-экспедиционного обслуживания предприятия приобретают одно из первостепенных значений, так как именно предприятия с эффективной транспортно-экспедиционной функцией сетью смогут максимизировать свои рыночные усилия и предложить рынку свои услуги и получить за их осуществление максимально возможную цену, позволяющую сполна окупить все затраты, а также существенно повысят эффективность розничных торговых проектов.

Сегодня транзитные перевозки по Белорусской железной дороге составляют основу ее экспорта транспортных услуг и, соответственно, ее валютных поступлений. Поэтому нет ничего удивительного в том, что проводимая Белорусской железной дорогой тарифная политика направлена на развитие международных транспортно-экономических связей.

В настоящее время около 90% объема всех транзитных грузов по территории республики перевозится по фиксированным тарифным ставкам, уровень которых обеспечивает постоянную транспортную составляющую в цене товара и повышает их конкурентоспособность на внешних рынках.

Основной целью данной курсовой работы является анализ современного состояния и основных тенденций развития транспортной экспедиции.

В работе будет приведена классификация операций, связанных с транспортно-экспедиционным обслуживанием, и произведена оценка экспертных данных о приоритетных направлениях развития транспортно-экспедиционной фирмы.

Одним из пунктов является расчет потребного количества автомобилей и расчет эффективности централизации транспортно-экспедиционного обслуживания.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Организация транспортно-экспедиционного обслуживания: Пособие по дисциплине «Транспотрно-экспедиционное обслуживание клиентов» /Еловой И.А., Кухарчик А.А., Малиновский Е.В.,Колос М.М. –Гомель:БелГУТ,2002. – 92 с.
2. Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов. Ч. 1. – Гомель: БелГУТ, 2005. – 61 с.
3. Плужников К.И. Транспортное экспедирование: Учебник.‑М.: Росконсульт,1999. ‑ 576 с.
4. Тарифное руководство №4 Белорусской железной дороги. Книга 2, часть 1. – М.: 2002. – 80 с.
5. Тарифная политика. – М.: 2002. – 80 с.
6. Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов: учеб.-метод.пособие. В 2 ч. Ч 2 / И.А. Еловой и {др.}; М-во образования Респ.Беларусь.‑Гомель:БелГУТ,2009.‑68с.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В качестве анализа современного состояния и основных тенденций развития транспортной экспедиции в курсовой работе были рассмотрены преимущества перевозки транзита по республике Беларусь.

Проанализировав методом экспертных оценок приоритетные направления развития ТЭФ получили, что необходимо обеспечивать сохранность грузов и снижать стоимость перевозки. Также достаточно большое значение имеет комплексность предоставляемого обслуживания и выполнение срока доставки грузов.

В соответствии с расчётами потребное количество автомобилей для завоза тяжеловесных грузов составило: при децентрализованном ТЭО – 4 автомобилей; при централизованном ТЭО – 3 автомобилей. Потребное количество автомобилей при совмещенной схеме для контейнеров составило: при централизованном ТЭО – 2 автомобиля; для завоза при децентрализованном ТЭО – 2 автомобиля.

При определении технико-экономической оценки деятельности экспедитора по деконсолидации отправок были определены стоимости перевозок для двух вариантов. При доставке груза до станций назначения в крупнотоннажном контейнере общий размер платы за перевозку составил 4781 USD,а при доставке груза через станцию комплектования Барановичи‑Центральные в среднетоннажных контейнерах – 2892 USD. Вариант с комплектованием отправок является экономически более выгодным. Экономия при этом составит 1889 USD.

Так же определили суммарные транспортные расходы при перевозке тракторов по двум конкурентным вариантам. Были получены следующие значения: 1 маршрут перевозки пролегает по территории Российской Федерации в обход Беларуси – 46748 USD; 2 маршрут перевозки проходит по территории Российской Федерации, включая транзит по территории Республики Беларусь –44812 USD. Следовательно наиболее конкурентоспособным является второй маршрут перевозки, проходящий по территории Российской Федерации, включая транзит по территории Республики Беларусь.