

The background features a dark blue gradient with faint, light blue technical diagrams. On the left side, there is a large circular scale with numerical markings from 140 to 260 in increments of 10. Several circular diagrams with arrows and partial arcs are scattered across the background, suggesting a technical or engineering theme.

ИСТОРИЯ ТЭО В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

ГОРБУНОВ ИВАН ОПТ 43

ВСТУПЛЕНИЕ

- История транспортно-экспедиционного обслуживания неразрывно связана с историей развития транспорта и международной торговли. Считается, что первыми, кто стал уделять по-настоящему большое внимание вопросам развития путей сообщения стали финикийцы, но высшего мастерства в этой сфере добились римляне, империя которых строилась исключительно на высокой скорости сообщения между отдельными провинциями. При этом если финикийцы развивали преимущественно морской транспорт, портовые хозяйства, то римляне – сухопутный («У Рима нет флота» - известная еще со времен восстания Спартака фраза). К X-XI веку сложились и исправно функционировали первые в истории трансконтинентальные магистрали: Шелковый путь, Соляной путь, путь из варяг в греки и др. И все же именно морской транспорт считается прародителем современного ТЭО, т.к. в древности сами понятия торговля и мореплавание были синонимами. К X веку об экспедиции уже говорили как о некой самостоятельной, независимой области деятельности. К тому же времени во многих странах сложилась портовая и прибрежная инфраструктура, появились первые общественные склады.

СРЕДНЕВЕКОВЬЕ

- Изначально вопросами транспортной экспедиции занимались сами купцы. Они имели собственные торговые корабли, приобретали в одних странах одни товары подешевле и продавали их же, но в других странах уже подороже. Ценовая разница позволяла купцам иметь прибыль. Торговцы сами сопровождали приобретаемые грузы, занимались вопросами организации погрузо-разгрузочных работ, размещения товаров на судне, их крепления. В Средневековье торговая жизнь развивалась в основном вокруг ярмарок, зачастую находящихся далеко от морского порта, куда товар еще должен был быть доставлен по суше. Впрочем, большая часть ярмарок проходила в приморских городах. Особенностью этого этапа ТЭО заключалась сразу в двух моментах: во-первых, все операции контролировал и проводил один человек, мастер на все руки – купец, во-вторых, продавец и покупатель видели друг друга в лицо, между ними не было посредников.

ВЫСОКОЕ СРЕДНЕВЕКОВЬЕ

- Ко времени Высокого Средневековья наметилась тенденция к специализации купеческих компаний. Часть из них стала заниматься доставкой не принадлежащих им грузов (будущие перевозчики), часть – на предоставлении финансовых услуг (будущие банки, многое переняли у ордена Храма), третья часть – на закупке и сбыте товаров (торгово-закупочные компании). Тогда же появились профессиональные экспедиторы – лица, бравшие на себя ответственность по сопровождению грузов. Хорошо ориентируясь на рынке транспортных услуг, они смогли взять на себя обязательства по всем вопросам доставки товара (перевозке, погрузке-разгрузке, хранению и т.д.) даже не имея собственных транспортных средств (но почти всегда имел в собственности или аренде складские площади). Существовали такие специалисты исключительно за счет маржи – разницы между той суммой, которую получают они от потребителя их услуг, и той суммой, которую сами выплачивают фактическому перевозчику. Не трудно догадаться, что уже с первых лет своего существования экспедиторы стали учиться разрабатывать оптимальные маршруты движения транспортных средств, сокращая транспортные издержки.

ЕВРОПА

- К XVI веку в Европе стали проявлять интерес к строительству новых дорог и реконструкции старых. Надо отметить, что долгое время в Европе использовались исключительно старые римские дороги, первыми кто обратил внимание на необходимость их реконструкции и поддержания в порядке были тамплиеры. Усиление централизованной власти в странах Западной Европы позволило не только выделить крупные финансовые средства на развитие транспортной инфраструктуры, но и очистить дороги от разбойников. К тому же времени стали складываться крупные экспедиционные компании, такие как [Raido Global](#), в оборот вошли такие документы как складская расписка, коносамент, товарная накладная и т.д. В XVIII веке впервые была применена технология консолидации отправок, было введено страхование грузов, торговля отделилась от мореплавания, а экспедиция от финансовых операций. Появились первые чисто складские организации.

НОВЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

- В начале XX века появились новые виды транспорта: воздушный и автомобильный, которые до 1950-х годов не играли заметной роли в общем объеме грузоперевозок. С изобретением технологии контейнерных и пакетных перевозок и активным внедрением их в практику международных перевозок (экспедиторами) позволили расширить сферу деятельности автомобильного транспорта. В 1965 году появляются первые большегрузные контейнеры, и тут же применяются для трансатлантической перевозки. Все это происходило на фоне обратного «слияния» перевозочных и экспедиционных отраслей, процесса, практически неизвестного Советскому Союзу и единственной его международной экспедиторской компании «Союзвнештранс». На транспорте в СССР конкуренция отсутствовала напрочь. Что не мешало развивать транзитные перевозки (правда, всего по двум основным направлениям: Дальний Восток – Брест, Брест – Иран), которые в год приносили до 300 млн. долларов. Основными торговыми партнерами СССР являлись страны Восточной Европы, Финляндия, Куба, развивающиеся страны Азии и Африки.

РАЗВАЛ СССР

- После развала СССР и переходом России на капиталистический путь развития ситуация кардинальным образом изменилась. Вместо одной крупной организации, имеющей право заниматься внешней торговлей, на рынке появилось множество более мелких организаций, выходящих на внешний рынок. Возникла конкуренция. Одновременно изменился «круг общения» России, теперь основными торговыми партнёрами стали страны Западной Европы (Германия, Франция, Италия), США, Китая, Япония. Это привело к изменению объемов перевозки разными видами транспорта. Речное хозяйство страны оказалось практически невостребованным, зато существенно вырос объем перевозок морским транспортом, автомобилями. С правовой точки зрения наша страна до сих пор не рассталась с советским прошлым.

