РОСЖЕЛДОР

Сибирский государственный университет путей сообщения

Кафедра: таможенное дело

Контрольная работа на тему:

**Мирохозяйственное положение развивающихся стран и их основные экономические показатели**

Выполнил:

ст. ф-та МЭиП гр. ТД-212

Калюжный Ю.Н.

Проверил: профессор

Котляров В.Г.

Новосибирск, 2007

**Содержание**

1. Мирохозяйственное положение развивающихся стран и их основные экономические показатели

2. Роль международных перевозок во внешнеторговой деятельности

Список использованной литературы

**1. Мирохозяйственное положение развивающихся стран**

Группа развивающихся стран объединяет 133 государства, в которых проживает 79% населения мира. В 1999 г. доля развивающихся стран составила 40,1% в мировом ВВП и 27,5,0% - в мировом экспорте товаров и услуг (см. табл. 1). Развивающиеся страны весьма различаются по регионам, источникам экспортных доходов, источникам внешнего финансирования, уровню развития, что оказывает существенное воздействие на их положение в мировом хозяйстве и международных экономических отношениях.[[1]](#footnote-1)

Таблица 1.

Доля стран в мировом ВВП и экспорте товаров и услуг (1999 г., %)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Страны** | **Число стран** | **ВВП** | **Экспорт товаров и услуг** | **Население** |
| **Мир** | 184 | 100 | 100 | 100 |
| **Развивающиеся** | **133** | **40,3** | **27,7** | **79,0** |
| Африка | 51 | 3,2 | 1,8 | 12,0 |
| Азия | 31 | 24,4 | 17,8 | 53,4 |
| Китай | - | 11,2 | 3,1 | 21,1 |
| Индия | - | 4,6 | 0,6 | 16,6 |
| НИС ЮВА | 4 | 3,3 | 9,5 | 1,3 |
| Средний Восток и Европа | 18 | 4,0 | 3,4 | 5,0 |
| Западное полушарие | 33 | 8,4 | 4,5 | 8,5 |

Наибольшим удельным весом в развивающемся мире обладает Азиатский регион в составе 32 государств, его доля в мировом ВВП и экспорте составляет соответственно 24,4 и 17,8,%, в том числе Китая - 11,2 и 3,1%, четырех новых индустриальных стран Азии с 1,3% от мирового населения - 3,3 и 9,5% соответственно. Африканский регион, в который входит 51 государство, имеет наименьший удельный вес в мировом ВВП и экспорте - 3,2и1,8%соответственно.

Развивающиеся страны Западного полушария, к которым относятся 33 государства Латинской Америки и Карибского бассейна, имели в том же году 8,4% в мировом ВВП и 4,5% в мировом экспорте товаров и услуг. По группе развивающихся стран в целом и по всем регионам наблюдается превышение их доли в мировом ВВП над их долей в мировом экспорте товаров и услуг, что свидетельствует о недостаточном использовании международного разделения труда в целях развития.

По источникам основных (более 50%) доходов от экспорта развивающиеся страны подразделяются:

- на экспортеров топлива, - в 1999 г. насчитывалось 18 государств с долей в мировом экспорте 3,3%;

- экспортеров другого первичного сырья - 42 государства с долей в мировом экспорте 1,2%;

- 24 государства имели доходы от диверсифицированного экспорта, их доля в мировом экспорте равнялась 3,6%;

- 35 государств развивающегося мира с долей 0,7% мирового экспорта имели валютные доходы в основном от услуг и частных переводов (трансфертов);

- и, наконец, в экспорте только 15 государств преобладает готовая промышленная продукция, среди которых 11 азиатских, в том числе новые индустриальные страны Юго-Восточной Азии (Гонконг, Сингапур, Тайвань, Южная Корея), а также Бангладеш, Китай, Индия, Малайзия, Пакистан, Таиланд, Филиппины; Бразилия, Мексика и Турция, их совокупная доля в мировом экспорте составила 19% в 1999 г.

Таблица 2

Положение развивающихся стран в мировой экономике

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. По основному экспортному товару | | | | |
| Наименование товара | Количество стран | Доля в мировом ВВП (%) | | Доля в мировом экспорте (%) |
| Топливо | 18 | 3,3 | | 3,2 |
| Сырье (без топлива) | 42 | 2,4 | | 1,2 |
| Промышленные изделия | 14 | 27,0 | | 18,9 |
| Услуги, частные трансферты и др. | 35 | 1,2 | | 0,7 |
| Смешанный товарный экспорт | 24 | 6,1 | | 3,6 |
| 2. По внешнему заимствованию | | | | |
| Чистые кредиторы | 9 | 1,1 | 2,0 | |
| Чистые должники | 124 | 39,1 | 25,7 | |
| В том числе страны-должники с трудностями в обслуживании долга | 55 | 9,1 | 4,2 | |
| 3. По внешнему финансированию | | | | |
| Официальное | 45 | 2,1 | 0,9 | |
| Частное | 51 | 33,1 | 22,6 | |
| Смешанное | 28 | 2,8 | 1,7 | |
| 4. Другие группы | | | | |
| Бедные страны с чрезмерной задолженностью | 40 | 1,9 | 0,8 | |
| Наименее развитые страны | 46 | 1,6 | 0,5 | |

По источникам внешнего финансирования абсолютное большинство развивающихся стран является чистым импортером капитала и только 9 нефтедобывающих государств относятся к чистым экспортерам и кредиторам. 45 стран-заемщиков получают финансирование в основном из официальных источников, т.е. от иностранных государств и международных организаций. Преобладание официальных ресурсов в финансировании свидетельствует о серьезных затруднениях этих стран в получении средств от частных кредиторов. 51 развивающееся государство финансируется в основном из частных источников, остальные - из смешанных источников. В 1999 г. 55 государств развивающегося мира оставались несостоятельными должниками, т.е. они испытывали серьезные трудности в обслуживании своих долговых обязательств. Это выражалось в нарушении этими странами графиков платежей или их внешние долги в течение последних 5 лет реструктурировались, т.е. продлевались сроки погашения их долгов в течение 1994-1998 гг. 40 государств с низким уровнем развития (до 900 долл. ВВП на душу населения) имели чрезмерную задолженность, т.е. их количественные показатели по долговой нагрузке были выше предельно допустимых. 46 государств были отнесены к наименее развитым странам.

**2. Роль международных перевозок во внешнеторговой деятельности**

Международные транспортные услуги представляют собой вид услуг, связанных с международными перевозками, их обслуживанием и фрахтом транспорта.

Транспортные услуги связаны с международной торговлей, инвестиционной деятельностью, производственным кооперированием, туризмом, определяют уровень хозяйственных отношений между странами и влияют на мобильность факторов производства.[[2]](#footnote-2)

Рассмотрим сферу экспорта услуг. В 2004 г. мировой экспорт коммерческих услуг, которые ГАТС подразделяет на 12 групп, достиг также высокого уровня - 2,125 трлн. долл. Рост составил 16% по отношению к 2003 г. Надо отметить, что в последние годы в целом соблюдается пропорция примерно 4:1 между экспортом товаров и экспортом услуг. В общем объеме экспорта коммерческих услуг самую большую долю занимают транспортные услуги и путешествия. Доля транспортных услуг в мировом экспорте услуг в 2004 г. составила 23,6%. Несколько больше по позиции путешествия 29,4%. Но здесь обычно отмечается и вклад транспорта. В последние годы доля транспорта в экспорте услуг составляет 23-24%.Теперь рассмотрим, какие страны занимают лидирующие позиции на мировом рынке транспортных услуг. Для сравнения укажем, что экспорт транспортных услуг, оказываемых российскими организациями в последние годы, несколько вырос и превышает 6 млрд. долларов в год. Импорт меньше порядка 3,1-3,5 млрд. долларов. Без сомнения, Россия не заслуживает того места в мировой классификации, которое она занимает, во втором десятке стран мира среди экспортеров. И среди импортеров. Конечно же, приятно видеть свою страну в числе мировых лидеров транспортного рынка, но пока это не удается. При всех усилиях, стратегиях и программах развития транспорта, при всем том, что Россия "вытянута" по широте на 11 тыс. км и "обладает" 11 часовыми поясами, тем не менее, данное природное преимущество не реализуется. В этой связи обращает на себя внимание Дания, небольшая европейская страна, активно работающая на мировом транспортном рынке. Можно много говорить про датские проливы, географическое расположение и т.д., но все-таки почти 22 млрд. долл., которые "делают" датчане на транспортных услугах, впечатляют. А что такое 22 млрд. долларов в российской внешней торговле? Судя по статистическим данным за 2004 г., Россия поставила на экспорт 240 млн. т нефти, и вся она стоила 55 млрд. долл., а это невосполнимые ископаемые. Газовая отрасль России, о которой много и шумно говорят во всех СМИ, поставила на экспорт, судя по официальной статистике, свыше 180 млрд. куб. м природного газа, и весь газ стоил примерно 21 млрд. долл. Услуг в области транспорта датчане поставили больше. Таким образом, русские бурят-бурят, добывают-добывают, качают-качают, а датчане все равно опережают.

С точки зрения физических показателей международная торговля развивалась следующим образом. В 2004 г., впрочем, как и в прошлые годы, основные грузоперевозки во внешнеторговом сообщении пришлись на морской транспорт. Морскими судами было перевезено 6,76 млрд. т различных экспортно-импортных грузов, что составило примерно 80% от всего объема грузов внешней торговли. Рост по сравнению с предыдущим годом составил 4,3%. Из всего объема морских перевозок 2,32 млрд. т пришлось на танкерный флот, т.е. на перевозки нефти и нефтепродуктов. При этом 76,4% - это нефть, а 23,6% - нефтепродукты. Таким образом, 34,3% всех грузов по весовой доле перевезено танкерным флотом. Сухих грузов в 2004 г. судами перевезено 4,44 млрд. т, в т.ч. 1,59 млрд. т составляют пять товарных позиций - руда, уголь, зерно, бокситы и фосфаты. Нефть и нефтепродукты занимают доминирующее положение в части транспортировки грузов внешней торговли.

В ряду поставок углеводородов отметим и возросшие объемы поставок сжиженного природного газа. В 2004 г. судами газовозами было перевезено 168,8 млрд. куб. м сжиженного газа. При этом самыми крупными импортерами остаются Япония - 79,8 млрд. куб. м и Южная Корея - 26,2 млрд. куб. м. Самым крупным поставщиком сжиженного природного газа в мире является Индонезия - 35,6 млрд. куб. м, далее следуют Малайзия - 23,4 млрд. куб. м, Катар - 19,2 и Австралия - 10,5.Среди наиболее крупных объемов перевозимых грузов уже упоминались пять позиций. Рассмотрим их более детально. Самые крупные перевозки после нефти приходятся на уголь. В 2004 г. суда мирового морского флота перевезли 650 млн. т угля, причем 70% составил энергетический уголь, или 462 млн. т. Больше всего угля было вывезено из Австралии 223 млн. т, далее следуют Китай (80 млн. т) и ЮАР (70 млн. т). К наиболее крупным импортерам угля относится Япония - 185 млн. т, Южная Корея - 80, Тайвань - 60 млн. т. Треть всего угля, перевезенного морскими судами, пришлась на страны ЕС. Таковы основные потоки угля. В 2004 г. в мире было произведено 1055 млн. т стали. Это наивысший показатель за последние годы. В этой связи в прошлом году отмечался и большой рост перевозок железной руды, объемы достигли 590 млн. т. Самые крупные экспортеры руды - Австралия и Бразилия - вывезли на мировой рынок 205 и 203 млн. т соответственно. Резко выросли перевозки руды из Индии - до 70 млн. т, из ЮАР – до 26 млн. т. Экспорт железной руды из Канады, Швеции, Мавритании и Перу не увеличился по сравнению с прошлыми периодами. Что касается импорта руды, то здесь безусловный лидер - Китай, в портах которого в 2004 г. было выгружено 208,1 млн. т сырья, причем рост за год составил 50 млн. т! Следующие крупные импортеры железной руды Япония (133,4 млн. т) и 15 стран ЕС (120,5 млн. т). Крупные поставки руды были в Южную Корею (45,2 млн. т), в Северную Америку (15,5 млн. т), в страны Ближнего Востока (13,6 млн. т). Перевозки зерна также занимают большую долю транспортного рынка. В 2004 г. морской флот перевез 250 млн. т, на 10 млн. т больше, чем в 2003 г. География перевозок в целом не изменилась: где зерна больше выращивают, оттуда его больше и экспортируют. Наибольшие объемы экспорта зерновых культур приходятся на Северную Америку 114,1 млн. т, или 47,6% мирового экспорта, и восточное побережье Южной Америки 52,2 млн. т, или 21,7% мировых поставок. К традиционным импортерам относятся такие страны, как Япония, и некоторые страны члены ЕС. Отмечается рост импорта зерновых Китаем (5,1 млн. т), Россией (1,9 млн. т), Южной Кореей (13,7 млн. т). Что касается других крупных товарных позиций, то ситуация следующая. В 2004 г. морской флот перевез 67 млн. т бокситов и первичного алюминия. Почти половина всего объема бокситов 15,8 млн. т вывезена из стран Западной Африки. Из Ямайки импортеры "увезли" 9,5 млн. т. Самые большие объемы данного товара импортируют США, ЕС и страны Восточной Европы. Надо сказать, что самый крупный поставщик бокситов и первичного алюминия на мировой рынок Австралия вывозит примерно 18 млн. т, при этом основная клиентура - страны Азии. Выросли перевозки фосфатов - до 30 млн. т. Основной поставщик фосфатов на мировой рынок Марокко. Судами вывозится примерно 12 млн. т в год. Экспортные поставки из других стран ниже: из Того 4 млн. т, из Иордании - 6,5 млн. т. К числу наиболее крупных потребителей фосфатов относится Китай-11млн. т. Морским флотом в год перевозится примерно 373 млн. т стали и лесных грузов, 250млн. т сельхозсырья. Значительную долю рынка занимают контейнерные перевозки. Мировой контейнерный флот продолжает развиваться идет строительство новых судов, увеличивается их вместимость. На начало 2005 г. в мире насчитывалось 3206 судов-контейнеровозов вместимостью 7165352 TEU. Таким образом, в 2004 г. число судов выросло на 5%, а общая вместимость - на 11,3%. Отмечается и средний рост вместимости контейнеровозов. Если в 2004 г. в среднем вместимость судна составляла 2108 TEU, то в 2005 г. - 2235. Судостроительные компании подчеркивают, что в портфеле заказов примерно 74% составляют контейнеровозы вместимостью свыше 4000 TEU, а 165 контейнеровозов будут перевозить более 7400 TEU. Отмечается значительное развитие портовых мощностей по перевалке контейнеров. Наибольший прирост по данному показателю – в развивающихся странах. Их доля в мировой перевалке контейнеров составляет 40,4%. В 2004 г. через порты этих стран прошло более 122 млн. TEU. Всего в мире теперь 57 стран, порты которых вышли на показатель 100 тыс.TEUвгодпоперевалке. Приведем некоторые цифры, которые характеризуют работу крупнейших портов. В 2004 г. Гонконгский порт переработал 21,93 млн. TEU, далее идет порт Сингапур - 20,6 млн. TEU, Шанхай - 14,57, Шеньжень - 13,65 и Пусан - 11,43 млн. TEU. Такова первая пятерка. В общем-то, здесь нет особых перемен. Просто это заставляет задуматься об эффективной работе этих портов. Можно представить, до каких высот дошли портовики развивающихся стран, какие у них технологии, как работают таможенники, если Гонконг в сутки перерабатывает 60 000 контейнеров в сутки. Если их вытянуть в цепочку, то получится (в случае только TEU) 360 км. Закономерно встает вопрос, - а как там работает таможня, другие службы? Без сомнения, гораздо эффективней российских подразделений.

**Список использованной литературы**

1. Щербанин Ю. Мировой рынок транспортных услуг // Газета «Транспорт России». № 4 (396) 26 Января, 2006 г.

2. Котляров В. Г. Международные экономические отношения: Курс лекций. Новосибирск, 2002

3. Мировая экономика: Учебник / Под ред. А.С. Булатова. М., 2002.

1. Мировая экономика: Учебник / Под ред. А.С. Булатова. М., 2002, с. 268. [↑](#footnote-ref-1)
2. Котляров В. Г. Международные экономические отношения: Курс лекций. Новосибирск, 2002, с. 146 [↑](#footnote-ref-2)