**Содержание**

Введение

Глава1.Транспортное обеспечение внешней торговли

1.1 Содержание процесса доставки товара

1.2 Международные перевозки и грузовые сообщения

1.3Технико-экономические особенности видов транспорта

1.4Виды сообщений

Глава2. Виды транспортных перевозок

2.1 Организация доставки товаров железнодорожным транспортом

2.2 Организация доставки товаров при воздушных перевозках

2.3 Организация доставки товаров морским транспортом

2.4 Организация доставки товаров автомобильным транспортом

2.5 Трубопроводные перевозки

Глава3.Проблемы и перспективы транспортного обслуживания ВЭД

Заключение

Список использованных источников

Приложение

**Введение**

В мировой экономике транспорту отведена особая роль, от его работы зависит эффективность, качество и развитие внешнеэкономических связей любой страны. Внешняя торговля самым тесным образом связана с транспортом. Транспорт осуществляет доставку товара от экспортера к импортеру. Его нормальное функционирование обеспечивает выполнение обязательств сторонами по купле-продаже, коммерческий эффект внешнеторговой сделки. Нарушение транспортного процесса ведет зачастую к материальным потерям экспортера и импортера, делает неконкурентоспособными перевозимые товары. Транспорт является для государства важным дополнительным источником валютных поступлений.

Важной особенностью транспортного обслуживания внешней экономической деятельности (ВЭД) является влияние, оказываемое мировым рынком транспортных услуг и уровнем научно-технического прогресса на транспорте, современный этап которого характеризуется тенденцией к укрупнению и унификации грузовых единиц, специализацией транспортных средств, высокой степенью механизации и автоматизации технологических процессов, развития полного комплекса транспортных услуг по оптимальным маршрутам "от двери грузоотправителя до двери грузополучателя".

Главным условием проведения внешнеэкономической операции является ее эффективность. Логистические системы являются жизненно важными компонентами повышения эффективности внешнеэкономических операций. Транспортные аспекты логистики ВЭД оказывают значительное влияние на эффективность международных сделок; основными изучаемыми и определяющими параметрами являются выбор транспортного средства и минимизация затрат и времени.

Актуальность темы объясняется тем, что на сегодняшний день складывается жесткая конкуренция при выборе транспортных услуг, эффективного вида транспорта для доставки внешнеторговых грузов. В связи с этим деятельность транспортных фирм, в том числе и автотранспортных, должна отвечать предъявляемым повышенным требованиям к качеству транспортного обслуживания внешнеэкономической деятельности предприятий. Исследование особенностей работы автотранспортных фирм на рынке международных перевозок может позволить разработать и обосновать предложения по совершенствованию деятельности не только конкретной транспортной организации, но и всей системы транспортного обеспечения международного товарообмена.

В связи с этим целью курсовой работы является исследование разработка комплекса предложений по повышению эффективности работы автотранспортной фирмы, основанных на применении логистического подхода к организации международной перевозки грузов и оптимизации эксплуатационных расходов, рассмотрение особенностей отдельных видов транспорта.

Для реализации заявленной цели работы возникает необходимость решения задачи проведение анализа особенностей работы отдельных видов транспорта в сфере международных перевозок и выявление преимуществ и недостатков рассматриваемых объектов исследования работы.

Решение поставленной задачи основано на изучении правовых законодательных актов, учебных и методических пособий, материалов периодической печати, статистических данных.

Общая структура работы представлена таким образом, чтобы отразить основные проблемы и особенности, связанные с внешнеторговой транспортной спецификой и деятельностью транспортных фирм.

**1. Транспортное обеспечение внешней торговли**

Транспорт (от лат. transportare - перемещать, перевозить) - сфера услуг, осуществляющая перевозки людей и грузов. Транспорт включает совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, обеспечивающих их нормальную работу.

В международном товарообмене транспорт занимает особое место. С одной стороны, он является необходимым условием осуществления международного разделения труда; с другой стороны - выступает на международных рынках в качестве экспортера своей продукции, которая представляет специфический товар - транспортные услуги. Таким образом, формируются два различных подхода к роли транспорта в системе внешнеэкономических связей[[1]](#footnote-1).

Рассмотрим более детально первый из них. Он гласит: «Транспорт следует рассматривать как необходимую, важную, но все же обеспечивающую (вспомогательную) отрасль мирового хозяйства и международных экономических отношений». Результатом определения такой роли стало широкое распространение понятия «транспортное обеспечение ВЭС (внешней торговли)».

Транспортное обеспечение следует рассматривать как систему, представляющую совокупность технических, технологических элементов; экономических, правовых, организационных воздействий; форм и методов управления транспортными процессами и операциями.

В рамках транспортного обеспечения находится транспортное обслуживание, которое проявляется в системе транспортного обеспечения как конечный результат деятельности транспортных фирм по выполнению договора перевозки, представляя собой совокупность средств, форм и методов, обеспечивающих производство транспортной продукции надлежащего качества.

Первой особенностью транспортного обеспечения в международных экономических связях является то, что продукция транспорта выступает на международных рынках как объект купли-продажи, и поэтому она подвержена воздействию всех факторов, характеризующих развитие мировой экономики в целом. Транспортная продукция реализуется через международные рынки транспортных услуг.

Другая особенность транспортного обеспечения внешнеэкономических связей - особо острое восприятие и учет на международных транспортных рынках качества транспортного обслуживания, которое проявляется в цене транспортной услуги.

Международный товарообмен и международный транспорт в процессе обращения воздействуют друг на друга, находясь в тесной органической взаимосвязи. Развитие международной торговли способствует развитию транспорта и совершенствованию его технических средств; в свою очередь, научно-технический прогресс на транспорте способствует развитию международного товарообмена, вовлекая в его сферу все новые рынки товаров.

Невозможно представить ни одну внешнеторговую сделку без участия в ней транспорта - в любом случае товар необходимо доставить от продавца к покупателю. Поэтому уровень транспортного обеспечения внешнеэкономических связей оказывает существенное влияние на эффективность внешней торговли, проявляясь в цене товара в качестве транспортной составляющей. Качество транспортной услуги (скорость, регулярность, сохранность, надежность) прямо или косвенно воздействует на формирование самой цены товара, увеличивая ее при высоком транспортном сервисе или уменьшая при низком уровне транспортного обслуживания.

В настоящее время основным источником правового регулирования международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа являются международные соглашения. Многие из них охватывают все или несколько видов транспорта. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980г. В процессе регулирования международных перевозок большую роль играют внутригосударственные акты. В РФ это Гражданский кодекс, Воздушный кодекс 1997г., Кодекс торгового мореплавания 1999г., Транспортный устав железной дороги РФ 1998г., Кодекс внутреннего водного транспорта РФ 2001г.

Общий ход развития мирового транспорта в XXI в. и современные тенденции позволяют выделить основные направления тех процессов, которые наиболее вероятны в перспективе, ближайшей и долгосрочной.

Рост населения, прежде всего в развивающихся странах, быстрое развитие мировой экономики, перемены в международном разделении труда будут и впредь влиять на объемы и товарную структуру грузопотоков, равно как и на географию перевозок. Глобализация мировой экономики будет воздействовать на развитие транспорта как непосредственно, так и через политику государств, и инфраструктурная роль транспорта вполне осознана руководством крупнейших держав и транснациональных корпораций.

Интеграционные процессы, внедрение новейших электронных информационных систем приводят к все большей унификации производственных процессов, использованию однотипных машин при производстве идентичных товаров, внедрению сходных или даже идентичных технологий. Это способствует нивелировке чисто производственных затрат. В результате на первый план в качестве решающего фактора ценовой конкуренции выходят транспортные затраты производителей. Проблемы логистики, таким образом, приобретают особое значение. Очевидно, что в XXI в. на все стороны развития транспорта решающее воздействие будет оказывать организация с пространственной точки зрения производственных процессов, прежде всего в основных отраслях промышленности. Иными словами, схемы перемещения в пространстве основных материальных элементов производства и готовой продукции. Рационализация транспортных схем безусловно будет сдерживать количественные показатели развития: объем перевозок, парк транспортных средств, протяженность дорог и трасс, размеры других инфраструктурных сооружений.

**1.1 Содержание процесса доставки товара**

Основное содержание процесса доставки товара от места его изготовления до места потребления включает в себя выполнение широкого спектра операций в рамках системы товародвижения, которая определяется как "технические средства, коммуникации и обустройство всех видов транспорта; складское хозяйство промышленных фирм, их филиалов, торгово-посреднических и других компаний; материально-техническая база стивидорных, брокерских и агентских фирм; обустройство транспортно-экспедиторских компаний для осуществления операций по группировке, комплектации отправок и т.п.; материально-техническая база лизинговых компаний, сдающих в аренду контейнеры; технические средства информационно - управленческих систем [[2]](#footnote-2)".

Наряду с этим эта система "охватывает совокупность технологических, организационных, правовых, социальных и иных отношений, возникающих в ходе транспортного, информационного и иного обеспечения хозяйственных связей". Система товародвижения, выходящая за рамки какой-либо одной станы, может быть определена как международная система. "Всемирную систему товародвижения можно определить как совокупность различных национальных систем, связанных международным разделением труда".

В то же время в отечественной экономической литературе часто используется понятие "транспортного обеспечения", которое по своей сути почти идентично "товародвижению". Под транспортным обеспечением понимается совокупность элементов, находящихся в тесном взаимодействии и составляющих единую систему, объединяющую операции, связанные с производством и обращением продукции транспорта. "Транспортное обеспечение следует рассматривать как систему, представляющую совокупность технических, технологических элементов; экономических, коммерческо-правовых, организационных воздействий; форм и методов управления транспортными операциями и процессами на всех этапах и уровнях в сфере производства, потребления и обращения продукции, обеспечивающей общественное воспроизводство и рациональное функционирование экономики[[3]](#footnote-3)".

**1.2 Международные перевозки и грузовые сообщения**

При любой внешнеторговой сделке проданный товар попадает в сферу международного обращения. С помощью средств транспорта товар перемещается от места его производства до пункта потребления.

При этом транспорт как бы продолжает процесс производства товара в пределах сферы обращения, добавляя к его изначальной стоимости (цене), стоимость (цену) произведенной транспортной продукции во время перемещения.

Мировая торговля генерирует большие потоки товарных масс между странами, регионами и континентами. В обслуживание международной торговли между странами, отделенными друг от друга морями и океанами, незаменим морской транспорт, который по праву считается наиболее универсальным и эффективным средством доставки больших масс грузов на дальние расстояния. Этот вид транспорта обеспечивает перевозки более 80 % объема международной торговли. Грузовладельцы оплачивают судовладельцам в виде фрахта за перевозки грузов в международных морских сообщениях 105 - 110 млрд.$ ежегодно, что равно приблизительно 7 % стоимости мирового экспорта.

Основную часть международных морских грузопотоков составляют массовые наливные и навалочные грузы: Сырая нефть (около 1000 млн. т. р. год) , нефтепродукты (300 млн. т.) , железная руда (300 млн. т.) , каменный уголь (270 млн. т.) , зерно (200 млн. т.) . Из других грузов морской торговли выделяются так называемые генеральные, или тарно-штучные грузы, то есть готовая промышленная продукция, полуфабрикаты, продовольствие. Годовой объем их перевозок оценивается в 700 млн. т. Это наиболее ценная часть мирового торгового оборота (около 70 % по стоимости).

Серьезным конкурентом морскому транспорту в межконтинентальных перевозках ценных грузов в последнее время стал воздушный транспорт. Железнодорожный, речной и автомобильный транспорт широко используются во внутриконтинентальной внешней торговле, а также при перевозках экспортных и импортных грузов по территории стран-продавцов и стран-покупателей. В международной торговле нефтью и газом важную роль играют трубопроводные системы.

В мире не существует особого, обособленного от национальных транспортных систем международного транспорта, предназначенного исключительно для международных перевозок грузов и пассажиров. Международные перевозки обслуживаются национальными перевозчиками различных стран, использующими для этого свой подвижной состав (морские и речные суда, самолеты, вагоны, автомобили), а также транспортные сети (железнодорожные, автомобильные, речные, воздушные) и транспортные узлы (морские и речные порты, аэропорты, железнодорожные станции, автостанции, грузовые и пассажирские терминалы), относящиеся к транспортным системам отдельных стран.

Обычно процесс доставки товара в международной торговле включает прежде всего его перевозку от внутреннего пункта производства А до пограничного пункта (порта) Б страны-продавца; далее международную транзитную или морскую перевозку от пункта Б до пограничного пункта (порта) страны-покупателя (если страны-партнеры не имеют общей сухопутной границы) ; и, наконец, транспортировку от пункта Б до внутреннего пункта потребления.

Территория Международный Территория страны-продавца транзитный или страны-покупателя морской участок Под транспортными операциями в их непосредственном значении понимается обеспечение перевозки груза на участках А -- Б, Б -- В, В -- Г. Эти операции осуществляются по договору грузовладельцев с перевозчиками соответствующих видов транспорта общего пользования, к которому относятся перевозочные средства и постоянные устройства, принадлежащие транспортным организациям, предоставляемые по договорам грузовладельцам.

Транспортные операции считаются международными, если они связаны с перемещением внешнеторговых грузов относительно страны-продавца и страны-покупателя участках маршрута перевозки Б --В. Правоотношения, возникающие в таких транспортных операциях между отправителями и получателями грузов, а также между ними и перевозчиками, имеют международный характер.

Осуществляя международные транспортные операции, перевозчики оказывают грузовладельцам транспортные услуги, которые являются специфическим товаром международной торговли. Международные транспортные услуги продаются и покупаются на международных транспортных рынках. Цены транспортных услуг и другие условия их предоставления в одних случаях являются предметом переговоров между заинтересованными сторонами, в других - устанавливаются самими перевозчиками.

Оба этих понятия (товародвижение и транспортное обеспечение) весьма широко и полно охватывают весь комплекс технико-эксплуатационных и экономико-организационных мер, без которых невозможно осуществление хозяйственных связей: внутренних и международных.

**1.3 Техника – экономические особенности видов транспорта**

В современном мире выделяют шесть видов транспорта: морской, железнодорожный, автомобильный, речной, воздушный и трубопроводный. Виды транспорта подразделяются на водный (морской, речной), наземный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный) и воздушный. Все виды транспорта, кроме трубопроводного, используются как для перевозки грузов, так и пассажиров.

Основным критерием выбора того или иного вида транспорта является экономическая целесообразность и его техническая возможность обеспечить, транспортировку конкретного груза в срок и без потерь. В то же время различные виды транспорта взаимозаменяемы и здесь уже все зависит от выбора грузовладельца.

На выбор транспорта большое влияние оказывает транспортная характеристика перевозимых грузов - совокупность его физических и химических свойств, определяющих условия и технику его перевозки, погрузки, выгрузки, перегрузки, хранения, складирования и т.д. По воде и железной дороге в основном переправляют насыпные продукты без упаковки, такие как уголь, руда, гравий и т.п. В странах с хорошо развитой системой железнодорожного сообщения, железная дорога используется для перевозки большей части производимой продукции. Англия, будучи исключением, в настоящее время тоже имеет тенденцию к использованию сети железных дорог из-за сравнительно коротких расстояний. Воздушные перевозки могут быть относительно дороги в сравнении с количеством перевозимого товара, но здесь нужно учитывать такой фактор, как скорость. Конечно, существует много других видов транспорта, например трейлеры на вагоне - платформе, которые сочетают в себе автомобильную и железнодорожную форму перевозки[[4]](#footnote-4). Задача транспортного менеджера выбрать наиболее оптимальный способ транспортировки, учитывая тип груза и интересы компании. Если компания способна вырабатывать правильную стратегию снижения стоимости транспортировки, она будет более конкурентоспособной на мировом рынке. Производители товара по низким ценам должны все время контролировать транспортные расходы, чтобы оставлять за собой конкурентные преимущества. Даже на уровне микроэкономики, преимущество остается у тех компаний, которые умеют экономить на транспортных расходах. Многие компании привлекают перевозчиков с "третьей стороны", которые могут перевозить товар насыпью (без упаковки), для целого ряда клиентов, тем самым снижая общую стоимость транспортировки. Клиенты часто сталкиваются с необходимостью принятия решения о закупке, опираясь не на стоимость продукта, а на стоимость его доставки. К примеру, вы можете поддаться искушению купить что-либо у компании, работающей по системе "заказы почтой", но всегда следует проверить, будут ли оправданы затраты на доставки. Выбор перевозчика может быть условно разбит на несколько ступеней. Прежде всего, нужно определить наиболее подходящий вид транспорта, т.е. железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный или межвидовой (сочетающий в себе разные виды). Тип перевозимой продукции и диктует выбор перевозчика. В приложении таблицы 1 охарактеризованы относительные возможности основных видов транспорта. Таким образом, всегда нужно правильно оценивать затраты на перевозку, в зависимости от перевозимого груза. Объединение нескольких видов транспорта (например, автомобиль + ж/д) чаще всего применяется при перевозках на большие расстояния, причем автотранспорт почти всегда присутствует в этой цепочке.

Качество определяется как соответствие требованиям, которые должны быть ясно сформулированы, с тем, чтобы нельзя было их превратно понять. Затем выполняются измерения для определения соответствия этим требованиям. Обнаруженное несоответствие означает отсутствие качества. Проблемы качества становятся проблемами несоответствия и таким образом качество становится определимым.

Особую проблему представляет определение качества доставки грузов. В виде мелкопартионных отправок перевозятся, как правило, дорогостоящие товары, и поэтому время (сроки) доставки грузов рассматриваются как один из наиболее значимых параметров качества обслуживания потребителей.

Качество доставки предполагает также скорость и регулярность доставки грузов, сохранность грузов при перевозке, а также ликвидацию излишних перегрузочных операций. Изучение спроса па услуги транспорта свидетельствует о том, что потребители к основным требованиям к доставке грузов относят ее своевременность. С ужесточением требований потребителей к качеству товаров потребности производителей в своевременной и падежной доставке все больше повышается. О различных параметрах того или иного транспорта указано в приложении таблицы 2.

Анализ проведенной в Германии сравнительной оценки качества автомобильной, железнодорожной и смешанной доставки грузов по параметрам продолжительности, безопасности перевозок, точности доставки, ее стоимости, уровня обслуживания, уплаты таможенных и других пошлин, гибкости обслуживания, показывает, что доставка автомобильным транспортом опережает другие виды доставки по всем указанным параметрам. Смешанная доставка занимает промежуточное положение, а но параметрам продолжительности, точности, стоимости доставки, уровня обслуживания, простоте уплаты таможенных и других пошлин, гибкости обслуживания оценивается лучше, чем железнодорожная доставка. По параметрам безопасности перевозок смешанная доставка получила худшие оценки но сравнению с автомобильной и железнодорожной.

**1.4 Виды сообщений**

В практике перевозок грузов различают два вида сообщений: смешанное сообщение и прямое сообщение.

Смешанное сообщение - это перевозка грузов различными или одним и тем же видом транспорта, но с перегрузкой (например, с одного автомобиля в другой). При этом, каждый раз при перегрузке товара заключается новый договор перевозки, определяющий отношения сторон по ее осуществлению.

Прямое сообщение- это перевозка грузов по одному документу, выполняющему (функции договора перевозки, даже если груз перегружался в пути. При перегрузках, документ, выполняющий функцию договора перевозки, просто передается на следующий вид транспорта и следует с ним до следующей перегрузки или окончания доставки[[5]](#footnote-5).

Транспортная инфраструктура любого развитого государства немыслима без смешанных перевозок. Они активно используются на всех транспортных маршрутах. Ускорение, удешевление и упрощение процесса движения грузов укрупненными грузовыми местами (в контейнерах и трейлерах) от изготовителя к потребителю по варианту «от двери до двери» привело к интегрированию транспортных систем. Подобные перевозки являются смешанными (интермодальными, многомодальными, комбинированными), а сам процесс доставки получил название «интермодальных» или «многомодальных» перевозок. Международная смешанная перевозка (combined transport/inter - modal transport) означает перевозку грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки. Ниже указаны некоторые виды перевозок, используемых в международном смешанном сообщении.

а) Море - воздух. Эти перевозки позволяют получать экономию за счет относительно низких издержек морских перевозок и благодаря скорости воздушного транспорта. Эта комбинация становится популярной на многих международных торговых путях (Дальний Восток - Европа). Экономия при такой перевозке позволяет торговать дорогостоящими изделиями (электротовары, компьютеры), а также товарами сезонного спроса.

б) Воздух - дорога. В этом случае осуществляющие отгрузку товаров или его доставку по автомагистралям службы работают вместе с воздушными перевозчиками. Автотранспорт используется в Европе и США, а воздушный - для межконтинентального сообщения.

в) Железнодорожные перевозки - внутренние воды - море. Как правило, при перемещении из одной страны в другую задействовано несколько видов внутреннего транспорта. Такое сочетание является достаточно распространенным при континентальном сообщении.

г) Сухопутный мост (Лэндбридж). Этот вид перевозок рассматривается как часть маршрута: перевозка море - суша или перевозка море-суша-море. В этом случае железной дороге также выплачивается единая ставка со стороны морского перевозчика, который оформляет сквозной коносамент. Такая система действует на важных направлениях международных перевозок: Европа - Средний и Дальний Восток по Транссибирской контейнерной системе; Европа - Дальний Восток через Атлантическое и Тихоокеанское побережье США.

д) Мини-мост. Мини-мост подразумевает перевозку контейнеров по единому сквозному коносаменту, выданному морским перевозчиком из порта одной страны до порта другой страны, а оттуда по железной дороге до терминала железной дороги во втором порту последней страны, расположенном на другом побережье континента. При использовании такой перевозки грузоотправителю котируется сквозная ставка, включающая железнодорожную, а морской перевозчик выплачивает железной дороге единую ставку за каждый контейнер.

**2. Виды транспортных перевозок**

**2.1 Организация доставки товаров железнодорожным транспортом**

Очевидно, что правовые и технологические нормы перевозочного процесса в международном железнодорожном сообщении значительно сложнее, так как при их разработке необходимо учитывать интересы нескольких стран, особенности их национальных нормативных актов, условий работы железных дорог и технологические особенности перевозок за рубежом.

Для обеспечения внешнеэкономических связей и развития международной торговли возникает необходимость в создании надежных транспортных связей, обеспечивающих своевременную и сохранную доставку товаров, беспрепятственную передачу грузов на государственных границах и обеспечение качества сданного к перевозке груза. Железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, так как, осуществляя перевозки грузов в соответствии с потребностями производства, он обеспечивает нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий. Железнодорожный транспорт -жизненно важная отрасль хозяйства, обеспечивающая экономическую безопасность и целостность государства. В России железнодорожный транспорт является одной из крупнейших отраслей хозяйства и основным звеном производственной и социальной инфраструктуры.

Специфика участия железнодорожного транспорта в перевозках внешнеторговых грузов России заключается в том, что по территории страны он доставляет подавляющую часть товаров в/из российских портов для дальнейшей их отправки морским и речным транспортом. Кроме того, железнодорожный транспорт осуществляет транзитные перевозки грузов иностранной клиентуры по территории России, экспортируя транспортные услуги. Таким образом, оценивая роль железнодорожного транспорта во внешнеэкономических связях в целом, не следует ограничиваться данными непосредственно по железнодорожным перевозкам, надо принимать во внимание и объемы грузов, перевозимых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также транзитные перевозки[[6]](#footnote-6).

Основным инструментом, с помощью которого разрешаются вопросы международного сотрудничества, в том числе и в области железнодорожных перевозок, являются международные соглашения. В области организации и осуществления перевозок первым соглашением в области железнодорожного транспорта было Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), которое вступило в силу с 1 ноября 1951 г.

В настоящее время участниками СМГС являются страны СНГ, бывшие социалистические страны Азии (Китай, Монголия, Северная Корея, Вьетнам), Болгария и Польша, а также Венгрия, Чехия, Словакия, Румыния, которые денонсировали СМГС, однако готовы пользоваться его положениями, пока не заключено с ними нового подобного соглашения.

Основное предназначение СМГС заключается в том, что для всех железных дорог - участниц оно устанавливает единые условия перевозки и применение единых перевозочных документов.

Соглашение состоит из восьми разделов, в которых регулируется весь комплекс вопросов транспортного процесса - заключение договора перевозки (порядок приема груза к перевозке, накладная, исчисление провозных платежей и т.д.), выполнение этого соглашения, порядок его изменения, ответственность железных дорог и др. СМГС дополняется рядом тарифов, правил и инструкций.

Положениями СМГС прямо предусматривается обязанность железных дорог перевозить грузы, включенные в план перевозок по дороге отправления и обязанность грузополучателя принять прибывший в его адрес груз. При этом нормы о порядке планирования перевозок СМГС не содержат, поскольку это сфера внутреннего законодательства стран-участниц.

Условия перевозок императивны и не могут быть изменены ни соглашениями железных дорог, ни по договоренности между участниками договора перевозки. К предметам, которые по соглашению допускаются к транспортировке с соблюдением особых условий, относятся: железнодорожный подвижной состав, тяжеловесные, длинномерные и негабаритные грузы, опасные грузы по особому перечню и некоторые другие. Для тяжеловесных, негабаритных и длинномерных грузов СМГС предписывает предварительное согласование условий перевозок.

Порядок погрузки и отправления грузов определяется правилами дороги отправления. По отдельным вопросам разработаны общие для всех правила, например, требования к таре, маркировке; унифицированные нормы предусмотрены также для погрузки и крепления грузов на открытых платформах[[7]](#footnote-7).

Согласно статьям СМГС, перевозка грузов в международном сообщении производится между всеми станциями, открытыми для грузовых операций во внутренних сообщениях.

Наряду с основным текстом СМГС в дополнение к нему одиннадцать стран-участниц соглашения приняли: Единый международный транзитный тариф (ЕТТ), применяемый для исчисления платы за перевозку грузов транзитом по дорогам - участницам СМГС; Служебную инструкцию к СМГС; Правила пользования вагонами в международном пассажирском и железнодорожном грузовом сообщении (ОПВ); Правила расчетов по СМГС. В СМГС было зафиксировано ряд основополагающих моментов, таких как:

- было определено, что грузы могут перевозится по железным дорогам двух и более стран по одному перевозочному документу - международной накладной. В этом случае перевозки будут называться "прямым международным сообщением".

- перевозки делятся на прямые железнодорожные, в которых участвуют только железные дороги и прямые смешанные, в которых кроме железных дорог участвуют другие виды транспорта;

- прямые международные железнодорожные сообщения бывают перегрузочными, когда грузы перегружаются из вагонов одной колеи в вагоны другой, и бесперегрузочными, когда грузы не перегружаются, а кузова вагонов переставляются на тележки другой колеи;

- прямые международные железнодорожные сообщения могут быть бесперегрузочными, если колея сопредельных стран одинакова (колея той же ширины, что и дороги России имеют: Монголия, Финляндия и отдельные линии в Польше, Словакии, КНДР);

Из характера СМГС следует, что это соглашение регулирует взаимоотношения между железными дорогами разных стран его участниц, вытекающие из вопросов осуществления ими международных перевозок: когда отправитель заключает договор с одной из железных дорог стран-участниц на отправление груза, и по крайней мере еще одна железная дорога другой страны-участницы впоследствии также участвует в данной перевозке. Основная цель СМГС - создание единого регламента в вопросах, связанных с заключением международного договора перевозки, содержанием взаимных прав и обязанностей сторон договора, результатом его невыполнения и урегулированием претензий в следствии этого, а также правами и обязанностями лица, в пользу которого осуществлялась перевозка (то есть получателя груза). Обязанность соблюдать постановления СМГС относится не только к железным дорогам, его заключившим, но и к каждой железной дороге, принимающей участие в данной перевозке и участвующей в СМГС.

По сравнению с другими видами транспорта железнодорожный транспорт имеет серьезные преимущества. Во-первых, он способен перевозить самые различные грузы и выполнять массовые перевозки грузов и пассажиров. Во-вторых, железнодорожный транспорт имеет большую дальность и относительно высокую скорость перевозок. В-третьих, перевозки по железной дороге имеют сравнительно низкую себестоимость перевозок и высокую безопасность доставки грузов. Однако вскоре после своих первых успехов железные дороги начинают испытывать сильнейшую конкуренцию со стороны автомобильного транспорта. Хотя за это время территории европейских стран и США покрываются густой сетью железных дорог и целый ряд «великих железнодорожных магистралей», в том числе в России, прокладываются на расстояния в тысячи километров, развитие этого вида транспорта к началу XXI столетия явно замедляется. Очевидно, что он сосредоточивается на грузоперевозках на дальние расстояния, тогда как грузопотоки на короткие и частично на средние расстояния составляют сферу работы автомобильного транспорта.

**2.2 Организация доставки товаров при воздушных перевозках**

Мировым авиационным перевозкам принадлежит важное место в системе товародвижения. Современный этап их развития характеризуется постоянным увеличением их объемов. На период до 2000 г. прирост международных воздушных перевозок предсказывается в пределах 5-6%, причем, практически, по всему земному шару. Подобный рост объясняется расширением международной торговли товарами высокой степени переработки и научной продукцией, на цены которых высокие авиационные тарифы не оказывают существенного влияния. Это связано также с повышением требований грузовладельцев к скорости транспортировки и сохранности груза в пути. Авиатранспорт активно используется при международных смешанных сообщениях с использованием современных технологий, в частности, при перевозках грузов в контейнерах.

Ведущими типами грузовых самолетов в мире являются грузовые модели Боинг-747 и ДС-8. Транспортная авиация России и стран СНГ также начинает выходить на мировые рынки грузовых перевозок. Такие модели как АН-124 ("Руслан") и АН-225 ("Мрия") не имеют себе равных в мире по грузоподъемности, грузовместимости. Этими самолетами можно перевозить тяжеловесные и крупногабаритные грузы, что является весьма ценной услугой на международных рынках транспортной продукции.

Следует отметить, что хотя воздушные перевозки грузов в основном осуществляются авиакомпаниями, чьей основной деятельностью является перевозка пассажиров, в мире действуют авиапредприятия, специализирующиеся на транспортировке грузов. В настоящее время лидирующее положение в области грузовых перевозок воздушным транспортом занимают США, которые значительно опережают Германию, Японию, Францию, Великобританию. В Европе действует 21 специализированная грузовая авиакомпания, В Северной Америке - 16, Южной Америке - 17. Крупнейшей грузовой авиакомпанией мира является "Флайинг Тайгер" (США), грузооборот которой составляет более 4 млрд.т.км., из которых 2,5 - перевозка в международном сообщении.

Конкурентным преимуществом воздушного транспорта по сравнению с другими видами являются скорость и сохранностью груза в пути. Основным недостатком - высокие тарифы. В качестве "авиа пригодных" по оценкам Мирового банка принимаются грузы по пене ФОБ за 1 фунт массы более 10 долларов[[8]](#footnote-8).

Авиатранспортные компании в условиях острой конкуренции прилагают значительные усилия для снижения своих издержек. Пытаются достичь этого, в частности, на основе оптимального сочетания видов транспорта в цепочке смешанного сообщения, где участие воздушного транспорта на дальние расстояния способно привести к снижению совокупных издержек. Так, на некоторых направлениях смешанные воздушно-морские перевозки сокращают транспортные издержки по сравнению с чисто воздушной транспортировкой на 50%, а по сравнению с прямыми морскими перевозками - на 75%. Такие перевозки нашли свое применение на направлениях Западная Европа -Дальний Восток, Западная Европа - Австралия, Западная Европа - США, Япония - Западная Европа.

В отличие от других видов транспорта в перевозках на воздушном транспорте первое место занимают пассажиры. Воздушный транспорт широко используется для перевозки срочных, скоропортящихся ценных и других грузов, багажа и почты.

Перед другими видами транспорта авиационный имеет определенные преимущества. К наиболее важным из них относятся: высокая скорость движения пассажиров и грузов; сокращение пути, что оказывает существенное влияние на экономию времени по доставке пассажиров и грузов; быстрота организации воздушного сообщения; высокая маневренность и приспособляемость авиатранспорта к различным объектам перевозок, к их сезонным колебаниям.

Современная практика организации международных воздушных перевозок, в том числе и в России, такова, что авиакомпании предпочитают не работать напрямую с грузоотправителями, а строить с ними свои отношения через транспортно-экспедиторские компании.

Работа экспедитора по отправлению груза начинается после получения заявки от клиента в письменном виде. После получения заявки экспедитор связывается с различными авиакомпаниями с целью выяснения наиболее выгодной ставки авиафрахта. При этом, следует отметить, что в настоящее время существует тенденция заключения соглашений между авиакомпаниями и экспедиторскими фирмами. Согласно такого рода соглашениям, авиакомпания перевозит грузы, предоставляемые экспедиторской фирмой по специальным тарифам, которые ниже обычных. Однако, клиенту объявляется ставка авиафрахта, которая включает в себя как тариф авиакомпании, так и определенную надбавку, которая представляет собой доход экспедитора[[9]](#footnote-9).

Затем клиент получает тарифы экспедиторской фирмы на осуществление услуг по транспортировке груза и если они его устраивают, извещает об этом экспедитора, который начинает работу с грузом. При этом, по желанию клиента, объем услуг, оказываемых экспедиторской фирмой, может быть разным. Так, экспедитор может начать работу с грузом непосредственно в аэропорту, в этом случае доставку груза берет на себя клиент. Однако, такого рода ситуации встречаются довольно редко. Чаще всего экспедитор сам забирает груз у клиента и доставляет его в аэропорт. Кроме того, по желанию клиента, возможно осуществление также экспедирования по прибытию в пункте назначения. В этом случае экспедитор связывается с партнером в пункте назначения, выясняет стоимость осуществления экспедирования по прибытию и объявляет клиенту полную стоимость услуг.

Экспедитор должен получить у клиента документы, которые будут ему необходимы при работе с грузом. Груз отправляется с приложением счета-фактуры, сертификата качества и гарантийных свидетельств, а также документов, подтверждающих вес, объем груза, число мест в упаковке и т.д. Если фирма не зарегистрирована в аэропорту, то понадобятся документы, необходимые для ее регистрации. После получения от клиента всех необходимых документов осуществляется бронирование рейса.

При отправлении груза авиатранспортом экспедитор также должен обеспечить надлежащую упаковку, необходимую для перевозки товара по воздуху, за исключением случаев, когда торговые обычаи допускают отправку товара без упаковки. Кроме того экспедитор обеспечивает укладку груза в специальный контейнер перевозчика.

Грузоотправитель извещается об отправке товара путем пересылки ему авианакладной. Возможна пересылка по каналам электронной связи.

Работа экспедитора, связанная с прибытием груза, достаточно сложна. Важным здесь является владение таможенной, товарной и грузовой классификациями, построенными на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров, выпущенной в свет "Европейским таможенным советом".

Работа экспедитора с импортным грузом начинается после получения извещения об его отправке. Обычно по факсу приходит копия авианакладной, с указанием всех параметров груза. После этого подразделение экспедиторской компании, занимающееся вопросами таможенного оформления, получает документы, которые следовали с грузом. После получения документов экспедитор извещает получателя о прибытии груза. При этом необходимо как можно быстрее снабдить экспедиторами всеми необходимыми документами, чтобы избежать платного хранения груза в аэропорту. Далее производится таможенная очистка груза и его отправка до склада получателя. Если по прибытию груза клиента что-либо не устраивает (например, он не согласен с размером комиссии) и он захочет получить груз самостоятельно, то экспедитор выдает ему отказное письмо, в котором передает ему все права по распоряжению груза.

**2.3 Организация доставки товаров морским транспортом**

Морской транспорт играет ведущую роль в доставке грузов международной торговли России. На его долю приходится более 50% этих перевозок. Среди грузов перевозимых российским морским флотом доминируют сырьевые товары: нефть и нефтепродукты (80% этих грузов во внешней торговле России перевозится морским транспортом), уголь, руда, металлы, лес, зерно. Доля продукции машиностроения относительно невелика и имеет место в основном при импорте.

За истекшее столетие этот вид транспорта претерпел коренные изменения, но и его роль в мировой экономике и международных отношениях чрезвычайно усилилась, обеспечивая не только развитие хозяйственных связей, но и пространственную экспансию экономической деятельности.

Перемены в географии морской торговли и ее товарной структуре сочетались с увеличением дальности перевозок. Появились или резко возросли магистральные грузопотоки между континентами: нефть из Персидского залива идет в Северную Америку, Западную Европу и Японию, зерно - из Мексиканского залива в Европу, уголь - из Южной Америки и Западной Африки в Европу, а также из Австралии и Южной Азии в Японию и т.д. При всем этом для промышленных товаров Северная Атлантика, маршруты между Европой и странами Индийского океана, между США и Японией были (и остаются) направлениями весьма интенсивных перевозок. В конечном итоге увеличение дальности перевозки означало, что транспортировка грузов, особенно сырьевых, крупными партиями стала сравнительно более выгодной. Именно поэтому крупнотоннажный флот серьезно потеснил суда среднего размера. Использование же мелкотоннажного флота стало ограничиваться в основном обслуживанием каботажных перевозок, прибрежной торговли.

В количественном отношении чрезвычайно высокими темпами рос общий мировой тоннаж, который увеличился до 514,5 млн. рег. т к 2007 г. При этом темпы прироста были весьма неравномерны.

Вместе с тем происходит специализация тоннажа. Уже в первой половине XXI в. появляются специализированные суда - танкеры, а затем и рефрижераторы, возник флот для перевозки массовых сухогрузов и он составил уже около 1/4 всего мирового тоннажа. Удельный вес танкеров увеличился до 42%.

В целом процесс быстрого увеличения размера судов, возникновение крупнотоннажного флота, сухогрузного и наливного, явился следствием бурного развития морской торговли массовыми сырьевыми товарами: нефтью, рудой, углем, фосфатами, зерном и т.д.

Контейнеризация на морском транспорте не только способствовала более быстрой, дешевой и сохранной перевозке промышленных товаров, но и позволила перейти к прямым перевозкам грузов с использованием в одном («смешанном») процессе наряду с морским и других видов транспорта - железнодорожного, автомобильного, речного.[[10]](#footnote-10)

Объем мировых морских перевозок достиг в 2007 г. - более 5,4 млрд.т. Однако к началу нового XXI в. основные показатели работы морского транспорта свидетельствуют о замедлении его развития. Ослабление спроса на морские перевозки прогнозируется и на ближайшие десятилетия. Соответственно рост морского торгового флота в новом столетии будет существенно тормозиться.

В целом отечественный флот мог обеспечить перевозку до 80% внешнеторговых грузов. В последующие годы флот РФ стал уменьшаться из-за бегства судов под «удобные флаги» и в результате вывода из эксплуатации устаревшего тоннажа. Все это происходит на фоне падения объема морских перевозок, вызванных рядом причин, в том числе изменениями в географии российской внешней торговли.

Морской транспорт является основным средством перевозки внешнеторговых грузов. На морском транспорте сложились две основные формы его эксплуатации: трамповое судоходство, при котором работа грузовых судов не связана с постоянными районами плавания, портами погрузки и выгрузки, не ограничена определенным видом груза, а цена перевозки устанавливается по соглашению сторон; линейное судоходство, т. е. форма регулирования судоходства, обслуживающая направление перевозок, с устойчивым пассажиро - и грузопотоками и предусматривающая организацию движения закрепленных за линией судов по расписанию с оплатой по тарифу. Характерным признаком линии является постоянство оборота судов на основании существующего расписания.

Организуя морские перевозки внешнеторговых грузов, предприятия внешнеэкономического комплекса должны работать через экспедиторов. Это во многом облегчает им работу как по осуществлению самих перевозок, так и по построению взаимоотношений с судовладельческими организациями.

**2.4 Организация доставки товаров автомобильным транспортом**

В течении длительного времени участие автомобильного транспорта в международных перевозках сводилось к подвозу груза к железным дорогам и доставке его с железнодорожных станций получателям. Начиная с середины 60-х годов автомобильный транспорт постепенно начал участвовать в международных перевозках, а в девяностых годов он занял ведущее положение в торговле с многими странами Западной Европы. Особенно это касается завоза в Россию импортных товаров. Грузооборот автотранспорта в целом по миру увеличился с 1913 по 1970г. в сотни раз: К 70-м годам был превышен рубеж в 2000 млрд. т-км. В последующие три десятилетия грузооборот возрос еще более чем на треть и к 2007 г. достиг 3900 млрд. т-км.

Развитие автомобильного транспорта радикально изменило всю ситуацию с сухопутными перевозками грузов и пассажиров. В конечном итоге был вначале вытеснен гужевой транспорт, а впоследствии было серьезно ограничено развитие железных дорог.

Мировой парк грузовых автомобилей только за последние 30 лет вырос в 2 раза - с 70 млн. до более чем 140 млн., а легковых автомобилей - в 1,7 раза. При этом большая часть автотранспортных средств принадлежит развитым странам Европы и Северной Америки, равно как и основная часть дорожной сети с твердым покрытием.

Международные автомобильные перевозки грузов в Европейских странах, включая Россию и многие страны СНГ, осуществляются на основе положений "Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), заключенной в Женеве в 1956 г. (вступила в силу для СССР 1 декабря 1983 г.)

Данная Конвенция применяется ко всякому договору автомобильной перевозки грузов, когда место погрузки груза и место доставки, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере одна является участником Конвенции.

Если на части маршрута перевозки автотранспортное средство транспортируется вместе с перевозимым им грузом по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или по воздуху, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом.

Договор перевозки устанавливается накладной. Полное ее наименование "международная товарно-транспортная накладная", однако в оперативной терминологии она известна под названием накладная ЦМР (CMR), по латинской аббревиатуре названия самой Конвенции.

Накладная составляется в трех оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или заменены штемпелем отправителя и перевозчика (если это допускается законодательством страны, в которой заполнена накладная).

Получатель указывает дату получения груза, время прибытия автотранспортного средства под погрузку и убытие с разгрузки. Эта информация также заверяется штампом и подписью получателя.

Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз и предназначен для получателя, третий передается перевозчику. Для удобства расчетов, для таможенного оформления, для учета или отчетности на предприятии рекомендуется составлять лишние два – три экземпляра накладной.

В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на несколько автотранспортных средств, или же когда дело касается различных грузов или партий грузов, то отправитель или перевозчик имеет право требовать составления стольких накладных, сколько транспортных средств используется для перевозки, или сколько разных видов или партий грузов подлежит перевозке.

При принятии груза перевозчик обязан проверить точность записей в накладной относительно числа грузовых мест, их маркировки и номеров, а также внешнего состояния груза. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или количества груза. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест.

Отправитель обязан приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика все необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей.

Правомочное по договору лицо может считать груз потерянным, если он не был доставлен в течении тридцати дней по прошествии установленного в накладной срока доставки. Если же срок не был определен, то в течении шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком. Правомочное по договору лицо может при получении им возмещения за утраченный груз просить в письменной форме о его немедленном возвращении в том случае, если груз будет найден в течении года, следующего за уплатой возмещения.

Если перевозка, условия которой определяются единственным договором, осуществляется несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из последующих перевозчиков становятся в силу принятия ими груза и накладной участником договора на указанных в накладной условиях. Перевозчик, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. При осуществлении внешнеторговых перевозок автомобильный транспорт имеет определенные преимущества перед другими видами транспорта: маневренность, доставка грузов «от двери до двери»; срочность и регулярность доставки; доставка может быть организована по системе «just in time» (точно в срок); упаковка (требуется в меньших объемах или не требуется вовсе). Автомобильный транспорт обеспечивает высокую валютную эффективность перевозок.

**2.5 Трубопроводные перевозки**

В том, что касается перевозки грузов, весьма специфично положение с наливом, к которому относят сырую нефть, нефтепродукты, некоторые жидкие химикалии и сжиженный газ. Первоначально эти грузы перевозили в цистернах по железным дорогам и на специальных морских или речных судах (танкерах). Однако затем в связи со стремительным ростом потребностей мировой экономики, прежде всего в нефти и газе, возник новый вид транспорта - трубопроводный. Наибольший его подъем приходится на вторую половину и особенно на конец прошлого столетия. Существующие проекты, включая те, которые уже реализуются, свидетельствуют, что развитие этого транспорта будет быстро продолжаться и в нынешнем XXI столетии. Он характеризуется низкой себестоимостью транспортировки, герметичностью труб, что фактически исключает потерю грузов, высокий уровень автоматизации операций залива, перекачки и слива, независимость от окружающей среды и отсутствие ее воздействия на процесс транспортировки. Обеспечение непрерывности подачи и транспортировки груза. В настоящее время реализуются или близки к реализации несколько важных проектов про-кладки нефтепроводов, имеющих экспортное значение. Среди них Балтийская трубопроводная система (БТС) и расширение нефтепровода Тихорецк-Новороссийск, перспективные проекты строительства трубопроводов из Восточной Сибири в Китай и ряд других.

**3. Проблемы и перспективы транспортного обслуживания ВЭД**

В транспортной системе сохраняется ряд нерешенных системных проблем. Отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы. В период реформ транспорт фактически не рассматривался как единый объект государственного управления[[11]](#footnote-11).

На транспорте завершены структурные преобразования. В значительной мере сохранились организационные структуры и экономические механизмы, присущие плановой экономике. В важнейшем секторе железнодорожного транспорта рыночные реформы находятся на начальном этапе. Присутствие государства в сфере транспортного бизнеса и государственное регулирование отдельных видов транспортной деятельности избыточны. Не завершено создание правовой базы транспорта, адекватной рыночным условиям. Экономические и административные механизмы не всегда учитывают специфику транспортной деятельности в рыночных условиях. Отдельные виды транспортной деятельности имеют низкую экономическую эффективность, непривлекательны как сфера инвестиций и предпринимательства. Многие транспортные предприятия, относящиеся к государственному и муниципальному сектору, плохо приспособлены к эффективному функционированию в рыночных условиях. Усиливается неравномерность в использовании производственных мощностей действующих инфраструктурных объектов. Рост объемных показателей транспортного сектора привел к возникновению ряда проблем в развитии транспортной инфраструктуры и основных фондов в целом, которые, как показывает опыт зарубежных стран, будут усугубляться по мере экономического роста. Эти дисбалансы являются не просто причиной неудобств, они неприемлемы для растущего общественного сознания, противоречат концепции устойчивого развития.

Значительная часть инфраструктурных объектов работает с превышением номинальной загрузки. Вместе с тем существуют объекты, оптимальная загрузка которых не может быть достигнута в среднесрочной перспективе. Темпы развития автомобильных дорог не соответствуют темпам автомобилизации и социально – экономическим потребностям. Слаборазвитая автотранспортная система оказывает негативное влияние на экономику страны, сдерживая развитие целого ряда богатых природными ресурсами регионов, в которых не обеспечено круглогодичное транспортное сообщение, и резко усугубила социальные проблемы населения. Технико – экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе и новых, поставляемых транспортным машиностроением, существенно ниже мирового уровня. В транспортной инфраструктуре наиболее существенно отставание в применении современных транспортных технологий, а также информатизации транспорта. Следствием этого на рынке являются недостаточное количество предоставляемых услуг, высокий уровень издержек, сохранение недопустимо высоких показателей транспортной аварийности и негативного экологического воздействия транспорта, а на международных транспортных рынках в условиях постоянного ужесточения технических требований к транспортным средствам – снижение конкурентоспособности.

Анализ современных тенденций и проблем развития транспортной инфраструктуры и основных фондов указывает на то, что они приняли системный характер и требуют комплексного подхода к их решению.

Основными направлениями в развитии инфраструктуры отдельных видов транспорта являются:

В области железнодорожного транспорта

Поэтапное обновление и модернизация основных производственных фондов железнодорожного транспорта, повышение безопасности движения и качественного обеспечения платежеспособного спроса на перевозки пассажиров и грузов;

Внедрение информационно – управляющих систем, модернизация устройств автоматики, телемеханики, связи и энергоснабжения;

Оптимизация эксплуатационной работы сети и совершенствование управления перевозочным процессом, создание единого центра управления перевозками и ряда региональных центров;

Реконструкция и модернизация железнодорожных линий;

Реконструкция и развития пограничных железнодорожных станций для обеспечения беспрепятственного пропуска поездов в международном сообщении и создание условий для проведения пограничного и таможенного досмотра;

Развитие скоростного и высокоскоростного транспорта.

В области автомобильного транспорта

Завершение формирования единой автодорожной сети и ее интеграции в системы автомобильных дорог международного значения;

Модернизация и реконструкция подъездов к железнодорожным станциям, речным и морским портам и другим объектам транспортной инфраструктуры;

Создание крупных терминальных комплексов;

Внедрение системы электронно – логистического сопровождения автотранспортных средств.

В области воздушного транспорта

Оптимизация количества международных и узловых аэропортов, осуществление в приоритетных аэропортах глубокой модернизации производственных объектов;

Техническое перевооружение системы организации регулирования воздушного движения;

Открытие новых воздушных трасс для полетов воздушных судов;

Повышение эффективности взаимодействия национальной системы с зарубежными системами организации воздушного движения.

В области морского транспорта

Создание систем безопасности мореплавания;

Диверсификация портовой индустрии в соответствии с перспективными сценариями развития внешней торговли;

Развитие систем, обеспечивающих навигационное обслуживание и безопасность судоходства;

Строительство инспекционно – досмотровых комплексов для таможенного контроля крупногабаритных грузов[[12]](#footnote-12).

**Заключение**

Темпы развития и качественные перемены на транспорте в XXI веке сравнимы по своим масштабам с тем, что было достигнуто в целом за всю его предыдущую историю. В результате не только колоссально возросло значение транспорта, но и более зримо проявилась его роль как важнейшего звена инфраструктуры. Развитие транспорта и других средств коммуникаций определяет не только «освоение» и структуризацию пространства, то есть в принципе экстенсивный процесс экономического роста, но и качественное совершенствование экономики, то есть процессы интенсивного роста. В этом смысле сфера коммуникаций, включающая перемещение теперь уже не только материальных объектов, но и виртуальных ценностей (информации), превратилась в ключевую. Соответственно ее функционирование становится важнейшим фактором развития и экономики, и общества в целом.

Именно тогда возникают новые транспортные отрасли, либо не существовавшие ранее, либо делавшие до того свои первые шаги. В новом, XXI столетии они являются важнейшими компонентами мировой экономики.

Намного возросли количество и техническая оснащенность морских портов (только крупных насчитывается несколько тысяч). Благодаря железным дорогам, автомобильным коммуникациям и речным путям они оказались интегрированы в сети наземных транспортных систем. Бурное развитие электронных средств связи, глубоко пронизывающие эти транспортные системы, все больше превращает транспортную инфраструктуру в материальную базу процесса глобализации мировой экономики. Формируется мировая транспортная система.

В целом радикальные изменения на транспорте, имевшие место в XXI в., еще далеко не закончены. В ближайшие десятилетия следует ожидать не только количественных, но и глубоких качественных перемен. Кроме того, есть основания предполагать, что изменится сам подход к роли и значению транспорта, то есть будут пересматриваться теоретические положения, касающиеся этой сферы.

Рост населения, прежде всего в развивающихся странах, быстрое развитие мировой экономики, перемены в международном разделении труда будут и впредь влиять на объемы и товарную структуру грузопотоков, равно как и на географию перевозок. Глобализация мировой экономики будет воздействовать на развитие транспорта как непосредственно, так и через политику государств, и инфраструктурная роль транспорта вполне осознана руководством крупнейших держав и транснациональных корпораций.

Интеграционные процессы, внедрение новейших электронных информационных систем приводят к все большей унификации производственных процессов, использованию однотипных машин при производстве идентичных товаров, внедрению сходных или даже идентичных технологий. Это способствует нивелировке чисто производственных затрат. В результате на первый план в качестве решающего фактора ценовой конкуренции выходят транспортные затраты производителей. Проблемы логистики, таким образом, приобретают особое значение. Очевидно, что в XXI в. на все стороны развития транспорта решающее воздействие будет оказывать организация с пространственной точки зрения производственных процессов, прежде всего в основных отраслях промышленности. Иными словами, схемы перемещения в пространстве основных материальных элементов производства и готовой продукции. Рационализация транспортных схем безусловно будет сдерживать количественные показатели развития: объем перевозок, парк транспортных средств, протяженность дорог и трасс, размеры других инфраструктурных сооружений.

**Список использованных источников**

1. Приказ МПС от 16.06.2003 №21 «Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом».

2. Приказ МПС от 18.06.2003 № 28 «Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом»

3. Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В. Внешнеэкономическая деятельность – Дело, 2007. – 256 – 269 – 271

4. Кочетова С.Н. Транспорт во внешнеэкономических связях России. – М., 2006. – С. 7-8.

5. Кретов И.И., Садченко К.В. Логистика во внешнеторговой деятельности: Учеб. – М.: Маркетинг, 2006. – 115 – 118.

6. Кто такой экспедитор?//Международный экспедитор. – 2005. - №1.–С. 5.

7. Неверов К.Л. Анализ конкурентной способности видов транспорта//Международный бизнес. – 2006. - №3. – С.42.

8.Николаев Д.С. Транспорт в международных экономических отношениях.- МО, М., 2007 г. – 109 с.

9. Николашина В.М. Сервис на транспорте. – М.:Академия, 2006. – 141 с.

**Приложение**

Таблица 1.1.3.1

|  |  |
| --- | --- |
| Вид транспорта | Обычно используется для: |
| Трубопровод | Жидкости и газы на большие расстояния, например вода, нефть |
| Воздушный | Технически все виды продукции, но высокая стоимость транспортировки при малых объемах сводит его использование к перевозке товаров только с высокой стоимостью при малых объемах, например, электротоваров |
| Водный (судно, баржа) | Все виды продукции. Большие объемы, но длительный срок исполнения заказа сводит использование только к перевозке нескоропортящейся, недорогостоящей продукции, как уголь, лесоматериалы, кирпич и т.п. |
| Железнодорожный | Все виды. Большие объемы, скорость. Ж/д системы состоят из узлов, так что могут использоваться в соединении с другими видами транспорта в перевалочных складах. Желательно, чтобы были условия для перегрузки и хранения |
| Автодорожный | Любая продукция (обычно готовые изделия), небольшие объемы, скорость |

Таблица 1.1.3.2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| задачи | Автомобильный | Ж/д | Воздушный | Водный | Трубопровод |
| Скорость доставки | 2 | 3 | 1 | 4 | ---- |
| Надежность доставки | 1 | 2 | 3 | 4 | ---- |
| Стоимость | 4 | 3 | 5 | 2 | 1 |
| Гибкость маршрута | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Возможности | 2 | 1 | 3 | 4 | 5 |
| Доступность | 1 | 2 | 3 | 4 | ---- |
| Частота | 1 | 3 | 2 | 3 | ---- |
| Общий балл | 12 | 16 | 19 | 25 |  |

Оценка по 5-бальной шкале 1 - лучший, 5 - худший балл.

1. ### 1 Николаев Д.С. Транспорт в международных экономических отношениях.- МО, М., 2007 г. – 109 с.

   [↑](#footnote-ref-1)
2. Николаев Д.С. Транспорт в международных экономических отношениях. – М, 2006. – 10 с. [↑](#footnote-ref-2)
3. Кочетова С.Н. Транспорт во внешнеэкономических связях России. – М., 2006. – С. 7-8. [↑](#footnote-ref-3)
4. Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В. Внешнеэкономическая деятельность. – Дело, 2007. – 256 - 259 [↑](#footnote-ref-4)
5. Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В. Внешнеэкономическая деятельность. – Дело, 2007. – 256 – 260. [↑](#footnote-ref-5)
6. Кретов И.И., Садченко К.В. Логистика во внешнеторговой деятельности: Учеб. – М.: Маркетинг, 2006. – 115 – 118. [↑](#footnote-ref-6)
7. Приказ МПС от 16.06.2003 №21 «Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом». [↑](#footnote-ref-7)
8. Неверов К.Л. Анализ конкурентной способности видов транспорта//Международный бизнес. – 2006. - №3. – С.42. [↑](#footnote-ref-8)
9. Кто такой экспедитор?//Международный экспедитор. – 2005. - №1. – С. 5. [↑](#footnote-ref-9)
10. Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В. Внешнеэкономическая деятельность. – Дело, 2007. – 256 – 269 – 271. [↑](#footnote-ref-10)
11. Николашина В.М. Сервис на транспорте. – М.:Академия, 2006. – 136 с. [↑](#footnote-ref-11)
12. Николашина В.М. Сервис на транспорте. – М.:Академия, 2006. – 141 с. [↑](#footnote-ref-12)