ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ И НАУКЕ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

КАФЕДРА "Мировой экономики и экономической теории"

Реферат по предмету "Внешнеэкономическая деятельность" на тему:

**ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Выполнила:

Проверила:

Волгоград 2006

План

Введение

Глава 1. Виды транспорта, используемые во внешнеэкономической деятельности

Глава 2. Организация транспортного обеспечения

Глава 3. Особые транспортные связи

Вывод

Приложение

Список использованной литературы

## Введение

Транспорт - это совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, создающих оптимальные условия для их взаимодействия. Благодаря транспорту создаются необходимые условия для завершения производственных процессов по выработке различной продукции. Продукцией транспорта следует считать непосредственно сам процесс перемещения товаров от изготовителя к потребителю.

В странах с рыночной экономикой свободное предпринимательство с помощью транспорта развивается и совершенствуется, устанавливая и укрепляя связи с различными предпринимателями из разных стран. Взаимодействие подобного рода создаёт необходимые условия для получения прибыли всем участникам внешнеэкономической деятельности.

Во многих странах мира, как и в России, существуют государственные органы регулирования различными экономическими системами, включая транспорт. Государственные железные дороги широко распространены в странах мира, имеются также государственные воздушные линии, автомобильный и другой транспорт.

## Глава 1. Виды транспорта, используемые во внешнеэкономической деятельности

Основной объём грузооборота мировой внешней торговли приходится на международные морские перевозки - почти 60%.

Перевозки грузов в заграничном плавании выполняются между портами России и зарубежных стран. В линейном сообщении суда транспортируют грузы по расписанию на установленном направлении.

Применяются три вида линий: односторонние, совместные, конференциальные. Односторонние линии обслуживаются судами под флагом одной страны. Совместные линии обслуживаются судами России и судоходных предприятий других государств. Линии подобного рода создаются как на основе межправительственных соглашений, так и на основе соглашений между судоходными предприятиями.

Обычно соглашения о создании совместных линий предусматривают паритетный подход по выделяемому тоннажу, заработанному фрахту и количеству груза.

Конференциальные линии обслуживают судоходные предприятия, входящие в состав объединений-конференций.

В зависимости от режима (тоннажа) линии делятся на срочные, в расписаниях которых указываются точные даты прихода и отхода судов по каждому порту, и регулярные. В расписаниях движения судов регулярных линий указываются только периоды заходов и отходов судов: один раз в неделю, декаду, месяц.

Морские перевозки в линейном судоходстве осуществляются по коносаменту.

Коносамент - это документ, выдаваемый перевозчиком, удостоверяющий принятие груза к перевозке с обязательством доставить его в порт назначения и выдать его законному держателю. Коносамент является договором морской перевозке в линейном судоходстве, выступает в роли расписки перевозчика в приемке груза и является товарораспределительным документом.

В соответствии с указанным в коносаменте лицом, имеющим право получить груз, они подразделяются на именные, ордерные и на предъявителя. По именному коносаменту груз получает лицо, на чье имя этот документ выписан. Ордерный коносамент выдается "приказу отправителя", "приказу получателя", его передача возможна по передаточной надписи того и другого. Предъявляемый коносамент передается простым вручением. Коносамент обычно составляется в нескольких экземплярах, о количестве которых делается отметка на каждом из них. После выдачи груза по одному остальные теряют силу.

В зависимости от выдачи коносамента на погруженный на судно груз или сданный на склад для отгрузки коносаменты бывают бортовые и коносаменты на груз, принятый к перевозке.

Коносамент сквозной представляет собой документ, на основании которого грузы транспортируются из порта погрузки в пункт назначения двумя или более судоходными линиями, взаимодействующими в соответствии с соглашением. Сквозной коносамент может оформлять перевозки и другими видами транспорта.

Коносамент, не содержащий каких-либо оговорок перевозчика, ставящих под сомнения количество принятого к перевозке груза или указывающих о потере качества товара и дефектах упаковки, называется чистым коносаментом.

Коносамент в линейном судоходстве содержит в себе большее число условий по сравнению с коносаментом, используемым в трамповом сообщении.

Трамповое судоходство представляет судоходство без расписания, не связанное с постоянным районом плавания, а также с заранее установленными портами отправления и назначения. Для использования судна в трамповом судоходстве необходимо заключить договор фрахтования судна, представляющий собой соглашение между судовладельцем фрахтователем о найме судна или части его помещений для перевозки груза.

Договор называется "чартер". Чартер играет главную роль в регулировании сторон в трамповом судоходстве, а коносамент является документом, дополняющим его. В международной торговле перевозка грузов по коносаментам регулируется международной конвенцией по унификации некоторых правил о коносаментах 1924 г., изложенной в "Гаагских правилах" и дополненной Протоколом о поправках к конвенции в Брюсселе в 1968 г.

В марте 1978 г. в Гамбурге принята конвенция ООН о морской перевозке грузов - "Гамбургские правила", - рассмотревшая ряд дополнений как к коносаментам, так и к другим договорам перевозки, исключая чартер. "Гамбургские правила" вступили в силу в 1992 г., но среди их участников нет крупных морских держав.

К транспортным средствам морского флота относятся суда для перевозки генеральных грузов, контейнеровозы, лихтеровозы, ролкеры, паромы, танкеры.

Суда для перевозки генеральных грузов (в ящиках, мешках, коробках и другой упаковке) пока еще являются основным типом судов для перевозки грузов между небольшими портами во всем мире. Грузы размещаются в трюмах, оборудованных вентиляционными устройствами и противопожарными системами.

Большое распространение на основных грузовых линиях получили специализированные контейнеровозы. Суда такого типа имеют трюмы, допускающие перевозку стандартных контейнеров ИСО 3, 6, 9, 12 м. типовое судно грузоподъемностью 6000 т может транспортировать 2000 шестиметровых контейнеров. Часть из них можно перевозить на палубе, а также в режиме рефрижераторов. Контейнеровоз в состоянии перевозить в течение года грузов в 7 раз больше, чем судно обычного типа одинаковой грузоподъемности.

Лихтеровозы представляют собой систему, включающую большое судно-плавбазу, перевозящее несколько десятков малых судов, которые могут входить в устья рек и за счет осадки (не более 4 м) подходить к любым мелководным причалам. Как правило, малые суда являются несамоходными баржами грузоподъемностью от 200 до 1 тыс. т. Плавбаза оборудована мощным 2000-тонным гидроподъемником, с помощью которого она поднимает или опускает полногрузные баржи с палубы до уровня воды. Крупнейшие лихтеровозы способны перевозить до 246 барж, содержащих по 832 т груза. Плавбаза никогда не входит в порт, а находится на рейде вне портовых сооружений.

Суда ролкерного типа дают возможность автомобилям, тягачам въезжать через нос или корму. Ролкеры являются удобной формой взаимодействия различных видов транспорта, при которой автомобили не разгружаются и перевалка грузов отсутствует. На ролкеры можно грузить все виды автомобилей.

Паромная переправа позволяет также без перегрузки транспортировать до 100 вагонов одновременно.

Для перевозки сырой нефти и других наливных грузов используются танкеры с различной грузоподъемностью. Наибольшую трудность испытывают порты крупнотоннажных танкеров и супертанкеров. Для них необходимо сооружение специальных портов с глубоководными подходами, а также терминалов с большими емкостями для перекачки груза.

Морской транспорт отличается:

низкой по сравнению с большинством других видов транспорта себе стоимостью перевозок;

мобильностью, так как в зависимости от спроса и предложения на тоннаж суда могут легко переключаться с одного маршрута на другой;

большой грузоподъемностью, что позволяет перевозить значительные партии груза;

практически неограниченной пропускной способностью морских путей.

Доля грузооборота железнодорожного транспорта в мировой внешней торговле составляет почти четверть от его общего объема.

Для железнодорожного транспорта характерна:

высокая эффективность, которая достигается при перевозках на расстоянии свыше 200 км;

относительная дешевизна по отношению к автомобильным перевозкам;

возможность доставки "до двери" за счет строительства подъездных путей к предприятиям;

способность перевозить широкую номенклатуру различных грузов;

независимость от климатических условий.

Регулирование железнодорожных перевозок в Европе осуществляется на основе "Котиф", представляющего собой соглашение западноевропейских железных дорог по перевозке грузов и пассажиров, являющееся фактически договорным актом по координации деятельности железных дорог.

Более 10% мирового грузооборота в настоящее время перевозит воздушный транспорт. Следует отметить, что наиболее быстрыми темпами доля авиации в мировых перевозках росла в 80-е гг.: с 1% в 1985 г. до 10% в 1992 г.

С целью решения проблем коммерческой и технической эксплуатации воздушного транспорта, обеспечения безопасности полетов в 1944г. в Чикаго 52 государства подписали Конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагская Конвенция). Для решения коммерческих вопросов, сглаживания конкуренции и расширения взаимодействия авиакомпаний на международных воздушных линиях в 1945 г. была создана специализированная неправительственная организация - Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Эта организация координирует деятельность между авиакомпаниями, регулирует коммерческие соглашения между ними, совершенствует систему установления тарифов на мировом рынке воздушных перевозок.

В дополнение к ИАТА в 1947 г. была создана организация гражданской авиации (ИКАО), представляющая собой специализированное учреждение ООН. ИКАО предназначена для осуществления международного сотрудничества в гражданской авиации с целью обеспечения безопасности, регулярности и экономической эффективности международных воздушных сообщений.

Важное значение имеет порядок определения ответственности авиации за утрату, недостачу или повреждение груза в процессе перевозки. Ответственность определяется основными положениями Варшавской конвенции 1929 г. с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 г. (Гаагский протокол). В настоящее время в практике международных воздушных перевозок Варшавско-Гаагская система ответственности авиаперевозчика получила признание большинства стран мира.

Авиационный транспорт отличается:

высокой скоростью доставки;

сокращением (спрямлением) пути;

высокой сохранностью груза в пути;

возможностью перевозки в отдаленные районы, где невозможны другие виды транспорта;

дороговизной доставки.

В 1956 г. Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН была разработана Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, позволяющая определить и регулировать основные коммерческие условия международных автотрассах.

Автомобильный транспорт обеспечивает:

возможность доставки грузов от грузоотправителя до получателя без перегрузки;

высокую сохранность груза;

большую мобильность и скорость перевозки;

экономичность при перевозке товарно-штучных грузов на небольшие расстояния (до 200 км);

ритмичность перевозки грузов без необходимости их накопления;

ограниченность использования на большие расстояния при перевозке значительных партий грузов;

зависимость от дорожной сети.

Трубопровод представляет собой транспортное средство, совмещающееся с путем, по которому перемещается груз. В международных сообщениях в основном используются трубопроводы, по которым транспортируется газ, нефть и продукты ее переработки. Имеется несколько трансконтинентальных трубопроводов, перекачивающих нефть, газ, нефтепродукты из азиатской части России через Украину и Беларусь в Западную Европу.

Трубопроводный транспорт обеспечивает:

низкую себестоимость транспортировки;

герметичность труб, что фактически исключает потери грузов;

высокий уровень автоматизации операций залива, перекачки и слива;

непрерывность подачи и транспортировки грузов.

## Глава 2. Организация транспортного обеспечения

В России отсутствует специальное законодательство в сфере транспорта. Не сложилась пока базирующаяся на правовой основе система государственного регулирования транспортной деятельности. Транспорт не несет ответственности и за неполное удовлетворение спроса на перевозки. Нормативы качества определяются транспортом, исходя из своих возможностей, они не учитывают многих требований потребителей его услуг.

В процессе выполнения контрактных обязательств по поставке товаров стороны вступают в договорные отношения как с транспортными организациями в своих странах, так и за рубежом. Прежде всего речь идет о перевозке грузов от производителей до выходных пунктов в своей стране. Здесь используется главным образом железнодорожный, автомобильный, речной транспорт. А дальше подключается международный транспорт, где главную роль играют морской и автомобильный. Международные железнодорожные перевозки осуществляют на основании двусторонних и многосторонних соглашений, которые заключают соответствующие органы государств-участников, по единому транспортному документу - международной накладной, являющейся договором перевозки.

Западноевропейские страны координируют деятельность железных дорог на основе договорного акта КОТИФ. В железнодорожном сообщении с этими странами железные дороги СНГ аналогичных международных соглашений не имеют. Восточноевропейские страны имеют свое соглашение о прямом железнодорожном сообщении СМГС, в котором участвуют также страны Азии (Китай, Корея, Монголия, Вьетнам). В 1991 году из соглашения вышли европейские страны, но форма накладной при отправке грузов с территории и на территорию стран бывшего СССР сохранилась. Россия имеет также транспортные соглашения с Австрией, Ираком, Турцией. Доставка грузов в западные страны и обратно осуществляется с переоформлением договора перевозки на выходных пограничных станциях железных дорог других стран, которые являются участницами СМГС и КОТИФ. В соответствии с Международным транзитным тарифом (МТК) перевозка грузов стран СНГ оформляется перевозочными документами СМГС до выходной пограничной станции последней транзитной дороги, участвующей в СМГС.

СМГС устанавливает порядок приема грузов к перевозке и выдаче их получателю, заключения договора перевозки, коммерческих реквизитов железнодорожной накладной, сроки доставки грузов, правила перевозки грузов на особых условиях (длинномерные, тяжеловесные, опасные, химические, скоропортящиеся, живность).

Основные условия, которые складываются в международных автомобильных грузовых перевозках, регулирует Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов ЕЭК ООН (КДПГ), подписанная в Женеве 19 мая 1956 г. Она применяется к любому договору о перевозке грузов автотранспортом, когда места принятия к перевозке и доставке грузов, указанные в договоре, находятся в разных странах, из которых, по крайней мере, одна является участницей конвенции. В 1983 году к конвенции присоединился СССР.

При автодорожных перевозках грузов без их промежуточной перегрузки через таможенные границы нескольких государств применяется международный документ - книжка МДП (Comet TIR). Такая перевозка грузов регулируется Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП от 14 ноября 1975 г). Выдается эта книжка ассоциацией, входящей в состав Международного союза автомобильного транспорта и уполномоченной таможенными властями.

Транспортировка грузов воздушным путем регулируется законодательными актами об авиаперевозках. Перевозка товаров оформляется авиагрузовой накладной, которая выписывается грузоотправителем и подтверждает наличие договора между грузоотправителем и перевозчиком о перевозке груза по авиалиниям перевозчика. Она не является товаросопроводительным документом, выдается в трех подлинных экземплярах и вручается перевозчику вместе с товаром. При перевозках морским транспортом заключаются договоры в соответствии с указаниями, изложенными в нормативных документах, - Кодексе торгового мореплавания (КТМ), уставах. Договоры между пароходствами и российскими фрахтователями морских судов заключаются на годовой период с распределением по кварталам с учетом направления перевозок. Подача судов под перевозку внешнеторговых грузов определяется календарным графиком, который составляется ежемесячно. Он является единственным документом, устанавливающим ответственность перевозчика за сроки подачи тоннажа соответствующего типа. Коммерческий график составляется отдельно по линейным и рейсовым судам. Если используется трамповое судоходство для перевозки грузов, то договор фрахтования оформляется чартером, а при перевозках на линейном судоходстве - коносаментом. Большинство трамповых судов универсальны и могут перевозить так называемые генеральные грузы - упакованные и неупакованные товарно-штучные грузы (оборудование, аппаратуру, автомобили, тракторы, вагоны, сельскохозяйственную технику, химикаты и др.). Линейное судоходство представляет специфическую форму транспортных услуг, при которой перевозчик организует регулярную доставку между установленными портами генеральных грузов. Грузы доставляются сборными отправками по заранее объявленному расписанию, используя для всех отправителей стандартный договор морской перевозки (коносамент) и стабильные цены.

Основное содержание договора морской перевозки грузов в соответствии с КТМ заключается в том, что перевозчик (фрахтовщик) обязуется принять от грузоотправителя (фрахтователя) груз, доставить его в сохранности в предусмотренное договором место назначения и там сдать фрахтователю либо по его указанию другому получателю груза, а грузоотправитель обязуется в согласованные сроки предоставить предусмотренный договором груз для погрузки его на судно, уплатить обусловленную провозную плату (тариф, фрахт) и принять груз от судна в пункте назначения. В договоре также обусловливаются условия погрузки, выгрузки, перевозки груза, права, обязанности и пределы ответственности сторон при различных обстоятельствах, порядок уплаты тарифа или фрахта и разрешения различных споров.

Договор морской перевозки может быть заключен и подтвержден письменно с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений.

При фрахтовании на время различают следующие формы: тайм-чартер, бербоут-чартер, димайз-чартер. В тайм-чартере судовладелец сохраняет контроль за техникой эксплуатации судна. При фрахтовании по димайз-чартеру судно сдается в аренду. При фрахтовании в бербоут-чартере судно передается фрахтователю без экипажа на длительный срок (3-5 лет). Может осуществляться фрахтование по генеральному контракту, когда судовладелец обязуется в течение определенного времени перевезти обусловленное количество груза. К стивидорным работам, оплачиваемым судовладельцем, обычно принято относить следующие операции: при погрузке грузов на судно - подъем груза с причала либо от поручней судна в трюм, расформирование груза в трюме с укладкой и сепарацией; при разгрузке судна - формирование груза в трюме судна, застройка подъема и подача его до линии судовых устройств.

Перемещение товаров с территории одного государства на территорию другого государства (т.е. с пересечением границы или границ) тесно связано с выполнением таможенных формальностей. Во внешней торговле общепринято страховать грузы от возможностей порчи при транспортировке. В зависимости от способа перевозки применяется морское, авиационное или наземное страхование. В экспортной торговле часто заключаются расширенные соглашения морского страхования, охватывающие не только морские перевозки, но и перевозку товара со склада продавца на склад покупателя.

В экспортной сделке условия договора купли-продажи обычно предусматривают, кто будет нести расходы по морскому страхованию - продавец или покупатель. При продаже товаров на условиях ФОБ расходы несет покупатель, при продаже на условиях СИФ продавец должен взять на себя страховой полис и оплатить страхование. В договоре на условиях CFR ни продавец, ни покупатель не оформляют страхование, если нет оговорки о том, что "страхование осуществляет покупатель". Груз страхуется в размере 110% от цены СИФ в пользу грузополучателя.

Полис о морском страховании является частью морских отгрузочных документов. Практикуются два вида полисов - таксированный и нетаксированный. В первом указывается окончательная страховая стоимость объекта, во втором - стоимость застрахованных товаров должна быть подтверждена фактурными счетами, расписками, сметами и другими документами. В современной экспортной практике по общему правилу используются таксированные полисы, в них предполагаемые доходы покупателя обычно включены в заявленную стоимость путем добавления определенного процента (как указано, 10%) к сумме фактуры и стоимости отгрузки, а также к страховым взносам на товары.

Полисы бывают трех категорий: рейсовые, срочные и смешанные. Существуют еще генеральные полисы. Одним из средств реализации генерального страхования является открытое страхование, сочетающееся с выдачей страхового сертификата, которое стало популярным и распространенным в экспортной торговле.

Открытый ковернот (временное свидетельство о страховании), как и страховой талон, не является страховым полисом: это документ, на основе которого морской страховщик в дальнейшем обязан выдать должным образом оформленный генеральный или специальный полис на условиях ковернота. Последний может быть временным и постоянным (генеральный полис ограничен 12 месяцами).

Расчеты между грузовладельцами и транспортными организациями ведутся по действующим фрахтовым и тарифным ставкам. Порядок расчетов определяется, как правило, договорами.

Правовой основой расчетов за железнодорожные перевозки в международном сообщении являются для подавляющего большинства европейских стран "Единые правовые предписания для договора о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом" - Конвенция ЦИМ. Россия не является участником этой конвенции, и поэтому наши грузоотправители могут оформить договор перевозки, используя накладную СМГС. Страны Восточной Европы принимают грузы, оформленные по накладной ЦИМ. Порядок и место переоформления накладных установлены новой редакцией Международного железнодорожного транзитного тарифа. При транзите грузов через Венгрию, Словакию, Чехию и Польшу накладные должны переоформляться на первой входной пограничной станции, а через Румынию и Болгарию - на выходной станции страны - участницы перевозки. Переоформление платное.

Автомобильные тарифы устанавливаются в расчете за перевозку одной тонны груза в зависимости от расстояния и могут предусматривать определенные надбавки, скидки, штрафы с установленной суммы. При пересечении грузами границ нескольких государств применяется книжка международной дорожной перевозки (книжка МДП) в соответствии с заключенной Таможенной конвенцией о международной перевозке груза. На морском транспорте расчеты по экспортным и импортным грузам российскими грузоотправителями проводятся с 1993 года с морскими перевозчиками - пароходствами по договорным ценам на основе коносаментов. В международном линейном судоходстве наряду с договорными ставками применяют тарифы линейных конференций. Каждая такая конференция вырабатывает свой тариф. Если ставка фрахта при трамповом сообщении имеет в основе своего формирования спрос и предложение, то линейные тарифы - издержки судовладельцев линейного флота.

Фрахт представляет собой вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за безопасную и сохранную перевозку и доставку грузов. Он выплачивается только в случае такой доставки. Он может быть выплачен как в порту назначения, так и в порту отправления, как предусмотрено в договоре морской перевозки. Плата за авиафрахт обычно исчисляется по весу в килограммах. Когда соотношение объема и веса превышает 6, плата взимается исходя из объема груза.

В основе тарифов за транспортировку нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом лежат фактические издержки владельцев трубопроводов за перекачку. Тарифы этого вида транспорта устанавливаются правительствами соответствующих государств, ставка определяется за перекачку 1 т. нефти на 100 км пути. Уровень их зависит от ценовой конъюнктуры нефти и нефтепродуктов на мировых рынках и ее динамики, официально ставки нигде не объявляются. На уровень тарифа оказывают прямое или косвенное влияние тарифы конкурирующих с трубопроводным железнодорожного и речного транспорта и уровень мирового фрахтового рынка танкерного тоннажа.

## Глава 3. Особые транспортные связи

К особым транспортным связям можно отнести связь Восток-Запад Характерной чертой сотрудничества Восток-Запад в области транспорта сейчас становится распространение европейских и всемирных транспортных систем в восточную часть Европейского континента. В европейский пул "Интерконтейнер" входят уже почти все железные дороги Восточной Европы. Несмотря на то, что пул как форма монополистического объединения имеет временный характер, его создание позволяет упорядочить систему распределения общих расходов и прибыли среди участников.

В 1989 г. были открыты отделения всемирных "DHL" и "TNT" ("Ди-Эйч-Эл" и "Ти-Эн-Ти") в Будапеште, а сейчас совместные предприятия этих компаний и "Юнайтед-Парселз" действуют во всех странах Восточной Европы, в Москве, Санкт - Петербурге и Киеве.

В настоящее время в СНГ имеется ряд совместных проектов по укреплению и модернизации инфраструктуры транспортных коридоров Восток-Запад в Европе.

Таких коридоров пять:

Северный - включает морские линии в Балтийском море и сухопутные в Скандинавии - порты Балтики и Санкт - Петербург.

Центральный - через Польшу на Москву. В этом коридоре намечено строить скоростную железнодорожную магистраль Берлин-Москва через Варшаву-Минск и железнодорожную линию с европейской шириной полотна (1435мм) Брест-Москва. На остальных железнодорожных магистралях в СНГ ширина полотна составляет 1520 мм. Такая же ширина полотна на железных дорогах Финляндии и Монголии.

Центрально-южный коридор проходит по территории Украины, Венгрии, Чехии, Словакии, Австрии, Северной Италии. Основные цели, решаемые с помощью этого коридора, следующие:

Региональная интеграция стран, по территории которых они проходят;

Обеспечение связи между странами Южной, Центральной и Восточной Европы, включая Украину;

Обеспечение связи этих стран с Транссибирским транзитным путем и со странами Ближнего Востока.

В Центрально-южном коридоре имеются автомобильные, трубопроводные и железнодорожные линии. Пограничные станции Чоп, Батево, Ужгород являются воротами в Украину на этом коридоре. За год через них проходит более 40 млн. т грузов, что превышает грузооборот большей части основных морских портов.

Закарпатская область имеет уникальное географическое положение, так как граничит с четырьмя странами и имеет подходы к важнейшим транскарпатским перевалам. Эти уникальные условия создают возможность для развития в Закарпатской области международного центра по комплексным транспортным, экспедиторским, торговым, финансовым, информационным и прочим услугам, которые соответствуют современному понятию транспортного бизнеса.

Рейнско-Дунайский коридор - канал Рейн-Майн-Дунай сулит новые возможности в транспортировке грузов по Дунаю всем придунайским странам.

Южный коридор охватывает бассейн Черного моря и прибрежные транспортные пути.

## Вывод

Процесс перемещения товаров, сырья, материалов и людей является необходимым условием функционирования всех видов внешнеэкономической деятельности. Использование транспорта необходимо в международной торговле товарами, в производственно-сбытовой кооперации, строительстве объектов за рубежом и в России с помощью иностранных партнёров, деятельности предприятий с зарубежными инвестициями, организации туризма, при организации международных выставок и ярмарок.

Транспорт и внешнеэкономическая деятельность находятся в тесной взаимосвязи и оказывают большое влияние друг на друга.

При осуществлении внешнеэкономической деятельности необходимо выполнять сложный и специфический комплекс транспортных операций, обеспечивающих обработку и перемещение огромных масс различных товаров на большие расстояния от изготовителей до потребителей (см. приложение табл.1).

Транспорт имеет ряд особенностей. Основной особенностью является то, что он не создаёт нового товара или продукта, но именно благодаря транспорту меняется местонахождения товара по отношению к потребителю, который после получения товара, продукции сможет его использовать для новых целей.

Потребительной стоимостью, создаваемой транспортом является пространственное перемещение товаров, продукции от места производства к месту потребления.

Важной отличительной особенностью транспорта является эффект, возникающий при перевозке товаров и людей, который заключается в том, что он не может возникать отдельно от транспорта, храниться и реализовываться в отрыве от него. Транспортная услуга, являющаяся продукцией транспорта, осуществляется и потребляется непосредственно с процессом транспортного производства.

Существенной особенностью транспорта является его особое место в международном товарообмене. С одной стороны, транспорт в международном разделении труда является необходимым условием его осуществления, а с другой стороны, транспортная индустрия выступает на международных рынках экспортёром своей продукции, реализуемой в виде транспортной услуги.

Особенностью транспорта во внешнеэкономической деятельности является подверженность его продукции - транспортной услуги - воздействию всех факторов, характеризующих развитие рыночной экономики. Прежде всего, это относится к колебаниям цен на топливо, соотношению спроса и предложения на перевозку грузов, состоянию политических и экономических отношений различных государств и другие факторы.

## Приложение

Табл. 1. Классификация транспортных операций во внешнеэкономической деятельности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Признак классификации | Виды операций |
| 1.  | По предмету транспортных операций | Грузовые, пассажирские, багажные |
| 2.  | По виду транспорта | Водные (морские, речные), железнодорожные, автомобильные, трубопроводные, смешанные перевозки (участвуют два или более видов транспорта)  |
| 3.  | В зависимости от транспортной характеристика товара | С сухим грузом: навалочные, руда, уголь, зерно, цемент, минеральные удобрения, генеральные и штучные.С наливным грузом: нефть и нефтепродукты, растительные масла, жиры, вино, жидкие химические грузы и другие.  |
| 4.  | По периодичности | Регулярные и нерегулярные перевозки: линейное и трамповое судоходство, регулярное воздушное сообщение и чартерные рейсы.  |
| 5.  | В зависимости от порядка прохождения границы | Перегрузочные и бесперегрузочные перевозки |
| 6.  | По виду транспортно-технологической системы | Контейнерные, паромные, лихтерные, ролкерные |
| 7.  | В зависимости от завершения перевозки в соседней стране | Соседские, транзитные, кольцевые |
| 8.  | По виду сообщений | Прямые, непрямые: ломаные с несколькими перевозчиками, с переотправкой по одному или нескольким договорам перевозки |
| 9.  | В зависимости от состава участников перевозочного процесса | Осуществляемые изготовлением товара, продавцом или покупателем, заказчиком товара, перевозчиком, посредником |
| 10.  | В зависимости | Осуществляемые внутри страны и на территории других стран |

## Список использованной литературы

1. Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В. Внешняя экономическая деятельность: Учеб. пособие. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Дело, 2002. - 424 с.
2. Круглов М.И. Стратегическое управление компанией. Учебник для ВУЗов. - М.: Русская деловая литература, 1998. - 768 с.
3. Прокушев Е.Ф. Основы внешнеэкономической деятельности: Учеб. пособие. Белгород: БКАПК, 1998. - 276 с.
4. Прокушев Е.Ф. Внешнеэкономическая деятельность: Учебник. - 2-е изд., испр. И доп. - М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и Ко", 2006. - 448 с.
5. Хасбулатов Р.И. и др. Внешняя экономическая деятельность предприятия: Учебник для вузов. - М.: Международные отношения, 2001. - 544 с.