**Содержание:**

Введение

1. Сущность международных транспортных операций

2. Виды транспортных операций

3. Организация международных перевозок

4. Базисные условия транспортного обслуживания внешнеторговых сделок

5. Правовые основы транспортных операций

Заключение

Список литературы

Введение

Выбор данной темы в качестве исследования можно обосновать её актуальностью для России, а именно попытки согласовать транспортную систему с усиливающимися в последнее время (5-10 лет) процессами формирования и развития международных транспортных коридоров:

° согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов - рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;

° оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров – создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки отечественной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;

° содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков - повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;

° переключение транзитных и российских внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;

° повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров - развитие международного туризма и культурных связей.

1.Сущность международных транспортных операций

Транспортные связи — важная и непременная составляющая функционирования международных экономических отношений. Транспортные средства обеспечивают движение товаров и услуг на мировых рынках от поставщиков к потребителям. Функционально транспорт обслуживает непосредственно процесс обращения, сливаясь с ним полностью. Вне транспортного обслуживания трудно себе представить процесс обращения товаров и услуг.

Транспортировка товаров и услуг как бы продолжает процесс производства. Затраты на транспортировку созданной продукции добавляются к общим затратам данного товара и входят в себе-стоимость и цену. Они составляют дополнительные издержки об-ращения и выступают в качестве важного компонента цены. При этом доля транспортных затрат в цене может быть весьма существенной (до 30% себестоимости продукции). Поэтому успех внешнеторгового контракта и его экономическая эффективность в немалой степени зависят от того, как перевозится тот или иной груз, использованы ли для перевозки самые экономичные и быстроходные транспортные средства.

Транспортный фактор всегда рассматривался в качестве важной предпосылки итенсификации мировой торговли. Великие географические открытия XVI—XVIII веков были непосредственно обусловлены ростом морского судоходства, что дало мощный толчок развитию мировой торговли. Овладев силами паровой и электрической энергии в XIX веке, человечество существенно усовершенствовало средства транспорта. Пароходы, железные дороги сделали настоящую революцию на транспорте. Все это в свою очередь способствовало дальнейшему развитию мирохозяйственных связей.

Международные хозяйственные отношения обусловливают громадные потоки передвижения товаров из одних стран в другие. Сама по себе транспортная сеть сформирована в рамках национальных экономических систем. Все виды транспорта (за исключением морского) имеют, прежде всего, внутрихозяйственные цели для своего функционирования. Вместе с тем они обслуживают и международные перевозки. По мере расширения и углубления международной торговли развиваются и международные транспортные связи; Важнейшими факторами их постоянного роста и качественного совершенствования являются: 1) темпы и объемы внешнеэкономической деятельности;

2) научно-технический прогресс, использование достижений которого непосредственно влияет на качество транспортных средств.

Транспортное обслуживание международных экономических отношений осуществляется в двух направлениях: перевозка товарных грузов и перевозка пассажиров. Мы рассмотрим главным образом первое направление, ибо оно непосредственно связано с внешнеторговыми контрактами. За последние 20—25 лет наметилась тенденция к сокращению объемов перевозимых грузов. В начале 70-х годов суммарный объем международных перевозок оценивался в 4,5—4,6 млрд т. В 1996 г. тоннаж перевозок сократился до 3,8 млрд т. Это факт свидетельствует не о падении темпов международной торговли, а о качественных переменах в структуре товарообмена, где сократилась доля топливно-сырьевой продукции как наиболее «транспортоемкой».

2. Виды транспортных операций

Среди всех видов транспорта самым распространенным в международной торговле является морской транспорт. Этот вид транспорта обеспечивает примерно 65% объема международных грузовых перевозок. Основной ассортимент перевозок составляют наливные и навалочные грузы, т.е. все те же топливно-сырьевые товары, составляющие около 40% объема морских перевозок. Остальные 60% приходятся на генеральные грузы (готовая промышленная продукция, товары потребительского назначения, продовольствие).

На железнодорожный транспорт приходится примерно 15—17% объема международных перевозок. Он, как правило, используется для внутриконтинентальных перевозок. Ведь из России в США по железной дороге не поедешь! Если средняя протяженность морской внешнеторговой перевозки составляет 2500-3000 км, то железнодорожной — примерно 800-1100 км.

Серьезным конкурентом морскому транспорту за последние 30—40 лет стал воздушный транспорт. Учитывая преимущества авиатранспорта в скорости перемещения, он стал лидером в международных пассажирских перевозках. Причем по мере внедрения скоростных и широкофюзеляжных самолетов провозная способность довольно резко увеличилась. Только за период 1985—1995 гг. объем перевозок в международном воздушном сообщении возрос более чем вдвое. Вместе с тем по себестоимости этот вид транспорта является одним из самых дорогостоящих. Поэтому его доля в общем объеме мировых грузоперевозок едва превышает 6%.

Наименьшее значение в транспортном обслуживании внешнеэкономических связей занимают автомобильный и речной транспорт. На них в целом приходится около 5% объема внешнеторговых грузовых перевозок. Эти виды транспорта более локальны, чем вышеназванные, в силу своей технической сущности. Если железные дороги обслуживают внутриконтинентальные перевозки, то автомобильные и речные пути обеспечивают передвижение грузов, как правило, между государствами-соседями. Средняя протяженность международного рейса автомобиля не превышает 600 км. Следует также упомянуть немалую роль трубопроводного транспорта. Его назначение связано с систематической и бесперебойной доставкой нефти и нефтепродуктов, природного газа. Специфика этого вида обусловлена высокой стоимостью ввода в действие трубопроводов и низкой себестоимостью эксплуатации. Выделяя объемы перегоняемой через трубопроводы продукции, отметим немалую роль этого вида транспорта в структуре международных грузовых перевозок — 7-8%.

3.Организация международных перевозок

Процесс транспортировки грузов, которые перемещаются на основе заключенных внешнеторговых контрактов, состоит из трех участков движения. Первый участок движения — транспортировка груза по территории страны отправителя: от пункта отгрузки товара до границы. Второй участок движения — транспортировка груза по территории другой страны: от границы страны — отправителя груза к границе страны — получателя груза. Этот участок называют транзитным. Такого варианта может не быть в случае, когда внешнеторговыми контрагентами выступают страны-соседи, имеющие общую границу. В этом случае транзитный участок отсутствует. Третий участок движения — транспортировка груза по территории страны-получателя: от границы до пункта назначения.

Содержание понятия «международные транспортные операции» включает несколько взаимосвязанных этапов.

1. Фрахт транспортного средства. Как правило, грузоотправители и грузополучатели не имеют собственных транспортных средств, поэтому должны их арендовать (фрахтовать). В процессе осуществления международных транспортных связей важное место занимает рынок фрахтовых услуг. Крупнейшие экспортеры на мировом рынке не обладают полным набором транспортных средств. Такие страны, как США, Германия, Франция, Китай и др. на 80 — 90% объема морских перевозок используют посредничество фрахтовых компаний. В начале 90-х годов стоимость фрахтовых сделок в год составляла 115-125 млрд долл. Главными поставщиками фрахтовых услуг являются японские, панамские и либерийские компании.

2. Доставка груза до магистральных транспортных средств.

Такие услуги предоставляют местные транспортные компании, которые главным образом поставляют автомобили для доставки экспортируемых грузов в порты отправления зарубежным получателям.

3. Осуществление самого международного перевозочного процесса. Зависит от того, как условия транспортировки отражаются на цене поставляемого товара, в какой мере транспортные затраты влияют на эффективность внешнеторгового контракта.

4. Перегрузка транспортируемых товаров на другие виды транспорта. По существу, речь идет о посреднических услугах в транзитных перевозках и перевалке грузов с одного вида транспорта на другой. При любой международной перевозке грузы многократно (иногда более 10 раз) последовательно переходят от одних перевозчиков к другим. Гораздо экономичнее осуществлять такую процедуру при посредничестве одной какой-нибудь фирмы, которая берет на себя комплекс услуг по перевалке грузов, хранению их в грузовых терминалах в промежутке времени между перевозкой одним транспортом, а потом другим. Здесь очень актуальным становится вопрос о защите коммерческих интересов грузовладельцев. Ведь грузы во время длительной транспортировки фактически отчуждены от грузовладельцев и находятся в ведении перевозчиков. Следовательно, процесс транспортировки груза должен обязательно сопровождаться страхованием. Поэтому крупнейшие страховые компании, такие как Институт лондонских страховщиков, General Reinsurance Corporation, United Mills Agency и многие другие, осуществляют страхование внешнеторговых грузов.

5. Экспедиторские услуги. Грузовладелец не может иметь своих представителей во всех пунктах, где осуществляются операции с его грузами. Иметь сеть представительств во многих местах чрезвычайно неэкономично для фирмы. Поэтому, как правило, грузовладельцы используют услуги экспедиторских фирм, которые берут на себя услуги по обеспечению надежного сопровождения товара до места назначения. Обычно экспедиторы выполняют функции не только по сопровождению грузов, но и по организации транзита, перевалке на другие транспортные средства, организации грузовых работ, оформлению транспортно-сопроводительных документов, осуществлению расчетов за фрахт, за контейнеризацию грузов с операторами грузовых терминалов.

Организация международных перевозок — процедура весьма сложная. Имея в виду, что основным видом транспорта в международных сообщениях является морской, более внимательно рассмотрим принципы организации перевозочного процесса именно здесь. Многие из этих принципов (порой и сама терминология) утвердились впоследствии и в других видах перевозок. Конкретные пункты осуществления перевозочного процесса являются предметом двусторонних международных соглашений.

В международных соглашениях вырабатываются и фиксируются правоотношения сторон. В международном судоходстве сложились две основные формы организации перевозок: линейная (регулярная) и трамповая (нерегулярная). Линейная организация обеспечивает транспортными средствами перевозки на основных, крупных географических направлениях международной торговли. Суда закрепляются за определенными маршрутами на длительное время (3—5 лет). Здесь действуют крупные судоходные компании Японии, США, Франции, Канады. Линейные перевозчики предоставляют клиентам полный набор перевозочных услуг, включая не только доставку в порт назначения, но погрузку и выгрузку товаров, перевалку грузов, хранение, перегрузку на транзитные линии. Линейная перевозка оформляется морским коносаментом. Этот документ юридически закрепляет право перевозчика распоряжаться грузом во время перевозки и является подтверждением факта отгрузки экспортируемого товара.

Трамповое судоходство развивается на неосновных морских магистралях и отличается следующими особенностями: 1) суда не закрепляются за определенными маршрутами; 2) в отличие от линейной организации тарифы на перевозки менее стабильны и колеблются в зависимости от спроса и предложения на фрахтовом рынке; 3) основной фигурой являются исключительно фрахтовые посредники, которые предлагают на условиях краткосрочной аренды суда для доставки грузов. Договор морской перевозки в трамповом судоходстве имеет форму чартера (краткосрочной аренды). Существуют следующие формы чартерных договоров: чартер на рейс; тайм-чартер (time-charter) — на более продолжительное время, чем один рейс; срочный чартер (промт-чартер — prompt-charter) — договор о подготовке судна к перевозке на будущие сроки; спот-промт-чартер (spot-prompt-charter) — договор о немедленной готовности судна к определенному сроку.

На рынке фрахтовых услуг для трампового судоходства специализируются относительно небольшие фрахтовые компании стран, которые в своем регионе берут на себя фрахтовое посредничество на небольших маршрутах. Это компании Панамы, Ямайки, Барбадоса (в Америке); Либерии, Марокко, Нигерии (в Африке); Германии, Гибралтара, Мальты, Испании, Норвегии (в Европе).

4. Базисные условия транспортного обслуживания внешнеторговых сделок

Выполнение базисных условий транспортировки товаров в международной торговле должно рассматриваться как крайне необходимая мера. Они вносят элементы унификации, организованности и прозрачности во внешнеторговых отношениях. Это касается цен, сроков поставки, условий платежа и страхования. Базисные условия определены и в таком важном пункте внешнеторгового контракта, как транспортные условия. Они необходимы с целью исключения противоречий между поставщиком и покупателем при толковании исходных условий оплаты транспортных услуг. Базисные условия разработаны Международной торговой палатой, одобрены Венской конвенцией 1980 г. и имеют всеобщее международное распространение. Содержание базисных условий и важнейшие термины договоров о транспортировке содержатся в международных правилах «Инкотермс» (1993 г.), в которых зафиксированы 13 базисных условий транспортировки товаров. В них определены основные права и обязанности сторон в процессе транспортировки грузов. Главное их содержание определяется распределением затрат между странами, связанных с доставкой груза, его транзитом, загрузкой-погрузкой, упаковкой и маркировкой, со страхованием товаров в пути следования. В табл. 16.1 приведены базисные условия поставки товара в процессе транспортировки. Из таблицы следует, что все базисные условия объединены в четыре группы в зависимости от того, на кого приходится основная доля расходов по транспортировке, погрузке, страхованию и таможенному оформлению.

EXW (ex work) — условие, при котором поставщик отгружает товар прямо с предприятия (склада). Все затраты по достав-ке товара, его погрузке и страхованию лежат на покупателе. Это самое выгодное условие с точки зрения интересов продавца.

FCA (free carrier ...) — по данному условию поставщик товара обязан доставить товар до перевозчика. Весь объем затрат по транспортировке относят на счет покупателя, но часть этих совокупных затрат (доставка до перевозчика) несет и продавец.

FAS (free alonside ship) — это условие предполагает обязателства продавца доставить товар к борту зафрахтованного покупателем судна. Все затраты и риски несет продавец до момента доставки товара к судну.

FOB (free on board) — одно из самых распространенных базисных условий. Оно означает, что продавец обязан поставить товар в порт отправления согласно контракту и загрузить его на борт судна, который зафрахтовал покупатель. В данном условии уже нет той исключительной направленности на обеспечение интересов продавца. Совокупные транспортные расходы в известной (но пока еще небольшой) мере ложатся на продавца.

CFR (cost and freight) — согласно этому условию, на продавце лежат обязанности нести затраты, связанные с доставкой экспортируемого груза до порта отправления. При этом продавец обязан оплатить не только стоимость доставки к порту отправления, но и зафрахтовать судно, которое повезет груз к месту назначения.

CIF (cost, insurance, freight) — также очень распространенное базисное условие. Оно практически аналогично условию CFR, но в отличие от него экспортер относит на свой счет страхование груза во время перевозки. Если контрактом не предусмотрены какие-либо дополнительные условия, то договор о морском страховании касается возможности покрытия минимума рисков. Такой договор заключается на условиях «свободен от риска частной аварии», т.е. страховой договор покрывает только риск непосредственно во время движения судна.

СРТ (carriage paid to ...) — это условие напоминает CFR. Оно означает, что поставщик товара оплачивает стоимость перевозки до обусловленного внешнеторговым контрактом пункта назначения. По сути, речь идет об условии «фрахт оплачен до места назначения». В состав затрат, оплачиваемых продавцом, входят получение экспортной лицензии, оплата фрахта судна. Покупатель обязан принять товар в обусловленном месте, оплатить все расходы по его дальнейшей доставке до конечного пункта (кроме фрахта).

CIP (carriage and insurance paid to ...) — по существу, рассма-триваемое базисное условие аналогично условию «фрахт оплачен до» с тем дополнением, что продавец обязан обеспечить страхование риска повреждения или уничтожения поставляемого товара во время перевозки.

DAF (delivered at frontier) — это условие предполагает, что экспортер берет на себя обязательства доставки товара импортеру до указанного пункта на границе или в указанный порт назначения. Здесь уже на продавце лежит большая часть совокупных затрат по сравнению с другими базисными условиями. Продавец ответственен за оплату таможенной пошлины, налогов и прочих сборов.

DES (delivered ex ship) — условие, которое предполагает более-менее паритетное распределение расходов по транспортировке экспортируемых товаров, не считая затрат на страхование и фрахт. Продавец берет на себя затраты по доставке груза до порта назначения. Дальше все расходы, связанные с разгрузкой судна, перегрузкой товара на другие транспортные средства, уплатой таможенных пошлин, покрывает покупатель.

DEQ (delivered ex quay duty paid) — данное условие по своему содержанию напоминает базисное условие DES. Согласно этому базисному условию, продавец берет на себя доставку груза до порта (причала) назначения плюс оплату таможенных пошлин. DDU (delivered duty unpaid) — это условие очень близко к предыдущему. Большая часть затрат, согласно данному базисному условию, также относится на счет экспортера. Экспортер оплачивает все затраты, необходимые для поставки товаров в пункт назначения, но без оплаты таможенных пошлин.

DDP (delivered duty paid) — рассматриваемое базисное условие отражает максимум обязательств (затрат), которые приходятся во внешнеторговом контракте на поставщика. Экспортер в соответствии с данными условиями поставляет товар в пункт назначения импортера с уплатой таможенных пошлин.

Все приведенные базисные условия так или иначе используются в практике внешнеторговых отношений. Главным образом они сформированы применительно к условиям транспортировки морским путем. Это понятно, так как морское судоходство — главная форма международных транспортных связей. Однако некоторые из этих условий используются в других формах международных перевозок: железнодорожных, автомобильных, авиационных.

Международные соглашения и конвенции о международных перевозках

Транспортировка товаров в международной торговле — довольно громоздкая, сложная и весьма дорогостоящая процедура. Огромен риск, которому подвергается транспортируемый товар, тем более, если он пересекает моря-океаны, движется на тысячи километров, несколько раз перегружается с одного вида транспорта на другой. Все это обусловило необходимость выработки согласованных условий транспортировки товаров в международной торговле.

5. Правовые основы транспортных операций

Международные транспортные связи подлежат международно-правовой регламентации довольно давно. Первые попытки международных соглашений, которые касались бы общих правил перевозки и страхования грузов, относятся к XVII-XVIII векам. Однако это были разрозненные попытки, часто заканчивающиеся неудачей. Практика устойчивых, систематических и всеохватывающих договоров и конвенций стала утверждаться лишь в конце XIX века. По мере развития и углубления международных экономических отношений потребность в международных согласованных принципах и нормах управления перевозочным процессом возрастала.

Поскольку морской транспорт был и остается основным видом транспорта в перевозке внешнеторговых грузов, международные соглашения и конвенции касались главным образом условий осуществления транспортировки морским путем. Отдельные договоры и соглашения международного характера, которые касались лишь нескольких государств крупных морских держав, относятся к XVIII веку.

Все наиболее значительные международные соглашения относятся к XX веку. Например, после первой мировой войны в процессе выработки и реализации Версальского мирного договора было обращено внимание на необходимость создания стандартизированных правил морских перевозок. Так, появилось соглашение, получившее название Гаагских правил перевозок по морю 1921 г. Здесь четко определились параметры ответственности сторон — грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей. Брюссельская конвенция 1924 г. о коносаменте определила коносамент как основной документ, выражающий правоотношения сторон в процессе передачи транспортируемого груза.

В 50-60-е годы под эгидой ООН была проведена большая работа по обновлению и совершенствованию многих международно-правовых актов, регламентирующих перевозочный процесс. В начале 70-х годов начата работа по созданию всеобъемлющих правил морских перевозок. В 1978 г. принята международная конвенция, получившая название Гамбургских правил. Она вступила в силу в 1992 г. Это основной международно-правовой документ, который в современных условиях определяет принципы участия стран в морских перевозках. Еще ранее, в 1974 г., была подписана Афинская декларация о перевозках по морю пассажиров, принятая в 1978 г.

Международное регулирование железнодорожных перевозок также относится к числу давних, так как железные дороги были одним из первых используемых средств международной транспортировки грузов и пассажиров. Первая международная конвенция, регулировавшая условия внешнеторговых перевозок по железной дороге, была подписана в Берне в 1886 г. шестью европейскими государствами. В дальнейшем положения этой конвенции пересматривались; в первой половине XX века к ней присоединились практически все европейские государства. В рамках ООН в 70-е годы на базе Бернской конвенции была разработана Международная конвенция о международных железнодорожных перевозках, принятая в 1980 г. (КОТИФ). Следует отметить, что действие КОТИФ дополняется принятой в том же году Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 1980 г.). Эта конвенция закрепила правоотношения участников смешанных сообщений, сформировала единую систему ответственности перевозчика, утвердила и унифицировала порядок погрузки и перевалки грузов в контейнерах, утвердила новую единую форму транспортного документа (CT-document).

Перевозка внешнеторговых грузов автомобильным транспортом регулируется подписанной в Женеве 19 мая 1956 г. Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ). В начале 90-х годов в ней участвовали практически все европейские страны, а также азиатские государства (Турция, Ливан, Саудовская Аравия). Кроме того, ряд других государств участвуют в ней на правах ассоциированного членства.

Существенным международно-правовым регламентациям подлежат международные перевозки воздушным транспортом. Первое соглашение международного характера о правилах перевозки пассажиров авиационным транспортом было подписано в Варшаве в 1929 г. В то время автотранспорт не имел практического значения как средство перевозки внешнеторговых грузов. Варшавское соглашение было дополнено Гаагским протоколом об усилении ответственности за жизнь и здоровье пассажиров, а также за сохранность транспортируемых грузов. По мере существенного возрастания роли автотранспорта в 1961 г. была подписана Гвадалахарская конвенция о чартерных сообщениях. Наконец, в 1975 г. в Монреале была принята универсальная конвенция, регулирующая как пассажироперевозки, так и грузоперевозки.

**Заключение**

В рассмотренной работе были предложены вниманию международные нормы, правила и традиции транспортных перевозок. На основе данных норм и правил было составлено различие состояния международной транспортной системы, и в соответствии с этим сделаны следующие выводы по ликвидации негативных различий и отставания в отрасли.

Основными целями формирования и развития рассматриваемой отрасли в России являются создание благоприятных условий для привлечения на национальные транспортные коммуникации международных транзитных потоков и улучшения транспортного обеспечения. А также для более полного и эффективного удовлетворения потребностей экономики регионов и страны в услугах транспорта, расширения внешнеторговых связей, повышение конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей и транспортных предприятий на мировых товарных рынках.

**Список литературы**

1. Булатова А.С. Экономика внешних связей России. -М: Издательство БЕК, 1995г.-346с.

2. Костюк Д. "НДС и международные услуги", //"Налоги и бухгалтерская отчетность"№46, 24 августа

3. Радеба Л.Х. Дэниелс Д.Д. Международный бизнес: внешняя Среда и деловые операции: Пер с англ. -М.:”Дело Лтд”,1994.-784с.

4. Ленчевский И.Ю. Основы внешнеэкономической деятельности. -М: Юнити, 1995.-345с.

5. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях. Практическое пособие. -М: Разум, 1995г.-215c.