



# ЛОГИСТИКА И ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Под редакцией **О.В. ИГНАТОВОЙ**

Рекомендовано  
Экспертным советом УМО в системе ВО и СПО  
в качестве **учебника** для направлений  
бакалавриата и магистратуры  
«Экономика»



**КНОРУС • МОСКВА • 2023**

УДК 339.9:656(075.8)  
ББК 65+65.428+65.37я73  
Л69

**Рецензенты:**

**М.С. Арабян**, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, канд. экон. наук, доц.,

**О.Г. Боброва**, Военный университет им. князя Александра Невского Министерства обороны Российской Федерации, канд. юрид. наук, доц.

**Л69** **Логистика и транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности** : учебник / коллектив авторов ; под ред. О.В. Игнатовой. — Москва : КНОРУС, 2023. — 282 с. — (Бакалавриат и магистратура).

**ISBN 978-5-406-10064-6**

Рассмотрены особенности реализации внешнеэкономической деятельности и меры по ее регулированию. Включены темы, посвященные таможенно-тарифному и нетарифному регулированию, организации трансграничных перевозок грузов отдельными видами транспорта, деятельности специализированных международных организаций. Дается оценка развитию международных транспортных коридоров и региональных транспортных систем.

Соответствует ФГОС ВО последнего поколения

*Для студентов бакалавриата, обучающихся по направлениям «Внешиэкономическая деятельность», «Международная логистика», «Международная торговля», для студентов магистратуры, обучающихся по направлениям «Глобальная торговая система», «Логистика и транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности», «Международная экономика».*

**Ключевые слова:** внешнеэкономическая деятельность; логистика; транспортное обеспечение.

**УДК 339.9:656(075.8)**  
**ББК 65+65.428+65.37я73**

**ЛОГИСТИКА И ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Изд. № 645028. Подписано в печать 29.08.2022. Формат 60×90/16.

Гарнитура «Newton». Печать офсетная.

Усл. печ. л. 18,0. Уч.-изд. л. 14,0. Тираж 500 экз.

ООО «Издательство «КноРус».

117218, г. Москва, ул. Кедрова, д. 14, корп. 2.

Тел.: +7 (495) 741-46-28.

E-mail: welcome@knoorus.ru www.knoorus.ru

Отпечатано в АО «Т8 Издательские Технологии».

109316, г. Москва, Волгоградский проспект, д. 42, корп. 5.

Тел.: +7 (495) 221-89-80.

**ISBN 978-5-406-10064-6**

© Коллектив авторов, 2023  
© ООО «Издательство «КноРус», 2023

# Оглавление

|   |           |
|---|-----------|
| Авторский коллектив.....  | 6         |
| Предисловие.....  | 7         |
| <b>Глава 1. ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ<br/>ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ<br/>И МЕТОДЫ ЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ.....</b>  | <b>9</b>  |
| 1.1. Социально-экономическое развитие стран мира:<br>влияние на внешнеэкономическую деятельность .....          | 9         |
| 1.2. Основные формы внешнеторговых сделок .....   | 19        |
| 1.3. Особенности внешнеэкономической деятельности России .....  | 23        |
| 1.4. Транспортное обеспечение во внешнеэкономической<br>деятельности .....                                      | 26        |
| <b>Глава 2. РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ<br/>В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ .....</b>                                       | <b>32</b> |
| 2.1. Структура мирового рынка транспортных услуг.....   | 32        |
| 2.2. Мировые центры производства и потребления<br>товарной продукции.....                                       | 37        |
| 2.3. Виды транспорта и факторы, влияющие на выбор<br>транспортного средства .....                               | 45        |
| 2.4. Классификация транспортных операций.....   | 47        |
| <b>Глава 3. ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ<br/>ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....</b>                      | <b>54</b> |
| 3.1. Сущность таможенно-тарифного регулирования.....  | 54        |
| 3.2. Основные виды таможенных платежей.....   | 56        |
| 3.3. Правила определения страны происхождения товаров<br>как инструмент таможенно-тарифного регулирования ..... | 61        |
| 3.4. Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности:<br>принципы классификации .....                    | 63        |
| <b>Глава 4. НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ<br/>И ПОРЯДОК ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ<br/>И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....</b>  | <b>67</b> |
| 4.1. Понятие и классификация мер нетарифного регулирования .....  | 67        |
| 4.2. Паратарифные меры регулирования ВЭД.....   | 69        |
| 4.3. Традиционные меры нетарифного регулирования .....  | 72        |

|   |            |
|---|------------|
| 4.4. Технические меры нетарифного регулирования.....  | 75         |
| 4.5. Таможенное оформление товаров и транспортных средств<br>при пересечении таможенной границы .....                                   | 77         |
| <b>Глава 5. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ТРАНСПОРТИРОВКИ<br/>ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ .....</b>                                 | <b>83</b>  |
| 5.1. История развития железнодорожного транспорта.....  | 83         |
| 5.2. Особенности организации международных перевозок грузов<br>железнодорожным транспортом.....   | 88         |
| 5.3. Виды грузов и типология железнодорожных вагонов.....   | 90         |
| 5.4. Железнодорожная сеть стран ЕАЭС.....   | 98         |
| <b>Глава 6. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ТРАНСПОРТИРОВКИ<br/>ГРУЗОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ .....</b>  | <b>111</b> |
| 6.1. Международное регулирование перевозок, осуществляемых<br>морским транспортом .....   | 111        |
| 6.2. Порядок оформления коносамента при организации<br>международных морских перевозок.....   | 113        |
| 6.3. Порядок организации морской перевозки с использованием<br>коносамента: обязанности отправителя, фрахтователя,<br>перевозчика ..... | 114        |
| 6.4. Таможенные операции, совершаемые при перемещении товаров<br>водным транспортом, через таможенную границу ЕАЭС.....                 | 119        |
| 6.5. Классификация и виды морских судов.....  | 120        |
| <b>Глава 7. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ТРАНСПОРТИРОВКИ<br/>ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ .....</b>                                   | <b>123</b> |
| 7.1. Международное регулирование перевозок, осуществляемых<br>автомобильным транспортом .....   | 123        |
| 7.2. Порядок оформления СМР-накладной при организации<br>международных перевозок автомобильным транспортом .....                        | 126        |
| 7.3. Организация международных перевозок автомобильным<br>транспортом: обязанности отправителя и перевозчика .....                      | 128        |
| 7.4. Таможенные операции, совершаемые при перемещении<br>товаров автомобильным транспортом,<br>через таможенную границу ЕАЭС .....      | 132        |
| <b>Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК<br/>ГРУЗОВ АВИАТРАНСПОРТОМ .....</b>  | <b>135</b> |
| 8.1. Нормативно-правовое регулирование перевозок,<br>осуществляемых воздушным транспортом .....   | 135        |
| 8.2. Порядок оформления грузовой авианакладной при организации<br>международных перевозок воздушным транспортом.....                    | 137        |
| 8.3. Организация международных воздушных перевозок:<br>обязанности отправителя и перевозчика .....                                      | 139        |

|  |     |
|--|-----|
| 8.4. Таможенные операции, совершаемые при перемещении товаров воздушным транспортом через таможенную границу .....       | 144 |
| <b>Глава 9. РОЛЬ БАЗИСНЫХ УСЛОВИЙ ПОСТАВКИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ</b> .....                              | 147 |
| 9.1. Понятие и общая характеристика базисных условий поставки .....  | 147 |
| 9.2. Особенности применения базисных условий поставки при мультимодальных перевозках груза.....                          | 150 |
| 9.3. Особенности применения базисных условий поставки при перевозках груза морским и внутренним водным транспортом ..... | 160 |
| <b>Глава 10. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ</b> .....   | 168 |
| 10.1. Понятие и особенности функционирования международных транспортных коридоров .....                                  | 168 |
| 10.2. Панъевропейские транспортные коридоры .....  | 174 |
| 10.3. Евразийские транспортные коридоры с участием Российской Федерации .....  | 181 |
| 10.4. Транспортные коридоры, реализуемые без участия России.....   | 190 |
| <b>Глава 11. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ</b> .....   | 200 |
| 11.1. Транспортная система ЕС .....  | 202 |
| 11.2. Транспортная система ЮСМКА.....  | 212 |
| 11.3. Транспортные системы стран Азии, Латинской Америки и Карибского бассейна.....                                      | 218 |
| <b>Глава 12. ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ЕАЭС</b> .....                                    | 235 |
| 12.1. Правовые основы транспортной логистики ЕАЭС.....   | 235 |
| 12.2. Направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики на автомобильном транспорте .....           | 239 |
| 12.3. Направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики на воздушном транспорте.....                | 245 |
| 12.4. Направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики в области водного транспорта .....          | 247 |
| 12.5. Направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики на железнодорожном транспорте.....          | 249 |
| <b>Глава 13. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ</b> .....  | 256 |
| 13.1. Международная федерация экспедиторских ассоциаций .....  | 256 |
| 13.2. Международная ассоциация воздушного транспорта.....  | 262 |
| 13.3. Международная палата судоходства и Международная федерация судоходства.....  | 265 |
| 13.4. Международный союз автомобильного транспорта .....   | 269 |
| 13.5. Международный союз железных дорог.....   | 276 |

## Авторский коллектив

**ИГНАТОВА Ольга Владимировна**, к.э.н., доцент Департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ — общее редактирование, предисловие, параграфы 1.1, 1.2, 6.5 (в соавторстве с Р.В. Даниловым), 8.1, главы 5, 9.

**АСОН Татьяна Анатольевна**, к.э.н., доцент Департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ — глава 13.

**ГОРБУНОВА Ольга Анатольевна**, к.э.н., доцент Департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ — параграфы 1.3, 1.4, глава 3.

**ДАНИЛОВ Роман Владимирович**, к.п.н., доцент Департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ — параграфы 6.1—6.4, 6.5 (в соавторстве с О.В. Игнатовой), 8.2—8.4, главы 7, 12.

**ОРЛОВА Наталья Леонидовна**, к.э.н., доцент Департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ — главы 2, 4.

**СОЛЮЯНОВ Алексей Алексеевич**, к.э.н., доцент Департамента мировых финансов Финансового университета при Правительстве РФ — главы 10, 11.

## Предисловие

Транспортное обеспечение является неотъемлемой частью успешного функционирования внешнеэкономической деятельности. Несмотря на развитие информационных ресурсов и систем международных расчетов, позволяющих заключать сделки и проводить финансовые транзакции на расстоянии, вопросы связанные с доставкой грузов по-прежнему актуальны.

От выбора транспортного средства, перевозчика и базиса поставки зависит конечная цена товара. Транспортная составляющая при расчете стоимости в некоторых случаях может достигать 30—40%.

Основная часть внешнеторговых грузов транспортируется морским транспортом. Это связано со сравнительно невысокими ставками фрахта. Другие виды транспорта уступают водному по этому показателю, однако существенно выигрывают по скорости доставки и сохранности отправок. Характеристики товара (габариты, ценность, срок хранения и др.) выступают одним из ключевых факторов, определяющих выбор транспортного средства. Так, в структуре грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, лидирует уголь, автомобильным — строительные и продовольственные товары. Воздушным транспортом перевозят скоропортящиеся и высокоценные грузы.

Развитие мировой инфраструктуры существенно расширило возможности транспортной отрасли. Знание особенностей функционирования международных транспортных коридоров упрощает внешнеэкономическую деятельность, сокращает сроки и стоимость доставки груза.

Учебник может использоваться студентами:

- 1) бакалавриата для изучения дисциплин «Внешнеэкономическая деятельность», «Международная логистика», «Международная торговля»;
- 2) магистратуры для изучения дисциплин «Глобальная торговая система», «Логистика и транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности», «Международная экономика» и др.

В результате освоения материала учебника студент должен:  
*знать:*

- особенности развития внешнеэкономической деятельности России,
- базисные условия поставки,
- виды и формы внешнеторговых сделок,
- роль транспортного обеспечения в осуществлении внешнеэкономической деятельности,
- виды грузов и их особенности,
- особенности магистральных видов транспорта,
- права и обязанности грузоотправителя, перевозчика и получателя при трансграничной транспортировке грузов,
- принципы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования,
- особенности функционирования региональных транспортных систем,
- роль и значение международных транспортных организаций;

*уметь:*

- осуществлять поиск и систематизацию информации,
- определять оптимальный базис поставки,
- оформлять транспортную документацию,
- использовать товарную номенклатуру ВЭД в профессиональной деятельности,
- рассчитывать транспортную составляющую в цене товара,
- использовать преимущества международных транспортных коридоров;

*владеть:*

- специальной терминологией,
- навыками составления оптимальных маршрутов трансграничной транспортировки грузов,
- навыками взаимодействия с международными транспортными организациями.

# Глава 1. ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И МЕТОДЫ ЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ

## 1.1. Социально-экономическое развитие стран мира: влияние на внешнеэкономическую деятельность

В начале 90-х гг. XX в. господствующей тенденцией развития мировой экономики стала глобализация. Глобализация — это процесс международного сотрудничества, который охватывает все сферы жизни общества — от культурной и духовной до экономической и политической.

Основными проявлениями глобализации являются:

- интернационализация и рост взаимозависимости стран мира, что, с одной стороны, облегчает взаимодействие, а с другой — приводит к возникновению мировых кризисов;
- рост трансграничного движения капитала. По данным Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), поступление прямых иностранных инвестиций выросло с 205 млрд дол. в 1990 г. до 1540 млрд дол. в 2019 г.<sup>1</sup>;
- усиление влияния транснациональных корпораций (ТНК), благодаря которым сформировался единый стандарт производства и потребления для большинства товаров народного потребления;
- формирование глобальной инфраструктуры мирового хозяйства: международных транспортных коридоров, всеохватывающих систем передачи информации и связи, международных платежных систем;
- создание наднациональной нормативно-правовой базы, регулирующей торговые, инвестиционные, платежные, налоговые и прочие отношения;

---

<sup>1</sup> Foreign direct investment: Inward and outward flows and stock, annual. URL : <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=96740>

- возникновение конкуренции в глобальном масштабе, когда место нахождения продавца и покупателя практически не имеет значения;
- существенный разрыв между базовыми показателями экономики развитых и развивающихся стран, что обусловлено различным экономическим и политическим положением государств на мировой арене;
- постепенное стирание границ в социокультурной сфере: формирование единого образовательного пространства, широко-масштабное распространение западной культуры.

Неотъемлемой частью глобализации является либерализация финансово-экономической сферы, которая проявляется в следующем:

- 1) существенное снижение таможенных пошлин;
- 2) ограничение использования нетарифных методов регулирования, в частности квотирования, лицензирования и технических барьеров;
- 3) облегчение миграции рабочей силы, а также увеличение экспорта и импорта туристских услуг;
- 4) снятие ограничений на текущие операции торгового баланса и т.д.

Следствием развития процессов глобализации и либерализации стал резкий отрыв финансов от реального сектора мировой экономики. Исторически сложилось, что капитал играл роль обслуживающего инструмента при проведении торгово-экономических операций. Однако в наши дни капитал стал самоценным товаром, а объем мировых финансов практически в 4 раза превышает размер мирового валового внутреннего продукта (ВВП).

Все страны мира в большей или меньшей степени участвуют в международной торговле. Масштаб участия страны зависит от многих факторов. Страна с открытой экономикой в большей степени интегрирована в мировое хозяйство, чем государство, проводящее политику протекционизма. Крайней степенью закрытости экономики является автаркия, т.е. экономика с опорой на собственные силы.

Как наличие, так и отсутствие природных ресурсов приводит страну на внешний рынок. Добыча и продажа естественных богатств — один из самых простых способов получения валюты. При недостатке полезных ископаемых невозможно развитие производства и обеспечение граждан необходимыми товарами и услугами. Однако нельзя забывать о том, что более 80% мирового товарооборота приходится на готовую продукцию, а на сырье и сельскохозяйственные товары приходится менее 20%. В то же время и группа готовых изделий неоднородна. Продукция базовых отраслей ценится дешевле товаров, для производства которых требуются современные техника и технологии.

Степень влияния государства на международной арене напрямую зависит от уровня развития экономики. В зависимости от социально-экономических показателей все государства делятся на три группы: развитые страны, развивающиеся страны и страны с переходной экономикой. Стоит отметить, что группы стран не статичны и неоднородны по составу. Возможны как изменение положения страны внутри блока, так и приобретение государством более высокого статуса благодаря успехам в проведении макроэкономической политики.

Наибольшим потенциалом в сфере экономики и высоких технологий обладают развитые страны, к которым относятся государства, входящие в Европейский союз (ЕС), США, Канада, Израиль, Япония, Австралия и Новая Зеландия. На их территории проживает около 16% населения Земли, однако они производят более половины мирового ВВП. Для развитых экономик характерны хорошо развитое производство инновационной высокотехнологичной продукции и сферы услуг. Доля сельскохозяйственной продукции и товаров, прошедших первичную обработку, не превышает 20% ВВП. Кроме того, страны отличаются высоким уровнем дохода на душу населения. Число бедных колеблется в пределах 10–15%.

Хотя, по прогнозам экспертов, роль развитых стран будет постепенно снижаться, они по-прежнему играют ведущую роль в международных экономических отношениях. В структуре их расходов заметное место (до 4% ВВП) занимают наука и образование, так как считается, что именно эти две сферы определяют будущее страны, а также социальные расходы (здравоохранение, поддержание уязвимых слоев населения). Рассмотрим виды развитых стран (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Типология развитых стран

Среди стран с развитой экономикой особо выделяются государства, входящие в «Большую семерку», а именно Великобритания, Германия, Италия, Канада, США, Франция и Япония. На их долю приходится чуть менее половины мирового ВВП, они оказывают существенное влияние на мировую экономику и мировые финансы путем влияния на международные экономические и финансовые организации.

Вторую группу представляют небольшие по территории страны Европы, а именно Австрия, Бельгия, Дания, Ирландия, Исландия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Швейцария и Швеция. Эти государства также характеризуются высоким уровнем жизни, развитой сферой услуг и высокотехнологичным производством.

Третья группа отличается серьезным технологическим отставанием от ведущих государств и включает в себя Грецию, Испанию и Португалию, которые не смогли вовремя перестроить свои экономики после падения колониальной системы, а также Кипр и Мальту.

Специфическими особенностями социально-экономического развития обладают Венгрия, Польша, Словакия, Словения, Хорватия, Чехия, а также три прибалтийские республики — Латвия, Литва и Эстония. ЮНКТАД относит все страны, входящие в ЕС, к числу развитых, однако Международный валютный фонд (МВФ) не включает в эту группу Кипр, Мальту, страны Центральной и Восточной Европы, за исключением Чехии.

В отдельную группу включают страны, переселенческого капитализма, экономика которых формировалась под влиянием миграции: Австралия, Израиль и Новая Зеландия.

К шестой группе можно отнести азиатские страны, недавно получившие статус развитых экономик — Сингапур и Южную Корею, а также автономные районы Китая — Гонконг и Тайвань.

Группа стран с переходной экономикой включает в себя государства — члены Содружества Независимых Государств (СНГ), Албанию, Боснию и Герцеговину, Грузию, Северную Македонию, Сербию, Черногорию (рис. 1.2). Считается, что экономические системы данных государств проходят трансформацию от плановой к рыночной модели. Социально-экономические показатели большинства стран с переходной экономикой сравнительно невелики, поэтому с психологической точки зрения эта группа для них предпочтительнее, чем блок развивающихся стран. Вместе с тем странам с формирующимися рынками в мировой экономике не предоставляются те льготы и преференции, которыми наделены развивающиеся страны. В частности, для развивающихся экономик снижены ставки импортных таможенных пошлин, а в ряде случаев они оказываются равными нулю. Развиваю-

щимся странам предоставляется право применять меры административного регулирования: вводить квоты на импорт и субсидировать новые или жизненно важные отрасли своей экономики. Кроме того, цена на внутреннем рынке стран с переходной экономикой не принимается международным сообществом во внимание при введении антидемпинговых мер.

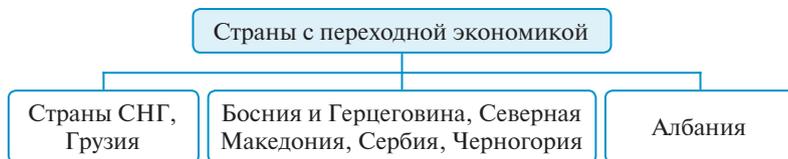


Рис. 1.2. Страны с переходной экономикой

Остальные страны мира представляют блок развивающихся стран. Эта группа объединяет страны, которые существенно отличаются по уровню социально-экономического развития. Часть из них, например Турция и ЮАР, уже достигли достаточно высоких результатов экономического развития, а Китай в 2017 г. был признан Всемирным банком «экономикой № 1» в мире, однако пока это никак не повлияло на их статус.

Для всех развивающихся стран общими являются:

- преобладание в экономике сельского хозяйства и продукции первичной переработки;
- сравнительно невысокий или низкий уровень жизни населения;
- довольно низкие расходы на образование, науку и социальную сферу;
- сфера услуг, представленная преимущественно туризмом и финансово-банковскими услугами (офшорные центры);
- низкий уровень производительности труда;
- недостаточный уровень развития инфраструктуры.

В данную группу входят около 150 стран (рис. 1.3). Существуют три основных метода отнесения государства к развивающимся странам. Организация Объединенных Наций (ООН) оценивает базовые экономические показатели страны. А МВФ дополнительно учитывает уровень диверсификации экспорта и степень интегрированности в мировую финансовую систему. Всемирный банк отталкивается от уровня дохода на душу населения: если ВВП на душу населения менее 12 746 дол. США, страна принадлежит к числу развивающихся.

Наиболее высокие темпы экономического развития в данной группе демонстрируют «новые индустриальные страны». По времени вы-

деления из группы развивающихся стран сформировались четыре волны появления «новых индустриальных стран». Первая волна представлена четырьмя «азиатскими тиграми», которые в настоящее время ряд международных организаций включает в число развитых стран, — Гонконгом, Сингапуром, Тайванем и Южной Кореей, а также тремя латиноамериканскими странами: Аргентиной, Бразилией и Мексикой. Вторая волна «новых индустриальных стран» охватывает Индию, Малайзию, Таиланд, Уругвай и Чили. Третья волна включает Индонезию, Кипр, Тунис и Турцию. К четвертой волне причисляют Вьетнам, Китай и Филиппины.

В процессе развития «новых индустриальных стран» сложились два основных типа экономики. К первому — азиатскому — виду относят страны с ориентацией на внешний рынок. В основе второго — латиноамериканского — типа лежит преимущественно импортозамещение.

Общими для стран этой группы являются следующие черты:

- 1) доля обрабатывающей промышленности не менее 20% ВВП;
- 2) преобладание готовой продукции в структуре экспорта;
- 3) появление собственных ТНК;
- 4) активное участие в интеграционных процессах.

Особое место в группе развивающихся стран занимают наименее развитые страны. ООН разработала следующие критерии для отнесения страны к этой группе:

- средний уровень валового национального дохода на душу населения за последние три года не превышает 1025 дол. США;
- индекс человеческого капитала (ИЧР) — комплексный показатель, учитывающий детскую смертность, состояние здоровья населения и качество системы школьного образования — должен быть не более 60;
- индекс экономической уязвимости (ИЭУ), показывающий степень структурной уязвимости к экономическим и экологическим шокам, — 36 и более.

В настоящее время эта подгруппа включает 47 стран: 33 государства Африки, 13 стран Азии, 1 страну Латинской Америки и Карибского бассейна. ООН прогнозирует, что до 2025 г. такие государства, как Афганистан, Бутан, Бангладеш, Восточный Тимор, Сан-Томе и Принсипи, Вануату, Ангола, Джибути, Кирибати, Лаос, Мьянма, Непал, Тувалу, Йемен и Соломоновы острова, смогут покинуть эту группу.

Наименее развитым странам на внешнем рынке предоставляют особые льготы и преференции. В частности, товары, произведенные на территории наименее развитых стран, не облагаются импортными

таможенными пошлинами, к ним практически не применяются меры нетарифного регулирования. Перечень наименее развитых стран представлен в табл. 1.1.

Таблица 1.1

**Перечень наименее развитых стран**

| <b>Африка</b>                                |          |            |             |
|--|----------|------------|-------------|
| Ангола                                       | Руанда   | Джибути    | Мали        |
| Сан-Томе и Принсипи                          | Бенин    | Замбия     | Мозамбик    |
| Буркина-Фасо                                 | Сенегал  | Бурунди    | Нигер       |
| Коморские Острова                            | Сомали   | Лесото     | Танзания    |
| Чад  | Судан    | Либерия    | Гамбия      |
| Сьерра-Леоне                                 | Гвинея   | Мавритания | Эритрея     |
| Гвинея-Бисау                                 | Того     | Мадагаскар | Эфиопия     |
| Демократическая республика Конго             | Уганда   | Малави     | Южный Судан |
| Центральная Африканская Республика           |          |            |             |
| <b>Азия</b>                                  |          |            |             |
| Афганистан                                   | Бутан    | Вануату    | Бангладеш   |
| Йемен  | Камбоджа | Кирибати   | Лаос        |
| Соломоновы Острова                           | Непал    | Тувалу     | Мьянма      |
| Восточный Тимор                              |          |            |             |
| <b>Латинская Америка и Карибский бассейн</b> |          |            |             |
| Гаити  |          |            |             |

*Источник.* <http://www.un.org/> — Организация Объединенных Наций.

Этим странам на внешнем рынке предоставляют особые льготы и преференции. В частности, товары, произведенные на территории наименее развитых стран, не облагаются импортными таможенными пошлинами, к ним практически не применяются меры нетарифного регулирования.

Между этими группами находятся следующие развивающиеся страны (рис. 1.3):

- 1) государства с преимущественным развитием отдельных отраслей промышленности, например нефтедобычи и нефтепереработки (Катар, Кувейт, ОАЭ);
- 2) государства с ориентацией на возделывание отдельных сельскохозяйственных культур, например бананов, кофе (Доминиканская Республика, Сальвадор);

- 3) государства с льготным режимом налогообложения, которые выступают как офшорные центры (Каймановы острова, Сейшельские острова) или предоставляют «удобный флаг», что гарантирует сниженные ставки портовых сборов в большинстве портов мира (Багамские острова, Панама).



Рис. 1.3. Типология развивающихся стран

Регулирование внешнеэкономической деятельности можно разделить на три основных уровня: глобальный, региональный и национальный.

Глобальный уровень подразумевает как влияние спроса и предложения на товар, соотношение мировых и национальных тарифов и пошлин, так и деятельность международных организаций. Наиболее влиятельными в этой сфере выступают организации, входящие в систему ООН (ООН по промышленному развитию (ЮНИДО), ЮНКТАД и т.д.), Всемирная торговая организация (ВТО), Международная организация труда (МОТ), Группа Всемирного банка, Всемирная таможенная организация и т.д.

Все договоры и соглашения, заключенные в рамках международных организаций и воздействующие на внешнеэкономическую деятельность, можно разделить на несколько основных групп.

В первую группу включаются соглашения, определяющие торговую политику. Они предусматривают таможенно-тарифные и нетарифные ограничения, технические барьеры и отраслевые ограничения импорта, субсидирование экспорта и инвестиций в экспортно-ориентированные отрасли производства, налоговые преференции и льготы в таможенно-тарифной сфере.

Для второй группы характерны ограничительные меры. Данные меры включают валютное регулирование и контроль, лицензионный допуск на рынок страны, требования о сбалансированности торговли и расширения экспорта. Основная задача этой группы мер — ограничение деятельности транснациональных корпораций.

Третью группу образуют меры воздействия, способствующие реализации принципа свободной конкуренции в международном бизнесе. К данной категории можно отнести законодательное запрещение ограничительной деловой практики, антимонопольное законодательство, регулирование трансфертных цен и т.д.

Региональный уровень регулирования международного бизнеса осуществляется в виде объединения стран в хозяйственно-политические блоки. В связи с неравномерным распределением выгод от глобализации тенденция регионализации постепенно вышла на первый план. Регионализация способствует расширению внешнеэкономических связей стран, входящих в объединение, путем формирования общего рынка товаров и услуг, капитала и рабочей силы, но в то же время препятствует проникновению компаний третьих стран на свои внутренние рынки. Среди наиболее значимых интеграционных объединений стоит выделить ЕС, Соглашение Соединенные Штаты — Мексика — Канада (ЮСМКА) и «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС).

ЕС — это экономическое и политическое объединение, включающее 28 государств-членов (табл. 1.2).

Таблица 1.2

### Государства — члены ЕС

|            |          |            |         |
|------------|----------|------------|---------|
| Австрия    | Бельгия  | Болгария   | Дания   |
| Венгрия    | Германия | Греция     | Кипр    |
| Ирландия   | Испания  | Италия     | Мальта  |
| Латвия     | Литва    | Люксембург | Румыния |
| Нидерланды | Польша   | Португалия | Франция |
| Словакия   | Словения | Финляндия  | Эстония |
| Хорватия   | Чехия    | Швеция     |         |

На долю ЕС приходится около 20% мирового ВВП, на его территории проживает более 500 млн человек. ЕС является объединением с наивысшей степенью интеграции в мире, сочетающим в себе черты как государства, так и международной организации. В настоящее время в ЕС действует Валютный союз, в котором функционирует единая

валюта и наднациональные органы регулирования валютно-финансовой системы, таможенный союз, обеспечивающий свободное перемещение товаров и транспортных средств, создан единый сельскохозяйственный рынок, проведена унификация налоговой системы, проводится согласованная макроэкономическая и общая внешняя политика.

Членами ЮСМКА являются Канада, Мексика и США. На объединение приходится 18,6% мирового ВВП. ЮСМКА в 2018 г. пришло на смену НАФТА — Североамериканской зоне свободной торговли. Состав участников объединения не изменился. Основными достижениями НАФТА являются:

- четырехкратное увеличение взаимной торговли, а следовательно, и рост производства, занятости, налоговых поступлений в бюджеты стран;
- создание таможенного союза, т.е. беспошлинная взаимная торговля товарами и услугами и свобода их перемещения внутри региона, что способствовало сдерживанию инфляционных процессов;
- увеличение инвестиционной активности транснациональных корпораций в регионе.

АТЭС реализуется в виде консультационного форума, который включает 19 стран и 2 территории (табл. 1.3). В странах АТЭС проживает около 40% населения Земли и производится более 50% мирового ВВП. Хотя реальный интеграционных процессов в АТЭС не происходит, стоит отметить важность этого объединения для определения правил и механизмов развития производства и торговли в регионе.

Таблица 1.3

### Государства и территории — члены АТЭС

|                 |                      |           |
|-----------------|----------------------|-----------|
| Австралия       | Бруней               | Вьетнам   |
| Гонконг (Китай) | Индонезия            | Канада    |
| Китай           | Малайзия             | Мексика   |
| Новая Зеландия  | Папуа — Новая Гвинея | Перу      |
| Россия          | Сингапур             | США       |
| Таиланд         | Тайвань (Китай)      | Филиппины |
| Чили            | Южная Корея          | Япония    |

Также значимыми региональными объединениями являются «Меркосур» в Южной Америке, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Евразийский экономический союз (ЕАЭС) на постсоветском пространстве и БРИКС (Бразилия, Россия, Индия,

Китай, ЮАР) — объединение стран с быстрорастущей экономикой (рис. 1.4).

На национальном уровне регулирование внешнеторговой деятельности зависит от внешнеторговой политики, которую проводит государство. Экспортно ориентированная внешнеторговая политика проводится путем стимулирования производства и реализации товаров на экспорт. Инструментами данной внешнеторговой политики служат создание свободных экономических зон, предоставление государственных гарантий и субсидий, выдача льготных кредитов, а также налоговые льготы, включая налоговые каникулы. Именно данной стратегии придерживались «азиатские тигры» — Гонконг, Сингапур, Тайвань и Южная Корея — для развития своей экономики во второй половине XX в.



**Рис. 1.4.** Страны — участницы региональных интеграционных объединений

Для защиты новых и слаборазвитых отраслей экономики, а также в условиях внешнеэкономического и политического давления на страну применяют политику импортозамещения. В этом случае государство вводит количественное ограничение импорта (квотирование), лицензирование экспортно-импортных операций, ужесточает фитосанитарные и ветеринарные нормы, вводит технические стандарты.

## 1.2. Основные формы внешнеторговых сделок

Основными видами сделок на внешнем рынке выступают экспортно-импортные операции. Экспорт — вывоз товара с таможенной территории страны или группы государств для реализации на внешнем рынке. Если с таможенной территории с целью продажи вывозится

товар иностранного производства, ранее импортированный из третьих стран, такая операция называется реэкспортом. Экспорт позволяет укрепить положение страны на внешнем рынке, получить финансовые средства, необходимые для обеспечения страной международных обязательств, а также повысить качество продукции благодаря конкурентной борьбе.

Импорт представляет собой ввоз на таможенную территорию государства или группы государств товаров иностранного производства для последующей реализации. В некоторых случаях возникает необходимость вернуть на таможенную территорию ранее вывезенные товары отечественного производства. Такая операция называется реимпортом. Условиями для осуществления реимпорта выступают сохранность груза в том же виде, в котором он покинул Россию, соблюдение сроков обратного ввоза и обязательство в дальнейшем использовать товар внутри страны.

Экспортно-импортные операции могут осуществляться как в отношении товаров, так и в отношении услуг и интеллектуальной собственности (табл. 1.4). В отличие от товара, для экспорта которого необходимо физически вывезти груз за пределы страны или таможенного союза, внешнеторговая сделка в сфере услуг может осуществляться на таможенной территории, но оказать ее необходимо нерезиденту.

Таблица 1.4

### Классификация международных операций

| Классификационный признак | Вид операции   |
|---------------------------|--|
| Направление               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Экспортные.</li> <li>• Реэкспортные.</li> <li>• Импортные.</li> <li>• Реимпортные</li> </ul>                        |
| Объект                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Товарообменные.</li> <li>• Торговля услугами.</li> <li>• Продажа объектов интеллектуальной собственности</li> </ul> |
| Метод оплаты              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• На валютной основе.</li> <li>• Бартерные.</li> <li>• Компенсационные</li> </ul>                                     |

Все товары, в зависимости от степени переработки, делятся на сырье, полуфабрикаты и готовую продукцию. Степень переработки товара является важным признаком в международной торговле,