

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СДЕЛКИ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МОДУЛЯ ФИРМЫ

Кизим Анатолий Александрович	доктор экономических наук, профессор кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет (350040, Россия, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149). E-mail: arko1980@mail.ru
Шевченко Анастасия Игоревна	соискатель кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет (350040, Россия, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149). E-mail: shevchenko_anastasia_97@mail.ru

Аннотация

В представленной статье рассмотрены внешнеэкономические аспекты процессов международного товарообмена, направленного на совершенствование функционирования и развития транспортных модулей субъектов хозяйствования с учетом интеграционных процессов в мировой экономике.

Ключевые слова: внешнеэкономические сделки, логистика, транспорт, интеграционные процессы.

На сегодняшний день при исследовании экономических связей между странами, государствами необходимо особое внимание уделять таким понятиям как мировой рынок, международная торговля, международное разделение труда. Логистическая инфраструктура глобальных рынков развивается благодаря существенному воздействию возрастающего товарооборота, стимулируемого мировой транспортной системой, в том числе за счет роста судоходства, морского и речного транспорта, авиа и железнодорожного транспорта, возникновения торгово-судоходных компаний и союзов, которые специализируются на торговле определёнными видами товарами с различными странами и регионами.

Мировой рынок по своей природе можно считать одновременно и сферой производства и сферой обращения, в рамках которой широкое развитие получают операции по транспортировке и распределению грузопотоков, которое осуществляется через перевозки грузов разных стран. Внешнеторговые операции между странами выражаются через коммерческие сделки между иностранными контрагентами по купле-продаже товаров, по их транспортировке и хранению.

С ростом международной торговли, меняются и системы управления торговыми процессами. Одной из таких систем является логистика. Транспорт и логистика играют важную роль в росте и развитии национальной экономике. Качество и эффективность логистических услуг так же, как и неразвитая логистическая инфраструктура и операционные процессы, могут препятствовать расширению мировой торговли. Поэтому изучение особенностей функционирования процесса международного товародвижения и возможные пути его совершенствования являются актуальными на сегодняшний день.

Целью научной статьи является изложение особенностей проведения внешнеэкономических сделок в рамках механизма их транспортно-логистического сопровождения, а также разработка эффективных предложений по развитию транспортного модуля фирмы на примере ОАО Кондитерский комбинат «Кубань».

Для углубления в суть происходящих процессов на предприятии необходимо более детально рассмотреть основные понятия внешнеэкономических сделок, доступные в общих источниках, а также их классификацию и особенности регулирования. Следует отметить, что согласно Венской конвенции 1980 г., внешнеэкономическая сделка – это договор, заключенный между сторонами (предприятиями) ведущими деятельность в разных странах. Необходимым условием сделки является наличие хотя бы одного иностранного лица (юридического или физического), а также содержание операций по ввозу или вывозу из-за границы товаров и услуг.

Регулирование международных бизнес-процессов осуществляется на трех уровнях: межгосударственном, национальном и международном. Исполнение правил, которые они устанавливают, регулируются конвенциями и соглашениями. К таким организациям относят ЮНКТАД, ООН, ЕС, НАФТА, МТП и др.

Основным нормативно-правовым актом, регламентирующим внешнеторговую деятельность в РФ, относится ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» № 164-ФЗ от 8.12.2003[3].

В рамках закона выделяются следующие методы регулирования внешнеторговой деятельности:

1. Протекционистские и либеральные;
2. Экономические и административные;
3. Тарифные и нетарифные
4. Как уже отмечалось ранее, в основе всех внешнеторговых операций лежат коммерческие сделки с иностранными контрагентами по купле-продаже товаров, их транспортировке и страхованию.

Сущность внешнеторговых сделок выражается в установлении и регулировании правоотношений в области внешней торговли. То есть, можно сказать, что внешнеторговые сделки имеют правовой характер. Другой особенностью этих сделок является регулирование финансовой их составляющей, то есть фиксация условий платежа, виды компенсаций по внешнеторговым сделкам.

Основными видами сделок, связанных с операциями на внешнем рынке, считаются импортные и экспортные сделки.

Помимо классических видов сделок на внешнем рынке, существует и ряд других классификаций. Согласно автору М.Ю. Бердина, выделяют следующие критерии классификаций [3]:

- по направлениям торговли;
- по видам товаров и услуг;
- по степени готовности товаров;
- по применяемым методам торговли;
- по организационным формам торговли.

Кроме этого, выделяют еще несколько видов сделок (см.табл.1).

Многообразие внешнеэкономических сделок подтверждает факт их значимости в мировом сообществе. Это в свою очередь расширяет перечень требований к их оформлению, а также вызывает необходимость создания и ужесточения мер по их регулированию с целью их безопасного функционирования [13].

Таблица 1

Разновидности внешнеторговых сделок

Вид сделки	Сущность
1.Невидимый экспорт	Фиксируют поступление иностранной валюты за услуги, которые одна страна оказывает другой, страхование, туризм или иностранных предприятий.
2.Договор мены	Договор обмена с иностранным контрагентом товара одной страны на товар другой страны. Право собственности на товар переходит за эквивалент, которым выступает товар либо услуга.
3.Товарообменная сделка	Фиксируется обязательство контрагентов двух стран по обмену товаров установленной стоимости.
4.Компенсационная сделка	Взаимная поставка разных товаров на равную стоимость. Контрагентом могут выступать несколько фирм.
5.Комиссионная сделка	Предусматривает определенное комиссионное вознаграждение за посредническую деятельность.
6.Консигнационная сделка	Товар направляется на реализацию иностранной фирме, выполняющей поручение через склад или посредников.

Важной особенностью функционирования внешнеторговых сделок является их транспортно-логистическое сопровождение. Качество и эффективность использования логистического потенциала страны открывает возможности для создания новых партнерских отношений.

Далее рассмотрены более подробно базисные условия поставок как основа транспортно-логистического сопровождения сделок и в заключении были рассмотрены проблемы создания транспортно-логистической системы.

Мировые рейтинги

Одним из основных рейтингов, на которые опираются при изучении стран, является LPI (Logistics Performance Index), согласно которому процессы развивающихся логистических отношений проходят оценку по шести критериям: эффективность таможенных операций, качество транспортной инфраструктуры, своевременность организации отгрузок, качество логистического сервиса, возможность контроля и отслеживания грузов, наличие международных перевозок.

Подобный подход продиктован практикой современных крупных компаний и позволяет в достаточно полной мере проводить объективную оценку комплекса логистических услуг в различных условиях хозяйствования, во многом нивелируя риски ошибочности принимаемых за истину параметров, благодаря многогранной системе оценок и различной степени влияния факторов на конечное значение, согласно чему и принимается окончательное решение менеджерами проекта или высшим управляющим звеном. Все это позволяет говорить об острой необходимости внедрения подобных факторных систем анализа логистических процессов в российскую практику бизнеса, поскольку в нем отмечается недостаточный уровень профессиональной и экспертной экспертизы на предприятиях малого и среднего сегмента. Все это позволит в высокой степени повысить точность прогнозирования будущих событий и изменений в конкретной бизнес-среде, а также произвести системный переход отечественных предприятий на уровень международных стандартов ведения логистического бизнеса.

Таблица 2

Рейтинг LPI 2012-2016 гг. (составлено авторами на основе [20])

№	Страны	Год	LPI Рей- тинг	Страны	Год	LPI Рей- тинг	Страны	Год	LPI Рей- тинг
1	Сингапур	2012	4,13	Германия	2014	4,12	Германия	2016	4,23
2	Гонконг, Китай	2012	4,12	Нидерланды	2014	4,05	Люксембург	2016	4,22
3	Финляндия	2012	4,05	Бельгия	2014	4,04	Швеция	2016	4,2
4	Германия	2012	4,03	Великобри- тания	2014	4,01	Нидерланды	2016	4,19
5	Нидерланды	2012	4,02	Сингапур	2014	4	Сингапур	2016	4,14
6	Денмарк	2012	4,02	Швеция	2014	3,96	Бельгия	2016	4,11
7	Бельгия	2012	3,98	Норвегия	2014	3,96	Австрия	2016	4,1
8	Япония	2012	3,93	Люксембург	2014	3,95	Великобри- тания	2016	4,07
9	США	2012	3,93	США	2014	3,92	Гонконг. Китай	2016	4,07
10	Великобри- тания	2012	3,9	Япония	2014	3,91	США	2016	3,99
11	Австрия	2012	3,89	Ирландия	2014	3,87	Швейцария	2016	3,99
12	Франция	2012	3,85	Канада	2014	3,86	Япония	2016	3,97
13	Швеция	2012	3,85	Франция	2014	3,85	ОАЭ	2016	3,94
14	Канада	2012	3,85	Швейцария	2014	3,84	Канада	2016	3,93
15	Люксембург	2012	3,82	Китай, Гон- конг	2014	3,83	Финляндия	2016	3,92
16	Швейцария	2012	3,8	Австралия	2014	3,81	Франция	2016	3,9
17	ОАЭ	2012	3,78	Денмарк	2014	3,78	Денмарк	2016	3,82
18	Австралия	2012	3,73	Испания	2014	3,72	Ирландия	2016	3,79
19	Тайвань	2012	3,71	Тайвань	2014	3,72	Австралия	2016	3,79
20	Испания	2012	3,7	Италия	2014	3,69	Южная Африка	2016	3,78

Как видно из табл. 2 по состоянию на 2012 год лидерами среди стран были Сингапур и Гонконг, их рейтинги составляют 4,13 и 4,12 соответственно. Наиболее высоким показателем в оценке рейтинга были своевременность поставки грузов и товаров. В 2014 рейтинги

этих двух стран снизились и составили 4 и 3,83 соответственно. Ухудшение произошло по всем показателям, то есть можно сказать, что качество осуществления логистических услуг сократилось. Также в 2016 году рейтинг Сингапура и Гонконга среди стран составил 4,14 и 4,07. Изменения произошли в положительную сторону, следовательно, за два года страны улучшили качество логистики за счет эффективности таможенного оформления и своевременности поставок.

Наиболее существенными показателями, влияющими на рейтинг стали своевременность поставки, качество торговой и транспортной инфраструктуры, а также качество и компетентность логистических услуг. Сохранение одной и той же позиции Сингапура в рейтинге говорит о возможных перспективах развития логистики в стране, что значительно может повлиять на сотрудничество этой страны с другими на мировой арене.

На практике применяют также и другие международные рейтинги для анализа эффективности работы логистики. Наиболее интересными для нас в разрезе данной темы будут являться Индекс возможности глобальной торговли (ETI) и Индекс ведения бизнеса (EDBR).

Индекс ведения бизнеса (EDBR) базируется на оценке нескольких показателей, которые непосредственно влияют на благоприятную бизнес среду. К ним относят: регистрацию предприятий, получение разрешений на строительство, кредитование, защита инвесторов, налогообложение, международная торговля, ликвидация предприятий. Данные рейтинга представлены в табл. 3. Рассмотренный выше индекс показывает общее состояние бизнес среды, на его основании можно формировать предположения об эффективности или необходимости определенных мер по модернизации транспортного модуля фирмы. Однако, показатели, характеризующие эффективность логистической деятельности, в формировании индекса не участвуют.

Таблица 3

*Рейтинг стран по индексу ведения бизнеса 2012-2016 гг.
(составлено авторами на основе [17])*

Рей- тинг	2012	2014	2016	2018
1	Сингапур	Сингапур	Сингапур	Новая Зеландия
2	САР Гонконг (Китай)	САР Гонконг, Китай	Новая Зеландия	Сингапур
3	Новая Зеландия	Новая Зеландия	Денмарк	Денмарк
4	США	США	Республика Корея	Республика Корея
5	Дания	Дания	САР Гонконг, Китай	САР Гонконг, Китай
6	Норвегия	Малайзия	Великобритания	США
7	Соединенное Коро- левство	Республика Корея	США	Великобритания
8	Корея, Республика	Грузия	Швеция	Норвегия
9	Исландия	Норвегия	Норвегия	Грузия
10	Ирландия	Великобритания	Финляндия	Швеция
11	Финляндия	Австралия	Тайвань, Китай	Македония
12	Саудовская Аравия	Финляндия	Македония	Эстония
13	Канада	Исландия	Австралия	Финляндия
14	Швеция	Швеция	Канада	Австралия
15	Австралия	Ирландия	Германия	Тайвань, Китай
16	Грузия	Тайвань, Китай	Эстония	Литва
17	Таиланд	Литва	Ирландия	Ирландия
18	Малайзия	Таиланд	Малайзия	Канада
19	Германия	Канада	Исландия	Латвия
20	Япония	Маврикий	Литва	Германия

Так, согласно рейтингу лидирующей страной долгое время оставался Сингапур. За последние два года такие азиатские страны, как Сингапур, Республика Корея и САР Гонконг оставались в 5-ке лидеров, что говорит о развитии благоприятной бизнес среды в этих странах.

Индекс вовлеченности стран в международную торговлю измеряет политику государств и эффективность их работы в сфере ведения международной торговли. Рейтинг

базируется на четырех основных показателях открытости экономик стран мира для международной торговли. К ним относят: доступ к внешнему рынку, административное управление на границах, деловой климат и транспортную и коммуникационную инфраструктуру. Рейтинг, представленный в табл. 4, включает в себя ТОП-20 стран, наиболее привлекательных с точки зрения вовлеченности в международную торговлю [19], что представлено в табл. 4.

Таблица 4

*Рейтинг стран по индексу вовлеченности в международную торговлю 2012-2016 гг.
(составлено авторами на основе [20])*

№	2012	Оценка	2014	Оценка	2016	Оценка
1	Сингапур	6,14	Сингапур	5,9	Сингапур	5,97
2	САР Гонконг	5,67	САР Гонконг	5,5	Нидерланды	5,7
3	Денмарк	5,41	Нидерланды	5,3	САР Гонконг	5,66
4	Швеция	5,39	Новая Зеландия	5,2	Люксембург	5,63
5	Новая Зеландия	5,34	Финляндия	5,2	Швеция	5,61
6	Финляндия	5,34	Великобритания	5,2	Финляндия	5,6
7	Нидерланды	5,32	Швейцария	5,2	Австрия	5,52
8	Швейцария	5,29	Чили	5,1	Великобритания	5,52
9	Канада	5,22	Швеция	5,1	Германия	5,49
10	Люксембург	5,2	Германия	5,1	Бельгия	5,45
11	Великобритания	5,18	Люксембург	5,1	Швейцария	5,45
12	Норвегия	5,17	Норвегия	5,1	Денмарк	5,42
13	Германия	5,13	Япония	5,1	Франция	5,37
14	Чили	5,12	Канада	5	Эстония	5,32
15	Австрия	5,12	США	5	Испания	5,28
16	Исландия	5,08	ОАЭ	5	Япония	5,28
17	Австралия	5,08	Денмарк	5	Норвегия	5,27
18	Япония	5,08	Австрия	5	Новая Зеландия	5,27
19	ОАЭ	5,07	Катар	4,9	Исландия	5,27
20	Франция	5,03	Бельгия	4,9	Ирландия	5,27

Согласно рейтингу на протяжении 2012-2016 гг. лидером оставался Сингапур. Гонконг в период с 2012-2014 гг. оставался на второй позиции, но к 2016 индекс изменился не существенно (с 5,67 до 5,66), однако улучшение показателей Нидерландов (с 5,3 до 5,7) сместило страну на один пункт.

Исследование данных международного рейтинга стран по некоторым индексам позволяет сделать предположение, что направление развития бизнеса в сторону Азиатских стран достаточно перспективно. Опираясь на статистические данные, можно сделать вывод о возможном рассмотрении данного направления страны в качестве приоритетных в рамках развития международного бизнеса, совершения внешнеэкономических сделок, а также усовершенствования транспортно-логистических услуг, которые, в свою очередь, весьма чувствительны к внешней среде, жестко регламентируются нормативно-правовыми актами и являются сложным видом экономических отношений, следовательно, чем лучше показатель индекса ведения бизнеса в стране – тем легче бизнесу осуществлять сложные виды деятельности.

Рынок транспортно-логистических услуг

Анализируя современное состояние рынка транспортных услуг, можно заметить насколько он изменился по сравнению с прошлым состоянием рынка.

Толчком для изменения состояния рынка стал процесс глобализации. Она позволила усилить концентрацию производства и капитала в транспортных отраслях. Изменения связывают с сокращением транспортных барьеров и либерализацией торговых режимов, а также с динамичным развитием экспортно-ориентированных секторов экономики стран Азиатской-Тихоокеанского региона.

По исследованиям РБК.Research под названием «Рынок логистических услуг в условиях экономической рецессии: прогноз 2015-2017», было отмечено, что в 2016 рост рынка ТЛУ составит 4,4%, а в 2017 5,9% [5].

С целью расширения мирового товарооборота, перевода производства в страны Юго-Восточной Азии, организация экспорта готовой продукции, эффективного совершения внешнеэкономических сделок роль развития транспортно-логистических услуг становится все более важной. А ориентация на азиатские страны создает дополнительные перспективы для расширения внешнеэкономических связей и базу для создания партнерских отношений в области бизнеса.

Контракт как основа совершения сделок

Основанием для выполнения внешнеторговых операций выступают межгосударственные контракты и соглашения. В них определяются права юридических лиц, договаривающихся сторон в отношении торговой и промышленной деятельности, регулируются вопросы ввоза и вывоза товаров их перевозок, транзита.

Международный контракт – основа правового документооборота между сотрудничающими контрагентами, являющимися резидентами разных стран [11].

В международном контракте должны отражаться следующие элементы:

1. характеристика субъектов и объектов;
2. общие условия поставки;
3. финансовые условия;
4. правовые условия;
5. транспортные условия;
6. прочие условия.

Транспортные условия – важнейший элемент международного контракта. Они основаны на базисных условиях поставки, которые изложены в документе ИНКОТЕРМС, разработанном Международной Торговой Палатой.

Согласно ИНКОТЕРМС базисные условия делятся на 4 группы [8]:

- Группа Е (поставщик не участвует в процессе доставки груза, покупатель самостоятельно забирает заказ на складе);
- Группа F (транспортные и таможенные расходы лежат на покупателе или его перевозчике, с которым он заключил соответствующее соглашение);
- Группа С(основные расходы несет продавец);
- Группа D(продавец несет ответственность и оплачивает доставку товара покупателю).

Проблемы создания транспортно-логистической системы

Транспортно-логистическая система – это взаимодействующие на принципах безопасности и саморегулирования транспортные элементы, которые обеспечивают эффективное управления логистическими процессами [2]. К элементам транспортно-логистической системы относят: интегрированное информационное обеспечение, инфраструктуру, транспортировку, управление запасами, складское хозяйство, грузопереработка и упаковка.

Помимо основных рисков, с которыми могут столкнуться покупатели и заказчики, выделяют и факторы транспортной безопасности. Выделяют технико-технологический фактор, к которому относят надежность системы «человек-машина», техническое состояние транспортной инфраструктуры, и организационно-управленческий фактор, к которому можно отнести профилактику через новые виды лицензирования и сертификации деятельность субъектов логистического бизнеса, подготовка кадров, научно-технические вопросы и финансирование [15].

В июне 2005 года на сессии Совета Всемирной таможенной организации руководителями национальных таможенных администраций стран-членов ВТО были приняты рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли. Их делят на стандарты «первой опоры» и «второй опоры». Стандарты способствуют развитию мировой торговли, интеграции хозяйствующих субъектов, повышению уровня жизни населения, регулированию и регламентированию зон ответственности производителей и экологичности выпускаемой продукции [2]. В контексте данного положения следует, что благодаря комплексу мер, направленных на стимулирование мировой торговли, широкое развитие также получит и

сопряженная с ней транспортно-логистическая инфраструктура, что окажет синергетический эффект на ускорения темпов роста экономик различных стран.

Основываясь на рассмотренных ранее методических и практических аспектах логистических операций, рассмотрим текущую ситуацию на ОАО Кондитерский комбинат «Кубань», который с момента создания, в течении 29 лет, занимает стабильную позицию на продовольственном рынке ЮФО. Компания – признанный лидер кондитерского бизнеса юга России в области высоких технологий, объема производства и реализации продукции. В табл. 5 приведены основные виды деятельности компании и их доля в общем объеме производства. Общий выпуск кондитерских изделий за последние 5 лет вырос с 18 839 т в 2011 году до 22 560 т в 2017 году, несмотря на общее снижение производства продукции в Краснодарском крае. Прирост объемов производства в стоимостном выражении к 2016 г. составил 67,7 млн руб.

Таблица 5

Направления деятельности кондитерского комбината «Кубань» [14].

Вид деятельности	Доля в общем объеме, %
1. Производство кондитерских изделий	95,0
В том числе:	
мучных кондитерских изделий	
шоколадных изделий	
вафельных изделий	
2. Услуги промышленного характера, железнодорожные услуги	2,5
3. Розничная торговля	2,5

Выпускаемая компанией продукция имеет широкий спектр и географию распространения в странах СНГ и на территории России за счет представленности в крупнейших торговых сетях в большинстве регионов страны. На территории Кубани было реализовано 29,4% всей выпускаемой продукции, в Ставропольском крае – 2,2%, в Московском регионе – до 56%, Ростовской области – 2,2%, в других регионах до 7%. В общем объеме выпуска кондитерской продукции предприятий ЮФО в 2017 г. составила 11,7%, выросла против прошлого года на 0,6% [14].

Анализ деятельности предприятия на основе пояснительной записки к бухгалтерской отчетности за 2017 г. позволило сделать выводы, что предприятие в целом демонстрирует положительные результаты деятельности и целесообразно говорить о возможных перспективах роста на международном уровне.

В связи с этим, мы хотели бы предложить возможные варианты построения транспортного модуля Комбината и его выход на международный рынок. Главная цель создания транспортного модуля – управление деятельностью фирмы в создании единой и слаженной системы доставки товаров, деталей, связанных с распределением, складированием и контролем запасов, а также реализацией товаров.

Проведенный анализ развития стран по индексам Ведения бизнеса (ЕВВИ), Вовлеченности в международную торговлю (ЕТИ) и уровня развития логистики (LPI), а также исследование мирового рынка транспортно-логистических услуг позволил сделать вывод о рассмотрении Азиатского направления ведения бизнеса в качестве приоритетного.

Так, в качестве примера можно рассмотреть возможное сотрудничество Комбината с Сингапуром и Гонконгом.

Учитывая, что данные страны по приведенным рейтингам имеют доступ к внешнему рынку, административное управление на границах, хороший деловой климат и транспортную и коммуникационную инфраструктуру, у них достаточно эффективно развиты таможенные операции, транспортная инфраструктура, то можно рассматривать эти страны как возможность развития международных поставок.

Полный контроль над цепью поставок способны обеспечить только надежные ИТ-технологии, «заточенные» под потребности отрасли. В настоящее время рынок насыщен

различными программными продуктами, которые позволяют принимать оптимальные логистические решения.

Программное обеспечение «Умная логистика» оказалось наиболее предпочтительным с суммарным рейтингом 138,5. Согласно исследованиям авторов Негреева В.В и Кузнецовой Е.Д., программа «Умная логистика» автоматизирует большинство процессов логистической деятельности, сокращая время на поиск грузовиков, перевозчиков, расчет стоимости перевозок, оформления заявок, связи с водителем, так в качестве способа коммуникации с ним они отправляют SMS-сообщение с данными заявки на перевозку [12].

По результатам проведенного исследования, нами предлагаются следующие варианты развития сотрудничества российской фирмы с азиатскими партнерами:

1. Внедрение системы «Умная логистика» для осуществления контроля над поставками продукции;

2. Организация поставок продукции в надежных упаковках, поддерживающих оптимальную температуру;

3. Осуществление поставок как морским, так и воздушным видом транспорта;

4. В качестве базисного условия поставки в рамках системы Инкотермс 2010 следует выбрать DAP, предполагающий, что продавец оплачивает доставку продукции до согласованного места. При этом он должен выполнить таможенные формальности при экспорте груза, но не обязан оплачивать ввозные пошлины и оформлять его на таможне. Данный вид поставки был бы выгоден Комбинату. Эти рекомендации повысят уровень логистики предприятия до уровня, необходимого в рамках обеспечения эффективного международного сотрудничества и повысит доступность производимых товаров комбинатом для внешних рынков, что может заинтересовать как новых покупателей, так и новых партнеров.

Говоря про необходимость совершенствования логистического модуля ОАО Кондитерский комбинат «Кубань», следует отметить, что помимо внутренних факторов производства и логистики на предприятии, особую роль в современных экономических условиях играют процессы управления структурными изменениями в процессах международного товарообмена и интеграции региональных товаров и услуг в международный товарооборот, в ходе которого происходит, в том числе и вмешательство государства в тарифную политику, таможенное регулирование, а также в системы протекционизма национальных производителей, регламентированных рамками ВТО, Таможенного союза и других организаций [4, 6, 7, 9].

Базируясь, на теоретическом и практическом материале, нам удалось выявить наиболее перспективное направление для развития деятельности на примере Кондитерского Комбината «Кубань».

Также были предложены возможные способы выхода на Азиатский рынок данной компании с помощью внедрения программного обеспечения, выбора базисного условия поставки, вида транспорта и условий безопасной перевозки продукции.

Литература

1. Батычко В.Т. Международное частное право, Конспект лекций. Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2011.
2. Беляев В.М., Миротин Л.Б., Некрасов А.Г., Покровский А.К.. Управление процессами в транспортных логистических системах: учеб.пособие/ под общ.ред. А.Г. Некрасова; МАДИ.- М.,2011.- 127 с.
3. Бердина М.Ю., А.В. Даюб, Ю.С. Кузьмова. Регулирование внешнеэкономической деятельности. – учеб.пособие, СПб: ГОУ ВПО «СПбГУ ИТМО», 2011. – 101 с.
4. Березовский Э.Э., Кизим А.А. Инновационные подходы к инвестиционному и Lean-менеджменту на основе опыта стран-участниц ВТО// В сборнике: Инвестиционный менеджмент и государственная инвестиционная политика Материалы международной научной конференции: текстовое электронное издание . . 2017. С. 21-30.
5. Гатин А.Ф. Мировой рынок транспортных услуг: состояние и современные тенденции – ВКР, ФГАОУ ВО, «Казанский (Приволжский) федеральный университет», Казань, 2017 [Электронный ресурс] URL: http://kpfu.ru/portal/docs/F_1915901049
6. Егорова Л.И., Егорова Е.М. Модель инновационного развития внешнеэкономической деятельности России в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Краснодар, 2016.

7. Егорова Л.И., Калмазова С.А., Егоров М.В. Место и роль туристско-рекреационного регионального сектора в процессе интеграции России в мировой рынок услуг // Экономика устойчивого развития. 2016. № 2 (26). С. 145-153.
8. Инкотермс-2010:расшифровка условий поставки. [Электронный ресурс]: URL: <http://mos-interlogistics.com/info>
9. Кизим А.А., Березовский Э.Э. Формирование и развитие региональной структуры внешней торговли на основе логистики // В сборнике: Институциональная трансформация экономики России в условиях новой реальности Материалы международной научной конференции: текстовое электронное издание . 2017. С. 188-197.
10. Килькеева А.Ю., Треногина А.А. Тенденции развития мирового рынка транспортно-логистических услуг // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ». 2014. Т. 5. № 4. С. 1164 – 1172.
11. Коровяковский Е.К., Коровяковская Ю.В., Международная логистика. -уч.пособие- ГОУ ВПО «СпбГУ путей и сообщения», 2010. - 48 с.
12. Негреева В.В., Кузнецова Е.Д.. Оптимизация логистической деятельности транспортно-экспедиторской фирмы // Научный журнал НИУ ИТМО,серия «Экономика и экологический менеджмент». 2016. №2.
13. Неруш Ю.М. Логистика:учеб.-4-е изд., перераб. и доп. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект,2006. – 520 с.
14. Пояснительная записка к бухгалтерскому балансу ОАО «Кондитерский комбинат “Кубань”» 2017 г. Официальный сайт ОАО «Кондитерский комбинат “Кубань”». [Электронный ресурс]: URL: <http://www.tikkom.ru>
15. Семенова Т.В. Логистическое сопровождение внешнеэкономических сделок // Юридический факт. 2017. № 8 (8).
16. Якунина Ю.С. Логистические услуги:особенности и специфика в условиях российского рынка // Вестник Удмуртского Университета, серия: «Экономика и право». 2014. №4. С. 107-112.
17. Easy Doing Business Rankings // World Bank official site. [Электронный ресурс]: URL: <http://russian.doingbusiness.org/rankings>
18. Gani A. The Logistic Performance effect in International Trade // The Asian Journal of Shipping and Logistic, 33(4), 2017. P. 279-288.
19. Global Enabling Trade Reports. The Enabling Trade Index// World economic forum official site. [Электронный ресурс]: URL: <http://reports.weforum.org>
20. Logistics Performance Index. International LPI // World Bank official site. [Электронный ресурс] URL:<http://lpi.worldbank.org/international>.

Kizim Anatoliy Aleksandrovich, Doctor of Economic Science, professor of World Economy and Management Department, Kuban State University (149, Stavropolskaya str., Krasnodar, 350040, Russian Federation). E-mail: arko1980@mail.ru

Shevchenko Anastasiya Igorevna, Applicant of World Economy and Management Department, Kuban State University (149, Stavropolskaya str., Krasnodar, 350040, Russian Federation). E-mail:shevchenko_anastasia_97@mail.ru

**EXTERNAL ECONOMIC DEALS AS THE FACTOR OF DEVELOPMENT
OF THE TRANSPORT MODULE OF THE FIRM**

Abstract

In the presented article, foreign economic aspects of international commodity exchange processes are considered, aimed at improving the functioning and development of transport modules of business entities, taking into account integration processes in the world economy.

Keywords: *foreign economic transactions, logistics, transport, integration processes.*