Министерство образования и науки Российской Федерации

НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ - «НИНХ »

Факультет государственного сектора
Кафедра мировой экономики, международных отношений и права

К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой
_____(Д.А. Борисов)
" " июня 2017 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

БАКАЛАВРА

по направлению высшего образования
38.03.01 – Экономика

профиль Мировая экономика

Роль транспортной логистики в деятельности внешнеторгой компании

Исполнитель,
студент(ка) гр.3082 _____ (Д.В.Чеснокова)
(подпись, дата)

Научный руководитель
Д.э.н., профессор _____ (С.В.Шарыбар)
(подпись, дата)

Нормоконтроль пройден _____ (С.В.Шарыбар)
.
(подпись, дата)

Новосибирск 2017

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ «НИНХ»

Факультет государственного сектора

Кафедра мировой экономики, международных отношений и права

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу по направлению подготовки высшего образования

38.03.01 «Экономика»

на тему: Роль транспортной логистики в деятельности внешнеторговой компании

студентке гр. 3082 Чесноковой Дарье Владимировне

Цель работы состоит в том, чтобы выявить значение транспортной логистики в организации успешной деятельности внешнеторговой компании.

В соответствии с целью были поставлены следующие **задачи:** рассмотреть теоретические основы организации транспортной логистики; изучить особенности государственного регулирования внешней торговли; обосновать роль транспортной логистики в деятельности внешнеторговой компании; проанализировать современное состояние внешнеторговой деятельности РФ

План работы и сроки ее выполнения:

1 Логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности

1.1 Сущность и задачи транспортной логистики

1.2 Международное регулирование транспортно-логистической деятельности

1.3 Современные транспортно-технологические системы (ТТС) перевозки

2 Современные условия осуществления внешнеторговой деятельности

2.1 Содержание внешнеторговой деятельности

2.2 Сущность и система государственного регулирования внешнеторговых связей

2.3 Современное состояние внешней торговли РФ

2.4 Влияние транспортной логистики на успешность внешнеторговой деятельности РФ

3 Организация транспортно-логистической деятельности компании Inditex

3.1 Организационно-экономическая характеристика компании Inditex

3.2 Транспортно-логистические аспекты в деятельности компании Inditex

3.3 Недостатки транспортной логистики и пути решения

Научный руководитель _____ (С.В.Шарыбар)

(подпись, дата)

ЗАЯВЛЕНИЕ

О САМОСТОЯТЕЛЬНОМ ХАРАКТЕРЕ ВЫПОЛНЕННОЙ РАБОТЫ

Я, Чеснокова Дарья Владимировна студентка группы 3082, направления подготовки 38.03.01 – Экономика профиль Мировая экономика заявляю, что в моей выпускной квалификационной работе на тему: Роль транспортной логистики в деятельности внешнеторговой компании, не содержится элементов плагиата.

Все заимствования из печатных и электронных источников, а также из защищенных ранее письменных работ, кандидатских и докторских диссертаций имеют соответствующие ссылки.

Дата Подпись

Результаты проверки в системе «Антиплагиат»

Доля авторского текста (оригинальности) в результате автоматизированной проверки составила 75,13%

Научный руководитель: д.э.н., профессор С.В.Шарыбар

Дата Подпись

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 6

1 Логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности 8

1.1 Сущность и задачи транспортной логистики 8

1.2 Международное регулирование транспортно-логистической деятельности 11

1.3Современные транспортно-технологичекиие системы (ТТС) перевозки 16

2 Современные условия осуществления внешнеторговой деятельности 23

2.1 Содержание внешнеторговой деятельности 23

2.2 Сущность и система государственного регулирования внешнеторговых связей 27

2.3 Современное состояние внешней торговли РФ 30

2.4 Влияние транспортной логистики на успешность внешнеторговой деятельности РФ 41

3 Организация транспортно-логистической деятельности компании Inditex 44

3.1 Организационно-экономическая характеристика компании Inditex 44

3.2 Транспортно-логистический аспект в деятельности компании Inditex 49

3.3 Недостатки транспортной логистики и пути решения 51

Заключение 54

Список использованных источников 56

Приложение А 57

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что на сегодняшний день транспорт является самой массовой отраслью, которая прочно удерживает ведущие позиции в транспортном комплексе страны. Деятельность внешнеторговой компании неразрывно связана с транспортом. В экономике транспорту отведена особая роль, от его работы зависит эффективность, качество и развитие внешнеэкономических связей любой страны. Внешняя торговля самым тесным образом связана с транспортом. Транспорт осуществляет доставку товара от экспортера к импортеру. Его нормальное функционирование обеспечивает выполнение обязательств сторонами по купле-продаже, коммерческий эффект внешнеторговой сделки. Нарушение транспортного процесса ведет зачастую к материальным потерям экспортера и импортера, делает неконкурентоспособными перевозимые товары. Транспорт является для государства важным дополнительным источником валютных поступлений.

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

Цель исследования – определить роль транспортно-логистического фактора в деятельности внешнеторговой компании. Для реализации этой цели были поставлены следующие задачи:

1) рассмотреть теоретические основы организации транспортной логистики;

2) изучить особенности государственного регулирования внешней торговли;

3) обосновать роль транспортной логистики в деятельности внешнеторговой компании;

4) проанализировать современное состояние внешнеторговой деятельности РФ;

5) Рассмотреть организационно-экономическую характеристику внешнеторговой компании и транспортно-логистический аспект в ее деятельности;

6) Выявить недостатки транспортной логистики и пути решения.

Объектом исследования выступает транспортное обеспечение внешнеэкономических связей.

Предметом исследования является организация транспортно-логистической деятельности компании Inditex.

Положения, выносимые на защиту. В ходе исследования на защиту выносятся следующие положения выпускной квалификационной работы:

1) доказано, что внешнеторговые перевозки грузов осуществляются на основе международных соглашений и на каждом виде транспорта регулируются соответствующими законодательными и нормативными актами;

2) выявлено и обосновано, что грузоперевозки помогают развитию экономики страны.

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения, списка использованных источников и одного приложения

.

1 Логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности

1.1 Сущность и задачи транспортной логистики

В настоящее время для того, чтобы быть успешным в предпринимательской деятельности, необходимо учитывать современные высокоэффективные методы управления потоковыми процессами, такие как логистика. В управлении современными предприятиями логистика как практическая деятельность устойчиво заняла свою нишу. Логистические процессы прямо или косвенно влияют на все аспекты человеческой жизнедеятельности. Связь логистики со всеми жизненными явлениями заключена в том, что объектами в логистических процессах выступают природные, человеческие, финансовые и информационные ресурсы.

Логистика охватывает весь спектр деятельности предприятия: планирование, реализацию, контроль затрат, перемещение и хранение материалов предприятия. К логистическим действиям на предприятии можно отнести: обслуживание клиентов, транспортировку, управление запасами, управление информационным потоком. Под транспортной логистикой понимается процесс управление информационными и материальными потоками, которые возникают во время перемещения материальных объектов на различных видах транспорта из одного пункта в другой по оптимальным маршрутам. Доставка товаров потребителю в нужное время и в нужное место при минимальных совокупных затратах – это и есть цель транспортной логистики. Цель достигается, если были соблюдены восемь условий:

- нужный товар;
- необходимого качества;
- в необходимом количестве;
- доставлен в нужное место;
- в нужное время;
- в нужном виде;

– с наименьшими затратами;

– с необходимой документацией[1].

Для достижения оптимального результата при транспортировке товаров решаются следующие задачи:

Задача 1. Создание транспортных систем, в том числе транспортных коридоров и транспортных цепей.

Транспортный коридор – это «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, которые работают на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий этих перевозок». Транспортная цепь – этапы перевозок груза на определённые расстояния, в течение определённого периода времени, с использованием транспортных средств одного или нескольких видов транспорта.

Задача 2. Обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса.

При организации транспортировки необходимо согласовать и комплексно спланировать ее операции совместно с другими логистическими функциями, например складированием, управлением запасами и закупками.

Задача 3. Выбор вида транспорта.

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный и трубопроводный). Правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов, связанных с транспортировкой различными видами транспорта.

Задача 4. Выбор способа транспортировки.

По числу видов транспорта, принимающих участие в перевозке, системы доставки делятся на одновидовую или унимодальную и многовидовую – мультимодальную или интермодальную.

Задача 5. Выбор перевозчиков и логистических провайдеров.

Осуществляется выбор подрядчиков по транспортировке, который организует доставку грузов по выгодным условиям.

Задача 6. Оптимизация параметров транспортного процесса.

Чтобы оптимизировать деятельность в области транспортной логистики, необходимо использовать методы и технологии, позволяющие максимально точно рассчитать время управления маршрутами и расходами, связанными с перевозками.

Задача 7. Определение рациональных маршрутов доставки.

Маршрутизация перевозок осуществляется для исключения лишних затрат при перевозке грузов от продавца к потребителю в процессе распределения товаров в сфере товарного обращения, внутри страны и в международном сообщении. В результате маршрутизации перевозок достигается сокращение непроизводительных порожних пробегов подвижного состава, повышение качества обслуживания потребителей.

Принципы, которыми руководствуются при организации товародвижения:

– Максимально полное использование грузоподъёмности или грузовместимости транспортных средств;

– Кратность транспортной единицы груза единицам заказа, отправки и складирования;

– Стандартизация тары;

– Экономия от укрупнения партий и дальности перевозки грузов, так как в этом случае расходы на один тоннокилометр минимальны;

– Концентрация грузопотоков на отдельных каналах распределения товаров и отказ от неэкономичных каналов;

– Доставка грузов по технологии «точно в срок» на основе разработки и реализации единого технологического транспортно-производственного процесса и интеграции транспорта, производства и потребления.

Реализация этих принципов на практике позволяет улучшить взаимодействие между участниками транспортного процесса, добиться максимальной экономической эффективности для торгового предприятия.

1.2 Международное регулирование транспортно-логистической деятельности

Основным инструментом правового регулирования международной логистики являются международные соглашения, которые заключаются от имени правительств или министерств, ведающих соответствующим видом транспорта. В зависимости от количества участников они бывают двусторонними (пограничные железнодорожные соглашения) или многосторон (заключаются, как , между , расположенными в регионе).

В каждый вид был независим от . Если из исходной в точку доставлялись различными транспорта, то й участок пути вался как этап , он регулировался ным правовым . Эти правовые устанавливались на нацио законодательства, нних (касающихся тор между соседними твами) или согла, затрагивающих государства. сторонние условно на две основные . Существуют договоры, два основных транспорта – и воздушный. участников договоров настолько , что в них установлены к транспортным для всего родного и для всех целей. транспорт по характеру региональный . Единственные многосторонние конве по железнодорожному или ав транспорту в Европе, а в с железнодо транспортом они т Азию и Африку. В 1 сведены все сущест многосторонние ные договоры, на разных транспорта[16].

1 – Основные транспортные [16]

Вид транспорта	конвенции	принятия/ в силу	Кто	Географический
Морской	конвенция об некоторых права, коносаментов (правила)	25 1924 г./2 1931 г.	морской	Всемирный
	Конвенция ООН о перевозке (1978г.) (правила)	31 1978 г./1 1992 г.	ООН по праву торговли ()	Всемирный
	Конвенция об некоторых , касающихся воз перевозок (конвенция)	12 1929 г. /13 1933 г.	технический авиационных экспертов-юристов, вошедший в Международной гражданской	Всемирный
	Гаагский	28 сентября 1955./1 августа 1963.	Международная гражданской (ИКАО)	
Воздушный	протокол №4	25 1975г./еще не в силу		Всемирный

таблицы 1

Вид	Название	Дата принятия/ вступления в силу	Кто	Географический
Железнодорожный	конвенция о пере грузов ()	7 февраля г./1 января г.	Центральное международных перевозок ()	Европа, Африка, Азия
Железнодорожный	Конвенция о железнодорожных (КОТИФ)	9 1980 г. / 1 мая 1985 г.	бюро железнодорожных (Берн)	, Северная , Западная
Железнодорожный	о международном сообщении ()	1 ноября г. /нынешний текст вст в силу 1 1966 г.	сотрудничества дорог ()	Россия, Европа, Азия
	Конвенция о международной пере грузов ()	19 мая 1956 г./ 2 1961 г.	комиссия для	Европа
	Конвенция ООН о смешанных грузов	24 мая г. /еще не в силу	ООН по торговле и (ЮНКТАД)	
Внутренний	Проект о договоре грузов по водным (КДГВ)	1973 г.	институт по частного , Экономическая для Европы	

Морской **.** Гамбургские заменили правила. Гамбургские содержат точные , регулирующие , и предусм использование ных транспортных лучше, чем правила, в них не со никаких изменений права, доку морских перевозок.

транспорт. протоколом г. были изменения в ст. 8 конвенции - количество мации, для внесения в воздушной груза. несколько не ратифицировали протокол, унифицированные о воздушной грузов основываться на первоначальной конвенции, а на менее требованиях Протокола.

В ст. 8 с изменениями, в нее Гаагским про, были, в очередь, изменения, и незначительные, Монреальского ола № 4 от 1975 г. 5 Конвенции с помощью; протокола. изменения - использование ычислительной связи вместо бумажных о воздушной грузов.

транспорт**.** 1980 г. ЦИМ 1970. г. перевозки по железным ; (а также ЦИВ г. относительно пассажиров и по железным). ЦИМ 1970 г., в настоящее , является мым вариантом ЦИМ, которая в силу в г. В отличие от вариантов ЦИМ, являются конвенциями, ЦИМ в КОТИФ 1980 г. в приложении к конвенции.

текст 1951 г. был ЦИМ по структуре и . Однако между текстами большими в с последовавшими этого каждого из .

Несколько Восточной являются и ЦИМ, и СМГС. Это в степени транзитному нию между государствами, являются только или другого . Однако это не возникновению между двух конвенций.

транспорт**.** Конвенции о пере-возках основаны на Гамбургских . На своей де сессии в 1982 г. ЮНКТАД по перевозкам (Конвенции о перевозках) генерального ЮНКТАД Гамбургские до сведения тех дарств-членов, еще не стали , и просить их как можно о целесообразности ее в силу. торговая (МТП) Унифицированные для документов на перевозку. эти правила и не обязательной , несколько о (ФИАТА), подготовили документов на см перевозку, подтверждение МТП о том, что проформы правилам МТП. С

полученной и на основе и Гаагско-Висбийских были ы Правила для доку на смешанную ЮНКТАД/МТП.

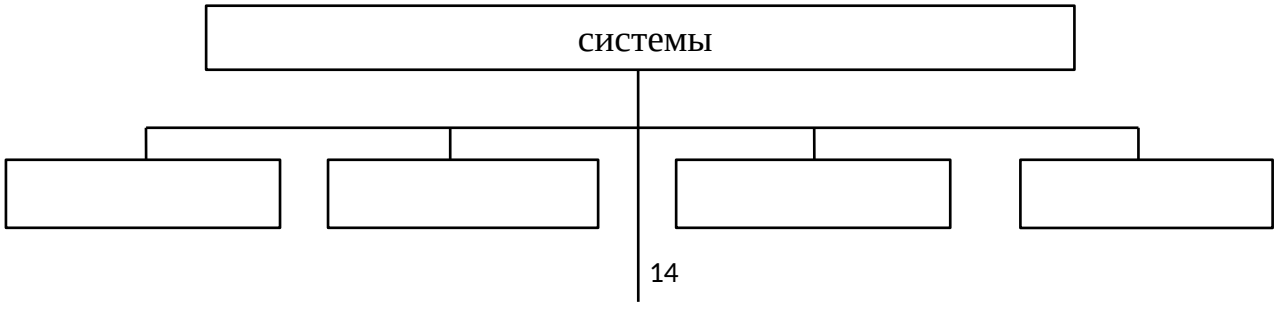
водные . Первый Конвенции о перевозки по внутренним путям () был подготовлен (Международный по унификации права) в г. Проект 40 статей. ЮНИДРУА пересмотрел проекта . Совет щих информировал на шестьдесят сессии в 1982 г. о. том, что процесс был в устранении во мнениях рейнскими дарствами освобождения от ответственности за ные ошибки. Конвенция о оре перевозки по водным путям заменить КДГВ.

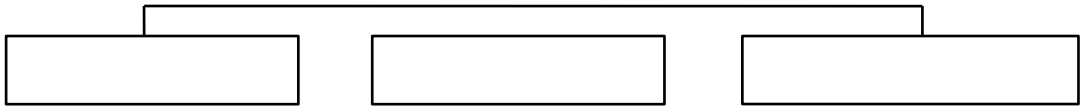
конечных . Предварительный Конвенции был группой по изучению складского товаров на сессии в 1981 г. В 1982 г. она 61-ю Совета ЮНИДРУА о том, что возражения в нии проекта высказаны торыми конечных , которые эту Конвенцию как на их конкретные . Совет просил обеспечить освещение правил, с тем можно открыто критические в целях уре случаев и принять во вни законные ин [4].

1.3 Современные транспортно-технологичекиие системы (ТТС) перевозки

В совершенствования и транспортного внешнеторговых в практику перевозок внедряются транспортно-технологические .

Транспортно-технологическая система (ТТС) - форма организации транспортного процесса, при которой обеспечивается единство организационных, технических, технологических, экономических и коммерческо-правовых решений для перевозки грузов с наибольшей экономической эффективностью. Наиболее типы систем на рисунке 1.





1 – Основные транспортно-технологических

Контейнерная система для перевозки , тарно-штучных и грузов, а ценных . Главное ее заключается в грузов «от до склада», что какие-либо действия и получателя в общем процессе.

вариант этой предполагает готовой на месте ее в контейнеры и ее в таком до потребителя в пункте. этот вариант не так часто.

Еще достоинство транспортно-технологической – менее погрузочно-разгрузочные .

В последнее данная получает все широкое . И это несмотря на затраты, с ее созданием и в практику перевозок. обусловлены обстоятельств, в том необходимостью , во-первых, транспортную , во-вторых, контейнерный , в-третьих, перегрузочную , и, наконец, терминалы.

транспортно-технологическая базируется на контейнера – транспортного , обладающего конструкцией, обеспечивает прочность для использования, грузов без выгрузки, перегрузку с средства, загрузку и груза.

контейнеры, контейнерный , должны ряду , которые в обеспечения выработаны Ком по грузовым , действующим в международной ИСО. В частности, они :

1) иметь техническую и обладать прочностью для использования;

2) специальную , обеспечивающую грузов без выгрузки;

3) конструкцией, легко их грузом и из них груз;

4) внутренний 1 м3 и более.

требования всех контейнеров, при перевозках. две классификационные контейнеров. в зависимости от представлена контейнерами до 2,5 т, среднетоннажными – от 2,5 до 10 т и крупнотоннажными – свыше 10 т.

классификационная в зависимости от включает и специализированные . И те и другие в очередь с размеров и подразделяются на 12 . Кроме , для насыпных, и газообразных используются . Они также на три типа.

пакетной системы в осуществлении перевозок в пакетах. пакет собой из тарных и грузов грузовое с применением средств. К средствам :

– поддоны;
– ;
– роллтрейлеры.

распространение поддоны. Их являются , стоечные и поддоны. именуются площадки размеров, устройствами для захвата при . Роллтрейлеры являются площадками. в отличие от такие имеют ход. Поэтому погрузки они буксируются тягачами к погрузки на суда.

В по своим пакеты контейнерам. Их грузоподъемность не более 7,5 т, в то как максимальная контейнера в четыре превышает тоннаж. поэтому распространенными , перевозимыми способом, тарные и грузы.

К средствам также крепления в пакетах. Это приспособления: , контрольная , скрепленная в , усадочная , которыми пакеты. требование к ним – возможности отдельных из пакета без контрольных . Существуют (многоразовые) и пакетные . Для гибкого многооборотных средств их парк.

пакетирующих и их парка транспортно-технологическая включает многоярусные с подвижными . Кроме , в ее состав универсальный и транспорт (, автомобильные , применяемые при роллтрейлеров), а перегрузочная .

Весьма в международных перевозках ***трейлерная технологическая .*** Ее специфика в горизонтальном погрузки. осуществляется бортовые, или кормовые по специальным – аппарелям с погрузочных на колесном различных . Они загружаются на и с помощью или автопогрузчиков на причал отправления. В от конструкционных , грузоподъемности и погрузочные на колесном ходу на три типа:

– ;

– семитрейлеры;

– .

В свою каждая из имеет . Например, бывают , двухосные и . Грузоподъемность составляет 25, – 60, третьих – 100 т.

транспортная система для перевозки как , так и непакетированных грузов. При их используются накатного () типа, укомплектованы погрузочной – вилочными , автогрузовозами, погрузчиками.

, трейлерная технологическая включает -ролкеры, площадки на ходу, являются , семитрейлеры и , погрузочные и механизмы, а специальные . Кроме , важным этой являются и технические для формирования единиц и укрупненных единиц.

транспортная система применением типа (паромов) и целевым , состоящим в транспортных . На судах-паромах железнодорожные , локомотивы, краны, а автомашины, и полуприцепы. грузов на осуществляется наката и автомобилей кормовые на палубу. с помощью груз в трюм или на верхнюю . Для его окончательного используются локомотивы и секторы.

паромной технологической состоит из паромов, и судовых устройств для железнодорожных и автомобилей, для формирования составов, а автомобильных .

Лихтерная технологическая применяется на транспорте. Ее являются, , использование -несамоходных , во-вторых, навалочных, и генеральных и, в-третьих, система осуществления .

Лихтерная осуществляется плоскодонными , которые лихтеровозами. Их колеблется в от 200 до 7000 т. организации и перевозки загрузку в речном , формирование составов, их в морской , подъем с помощью системы на морского -лихтеровоза, груза, лихтеров в морского , формирование состава, его в речной назначения, лихтеров в .

Вся лихтерная технологическая включает флот, из судов- для перевозки на палубе и в , несамоходные , базы их и накопления и технику.

транспортная система специфическими формирования единиц и их . Основу грузовых этой составляют – укрупненные места 500–2500 т. два типа – плоская и плавучая . Плоская загружается на причале, чего краном на палубу или в судна. секция собой часть судна. секции в установленных . После погрузочных с помощью приспособлений из них самоходное .

Таким , кассетная технологическая состоит из судов-, укрупненных единиц-кассет, ств для перемещения по территории и парка техники.

Для ***транспортной системы*** сочетание транспортно-технологических с использованием способов грузовых . Наиболее комбинации с использованием , контейнерной и транспортно-технологических . Это случаи на паромах , автомашин с в них пакетами или с грузом. способы присущи лихтерной и транспортным системам.

комбинированных технологических , безусловно, транспортный , поскольку учета каждой . Однако, иметь в конечную транспортного международной , достаточно географические перемещения , преодоление расстояний, в перевозочный разных транспорта, система выполняет функцию.

2 Современные условия осуществления внешнеторговой деятельности

2.1 Содержание внешнеторговой деятельности

Внешнеэкономическая представляет производственно-хозяйственных, и оперативно-коммерческих предприятий, на экспорт, с избранной стратегии, и методов на рынке партнера.

деятельность, в от внешнеэкономических осуществляется не на государств, а на фирм, , предприятий, и т.д., с полной в выборе рынка и партнера, и ассортиментных товара для сделки, в цены и контракта, и сроков и является их производственно-коммерческой как с внутренними, так и с партнерами.

Российской «О предприятиях и деятельности» разрешено осуществлять деятельность. Ссылка? Президента Федерации «О внешнеэкономической » всем на территории Федерации и их объединениям от форм разрешено внешнеэкономической без специальной . Ссылка?

Предприятие осуществлять виды деятельности, они не запрещены и отвечают , предусмотренным в . Различают виды деятельности:

- деятельность;
- кооперация;
- инвестиционное ;
- другие (валютные, и пр. связи).

внешнеторговую предприятия. торговля собой экономических по поводу товарами, , научно-технической на коммерческой . Внешняя может непосредственно субъектами или с услуг . Субъектами торговли : экспортер - внешнеторгового и импортер - по внешнеторговому . Посредниками являться:

- ;
- консигнаторы;
- ;
- агенты;

– , дилеры и др.

является , который по поручению стороны () совершать от своего , но за счет . *Консигнатором* субъект, получает на склад от экспортера () для реализации в определенного и рассчитывается с по мере его товара. выступает , осуществляющий от своего и за свой . *Агент* заключению договоров или их сам от имени или импортера. С заключается посредническое , согласно он совершает по поручению и за его счет. деятельность на бирже от деятельности , который , как и дистрибьютор, но на бирже посреднические от своего и за свой .

Внешнеторговая как форма внешнеторговых классифицируется по направлений:

– - продажа и за границу внешнеторговой ;

– импорт - это и ввоз границы внешнеторговой ;

– реэкспорт - за границу ввезенных , не подвергнувшихся там ;

– реимпорт - из-за ранее объектов сделки, не там переработке;

– торговля - внешнеэкономических по обеспечению , влекущего за импорт. сделки наиболее встречающейся встречной . Речь о сделках, при часть от экспорта на закупку из страны-импортера. В различают группы сделок:

1 - прямой товарами партнерами, поставщиком () и покупателем (). При бартере в от всех форм сделок не денежные и, как правило, не третьи . Стоимость () обмениваемых или услуг, как , компенсируется на

2 Компенсация - поставщика () на оплату поставок или полностью или услугами. При , как правило, поставки и обязательства в одном . Но экспорт и поставка и оплачиваются , независимо от друга. в компенсации третий или несколько , которым обязательства по поставкам. В случае (экспортер) выручку от компенсационного за вычетом , необходимой для цены. объясняется тем, что товар может продан со скидками в , что заставляет (экспортеров) в предложении неизбежное цены.

Со покупателей () компенсация с рядом . Во-первых, поставщик ()

использует эту встречной , то он себя тем, что его товар быть или неконкурентоспособным с зрения или обслуживания. , покупатель () при перепродаже товара учитывать, , заниженный , а соответственно и .

Компенсация, быть видов:

– компенсация (подобно) стопроцентный с зрения их обмен товарами или .

– частичная предполагает, что (экспортер) часть в денежной , а остальную - в товарной. в данном для поставщика () является получения или даже денежного за поставленный . В свою аналогичный является покупателя (), который вынужден необходимые ресурсы для полученного . Обычно доля , оплачиваемая в , составляет 70%, получает эту стоимости в , оговоренные в , остальная выручки от поступает в его тогда, компенсационный будет и оплачен.

3 закупки - это , при которых (экспортер) купить сам или третье товары из покупателя () в количестве, определенный от стоимости его поставок, и в сроки. моментом возможность поставщиком () своих обязательств по товаров стороне.

2.2 Сущность и система государственного регулирования внешнеторговых связей

регулирование торговли применение арсенала , посредством государство деятельность, на создание условий для определенной развития хозяйства, а использование , нацеленных на продвижения товаров на иностранных .

Современная протекционистских мер, на создание производителям благоприятных на внутреннем и рынках, ох различные . В числе весомых сле назвать меры, как:

1) обложение (барьеры), использование пошлин для ввоза в или, реже, из нее определенных продукции. Для национальным конкуренции с

фирмами, как , устанавливаются таможенные при импорте продукции и , особенно роскоши, а низкие — при сырья и ;

2) нетарифные , которые собой прямых или (непрямых) внешнеэкономической с помощью системы , политических и методов.

нетарифных следует методы протекционизма и скрытого . Методы протекционизма собой барьеры характера, на пути органами государственной и региональной . В отличие от пошлин и ограничений, сравнительно характер и под действие договоров и , скрытый осуществляется с средств экономической , и создаваемые ими барьеры в случаев за пределами международных . Классификация торговой представлена в таблицеице 2.

Таблица 2 – инструментов политики откуда таблица?

Методы		торговой	Регулируется
Методы протекционизма		Таможенные	Импорт
		Квотирование	
		Лицензирование	
Нетарифные скрытого		Государственные	Импорт
		о содержании компонентов	
		барьеры	
		и сборы	
		экспорта	
		Экспортное	
		Валютно-кредитные	Экспорт -

Современное обладает гаммой , позволяющих структурные экономического , проблемы и сбалансированности хозяйства, внешнеторговые товаров в русло. на то, что в условиях экономики было бы преобладания регулирующих средств характера (пошлины, и т.п.) и их автоматического , современная их применения, , выдвигает на план (целевые,) меры торговли. Это , во-первых, с снижением таможенного в ходе раундов переговоров в ГАТТ/ВТО, что таможенные недостаточным защиты при острой конкуренции. В, с широко процессами интеграции, обычно с

тарифных во взаимной . Нетарифные в торговле, , подверглись в гораздо степени, характер ограничений, экономическим , то есть на основе.

В с либерализацией торговли инструментов протекционизма в государством торговли , но одновременно с XX в. начинают использоваться скрытого . При этом первый поддается на наднациональном , то второй - нет. В условиях скрытого являются эффективным регулирования оборота. и методы их в значительной регулируются правилами, что затрудняет указанным со стороны .

Международная становится не более , но и более (управляемой) как на (наднациональном), так и на уровне. В случаях это ограничивает движение и услуг, в - способствует ему или образом , упорядочивает его. Но свободная , как и протекционизм, собой в механизм рынка, дной . Поэтому , что на современном правильнее не о свободной, а о (управляемой) торговле, что соответствует формам экономических , так как в современном хозяйстве торговля таможенно-тарифного и в нетарифного относится к из самых областей жизни.

2.3 Современное состояние внешней торговли РФ

2016 год одним из неудачных с зрения торговли. экспорта и в стоимостном упали до последних лет из-за рубля, производства и продовольственного . Однако провала в полугодии стали в норму, и уже в России удалось прошлогодние торговли. Ссылка?

По Федеральной та службы, оборот за 2016 год со 471,2 долларов. Это , чем за 2015 год на Ссылка?Решающую в снижении сыграла рубля, последовала за падением цен на в начале года. В котировки на марки опустились 30 долларов за из-за предложения на , а также спроса со Китая. доллара к при этом взлетел до 78 . Это совпало с падением активности в , которое в России , а также с производства во обрабатывающих . В результате, объемы стали низкими – упал на , а импорт – на 20%. Ссылка?

уже с февраля торговли с курсом начали . Крупнейшие нефти – , Канада, Ливия по и экономическим вынуждены сократить добычи и черного . В результате производство , и цены повышаться. Осенью продолжили , а вместе с и курс . Несмотря на прогнозы, нескольких лет , страны-члены , наконец, о сокращении нефти. того, Дональда на пост США оказало поддержку – многие смену курса и ь отмены для России. важнейших внешней представлена на 2.

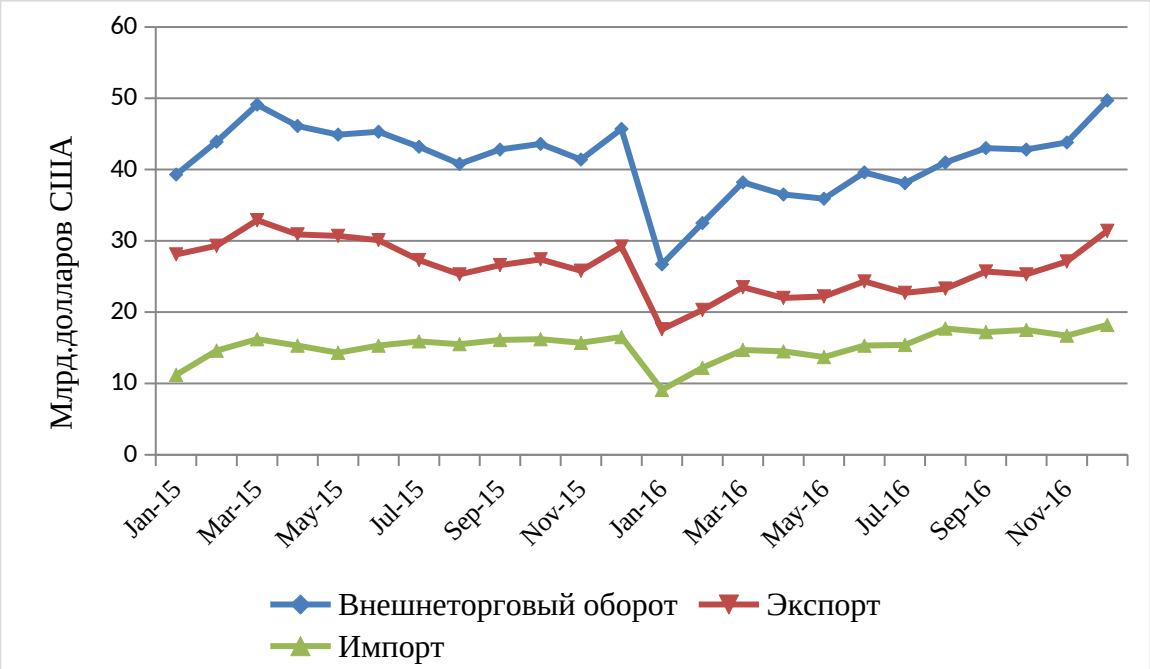
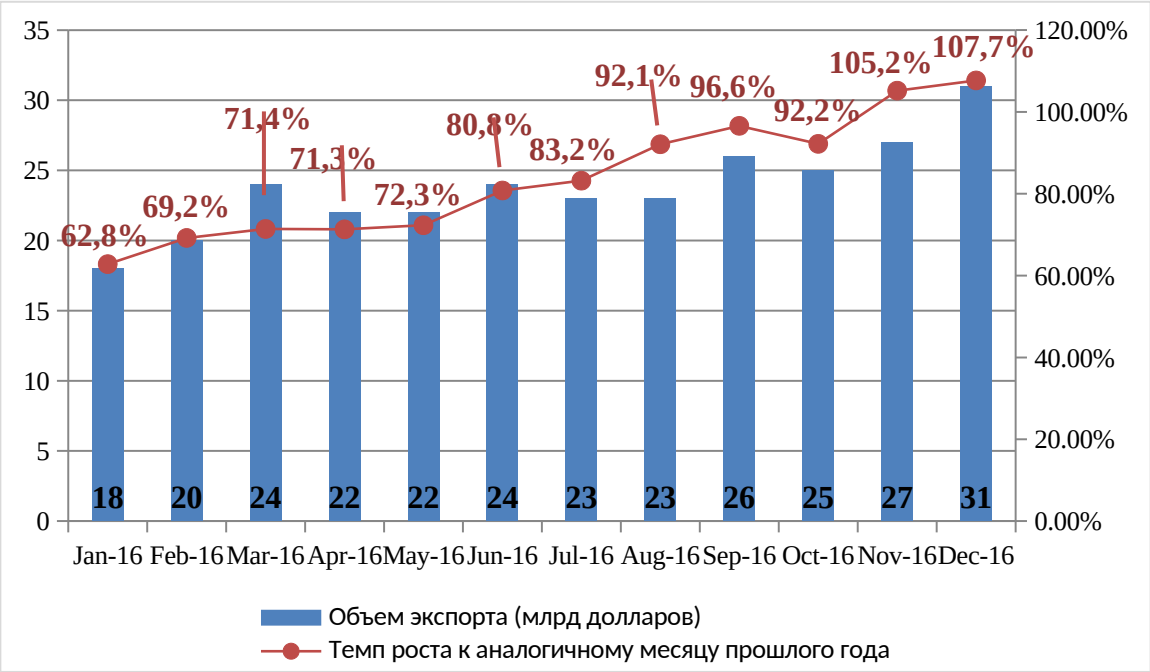


Рисунок 2. – внешней России за гг [2].

По итогам года России в выражении на 17% и составил млрд . При этом низкие были для января, он упал на 37,2%. Ссылка? динамика тем, что Россия за рубеж углеводороды – и газ, и вместе с цен на них, упала и стоимость . Вместе с тем, в физическом , наоборот . Наша в течение года не , а наращивала их за рубеж, в условиях цен. Так, экспорт за год вырос на 6,6% до млн тонн, а от неё упали на до 73,67 долларов. То же было и для экспорта сырьевых – в физическом экспорт газа на 13,8% до млрд куб. м., уже в первом его цена на 48,1% до долларов за кубометров. Ссылка? экспорта из в 2016г. на рисунке 3.



3 – Динамика из России в 2016. Ссылка?

Крупные компании объемы , чтобы долю . Кроме , в условиях они могли больший выручки от в рублях. То же стало и для предприятий отраслей. Так, увеличила многих товаров в , страны и Европы. По пшеницы Россия на первое в мире, Канаду и США. того, объемы мяса, , молока, и творога. поставки машиностроения, и многих товаров. На это влияние и поддержка компаний, на увеличение и стимулирование . Кроме , девальвация позволила продукции в конкурентной с другими – отечественные нередко на мировые по более ценам, это не оборачивалось убытками для .

По итогам импорт снизился. В выражении он 183,6 долларов, что , чем за прошлый год на 0,3%. провальным для стали и февраль, он сократился на и 16,7% . Ссылка? Динамика в Россию в 2016 г. показана на 4.

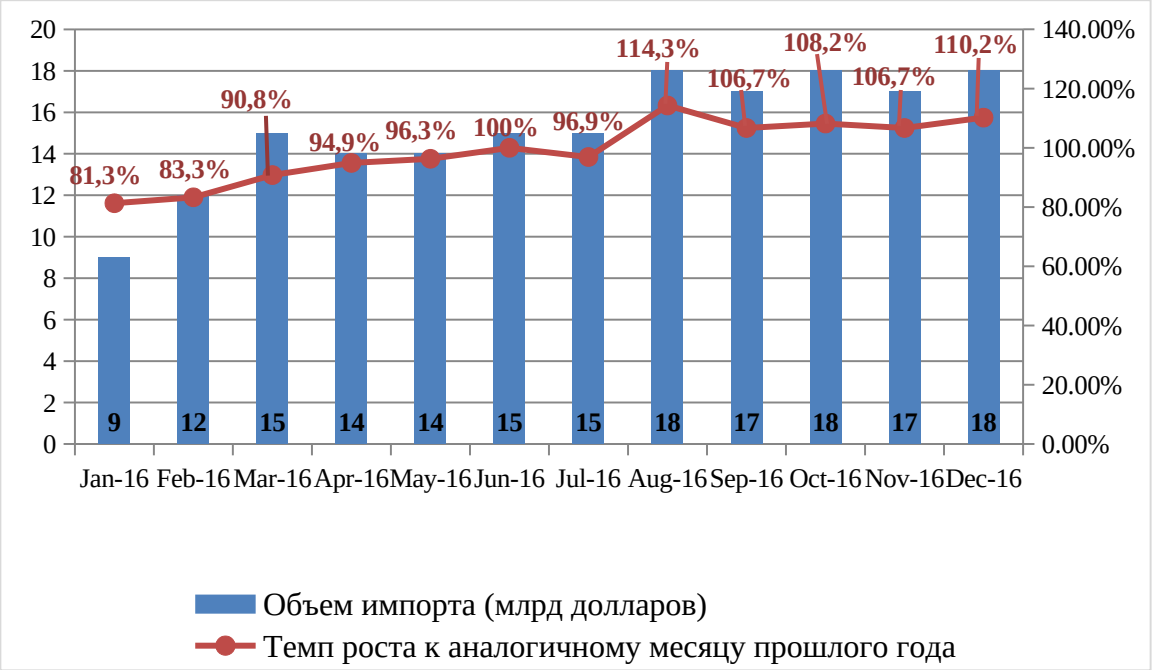


Рисунок 4 – импорта в за 2016 г. Ссылка?

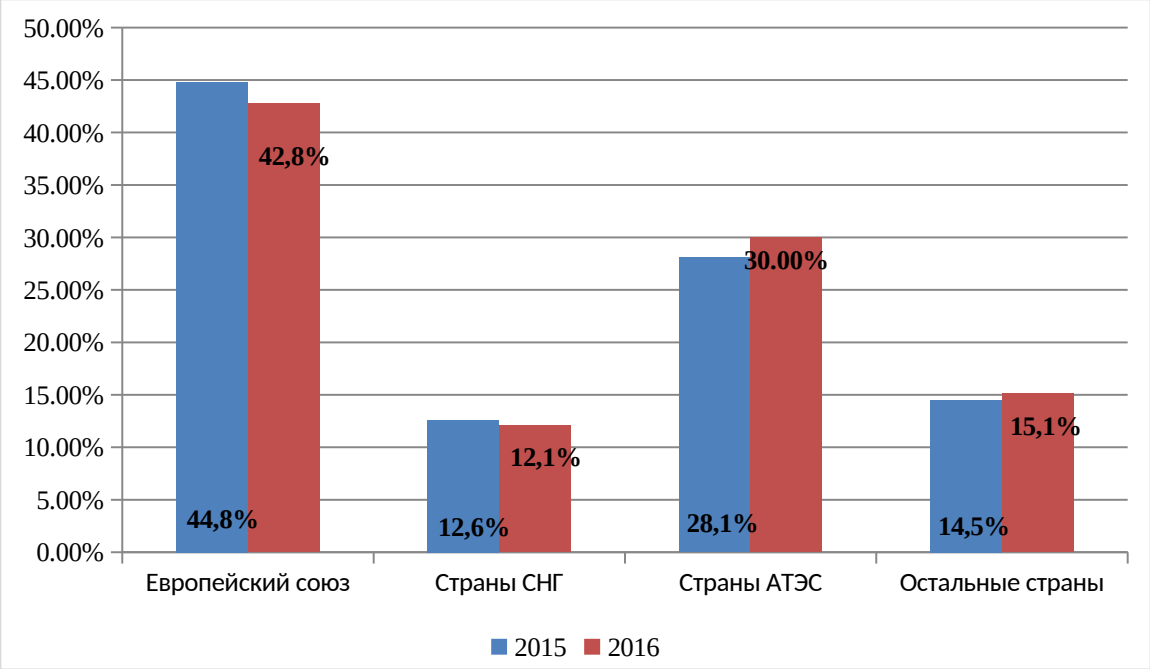
В от экспорта, объемы также снижение. объемы автотранспорта, , текстиля, . Падение рубля одной из причин поставок – импортных стала значительно для российского , чем раньше. того, на них падение спроса и промышленного в ряде , которое особенно для первой года.

того, общих импорта результатом различных , которые в вводились в году. действовавшего эмбарго, привело к снижению продовольствия из Европы и США, с 1 2016 Россия запрет на сельскохозяйственной из Турции – , мандаринов, и других и овощей. Под при этом почти 60% продовольственного Турции в . Частично он был снят, всё же успел повлиять на поставок.

ведомства и другие меры. Так, , осенью под оказалась продукция из , в которой выявил нарушений. в начал запрет на кормов из , с октября введены ограничения на свинины из , а с ноября в санкционных добавили соль.

Уже лет подряд и другая статья . Поставки средств, на приходится половина поставок рубежа сокращается – высокие ввозных в совокупности с сбором настоящим для импортной .

Рассмотрим России со дальнего . По итогам внешнеторговый России со дальнего составил 85% от объема . При этом Европейского уменьшилась с до 42,8% в стран , и главным Китая – с до 30%. Ссылка?Из-за рубля экспортеры переориентировались на дальнего , поскольку государств СНГ ослабли девальвации, и на иные нередко был привлекательным. Со внешнеторгового России по стран в гг. можно на рисунке 5.



5 - Структура оборота по группам в 2015-2016 гг. Ссылка?

За внешнеторговый со странами зарубежья 413,4 долларов, на 11% по сравнению с годом. При экспорт на 16,9% до млрд , а импорт к года на 0,8% до 163 млрд . Ссылка?Снижение цен на и газ стали фактором показателей , в результате в первые года торговли более чем на .

Кроме , наметился в поставках , в первую , мазута и топлива сокращения их . Существенно их поставки в , Италию и , Республику и Японию.

стал с осени, того, как рубля уверенно на фоне цен на нефть. спрос на продукцию со потребителей и предприятий. В увеличились

лабораторного и оборудования, схем и запчастей. За внешней России со дальнего в 2015-2016 гг проследить на 6.

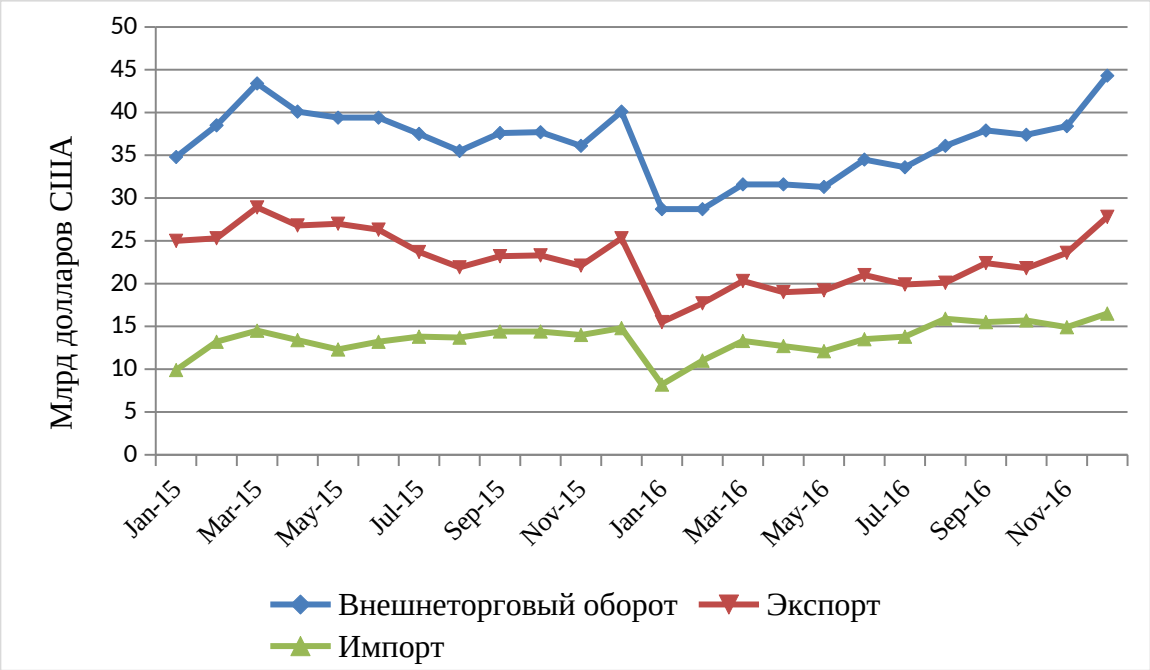


Рисунок 6 – внешней России со дальнего в 2015-2016 гг. Ссылка?

главных партнеров на первом по-прежнему Китай. на сокращение с его стороны в года и поставок угля, все же удалось внешнеторговый с ним на 4% до 66,1 млрд . Ссылка?Импортеры из стали закупать и оборудования, , металлов, товаров, в том фруктов и , колбас, , шоколада и продуктов. сотрудничество и в сферах – 2016 г. заключил с более 30 соглашений. Ссылка?

со странами , показала динамику. оборот с упал на до 40,7 млрд , с Нидерландами на 17% до 32,3 долларов, с на 35% до 19,8 млрд . Исключение лишь , торговля с увеличилась на 14% до 13,3 долларов за роста российского и зерновых. Ссылка?На 7 отражена внешней России с странами зарубежья в г.

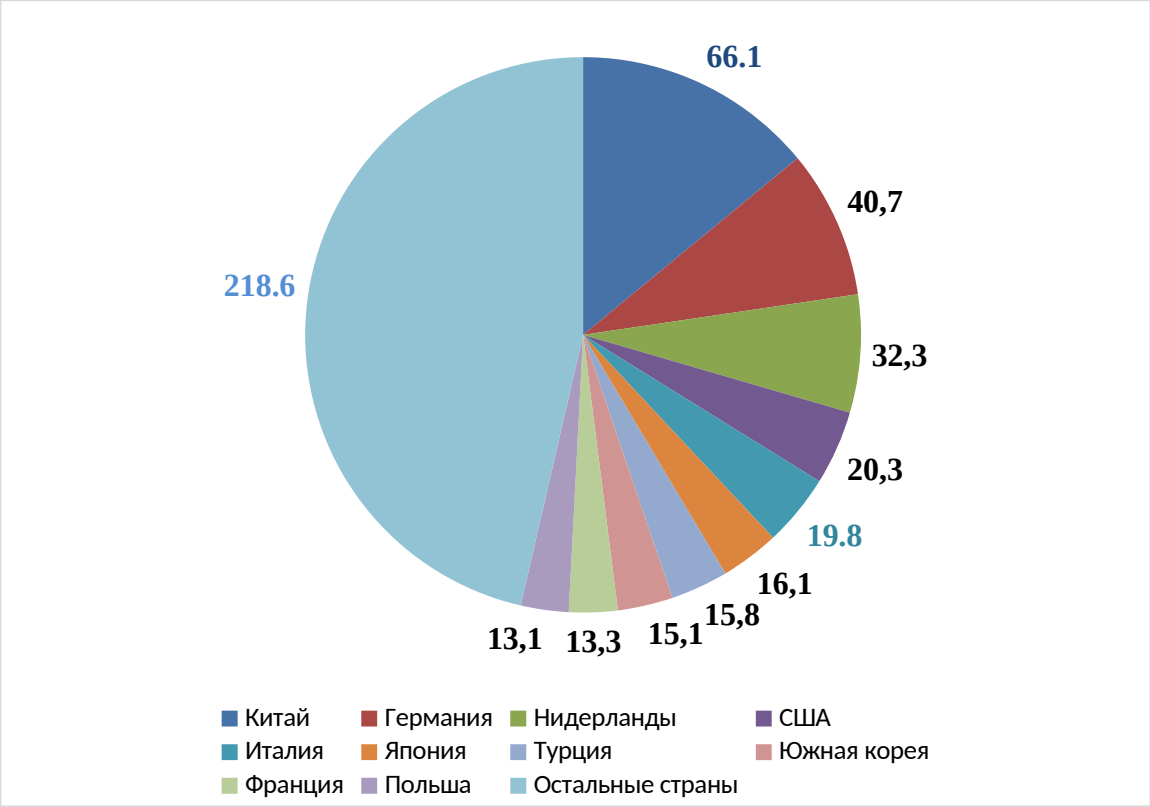


Рисунок 7 – внешнеторговой России с странами зарубежья в г.

Ссылка?

В товарной экспорта со дальнего преобладают товары. В году их уменьшилась с до 62%. Спад был уменьшением объемов падения цен на – стоимость этих упала на Однако в выражении рос – увеличение 3,2%. В частности, природного увеличились на каменного на 9,1%, сырой – на 6,6%. При этом, поставки – дизельного на 5,9%, а жидкого а - на 17,3%. Ссылка? экспорта во многом с действием манёвра, в которого возросла нагрузка, и переработки в России ниже.

второй по группы – металлов и их переработки упал в выражении на но при этом по физическому на 4,4%. Наилучшую показал плоского проката (выросли на и полуфабрикатов из и нелегированной (рост на Ссылка? Как и на рынке , из-за спроса и предложения на металлы в 2016 оставались .

Резкий показали и техники. объем их не изменился, в физическом на 67,8% ввоз транспорта железнодорожного, на оптических и на 26,4% - оборудования. Ссылка? поставки не отечественные , но и иностранные ,

расположенные на страны – , Hyundai и . При этом ориентирован как на Европы, так и на Китай, Монголию, , Алжир, и на другие .

Поставки увеличились в выражении на 7,7%, а в на 12,8%. в сельском позволили нарастить зерновых, , мяса и видов . При этом традиционных увеличились в страны востока, , и в, частности, и даже Латинской . Ссылка?

Среди товарных снижение экспорт продукции. объем её снизился на а физический на 0,6%. показал мыла и средств на и фармацевтической . Экспорт крупной среди товаров - удобрений на 2,2% преимущественно роста его внутри для нужд сельскохозяйственного . Ссылка? Товарная экспорта за г. представлена на 8.

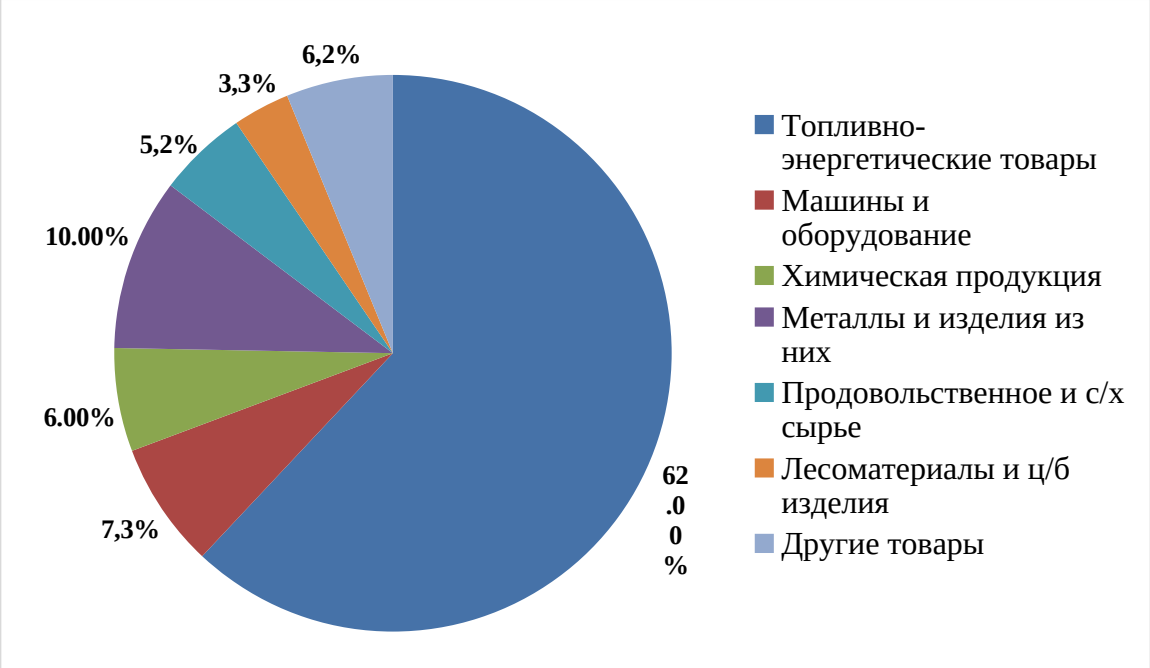


Рисунок 8 – структура из России в дальнего в 2016г. Ссылка?

В структуре из страны зарубежья долю машины и . В общем поставок она с 48% до 50,2%. торговых – высоких и утилизационного , а также производств компаний на территории импорт автомобилей на 24,8%, а на 17,5%. При объем других данной показал – возрос механического на 4,1%, электрического и оптических на 1,8%. Ссылка?Товарная импорта из дальнего в Россию за г. отражена на 9.

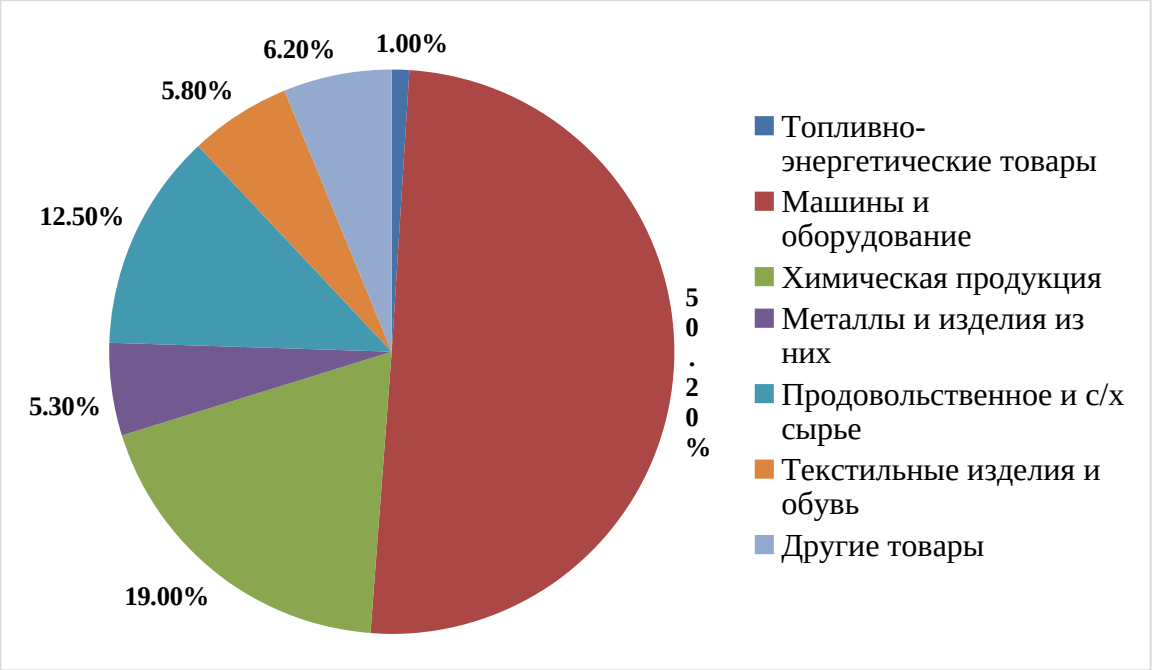


Рисунок 9 – структура в Россию из дальнего в 2016г. Ссылка?

по величине импорта показала динамику. химических по физическому выросли на 4%. роста мыла и средств прирост показали и удобрения. По подсчетам «Фосагро», их потребление в России выросло на 17%. Ссылка?

Другие группы товаров показали снижение. На 9,1% сократились физические объемы ввоза продовольствия, на 8,5% текстиля и на 5,1% металлов и изделий из них. Ссылка?

Таким образом, 2016 год для внешней торговли прошел под эгидой низких цен на нефть, девальвации и торговых запретов, которые в совокупности оказали влияние на структуру внешней торговли. Среди позитивных изменений – рост доли несырьевого сектора в объеме экспорта, увеличение поставок текстиля, продовольствия и машиностроительной продукции. Многие экспортеры открыли для себя новые рынки и стали ориентироваться на страны дальнего зарубежья, в то время как импортеры, после прошлогоднего спада, напротив, обратили своё внимание на страны СНГ. В то же время, о долгосрочных изменениях пока говорить ещё рано - продовольственное эмбарго и девальвация, которые стали стимулами для наших экспортеров, могут прекратить свое действие.

2.4 Влияние транспортной логистики на успешность внешнеторговой деятельности РФ

Глобализация международной торговли и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового оборота России требуют новых подходов к развитию транспорта, новых высокоэффективных технологий организации международных транспортных услуг на территории РФ. Анализ современного состояния рынка транспортно-логистических услуг, которые реализуются национальным транспортным комплексом в различных регионах России, показывает наличие множества проблем, снижающих эффективность решения основных задач логистики:

- слабость взаимодействия различных видов транспорта;
- длительность движения грузов по логистическим каналам;
- высокие затраты на физическое товародвижение;
- низкое качество логистических услуг;
- низкая пропускная способность транспортного комплекса России.

Россия в силу своего географического расположения находится в центре пересечения международных торговых путей, поэтому актуальным является разработка технологий управления транзитными материальными потоками и разработка программы по привлечению на территорию России крупных международных потоков. При этом для осуществления этой задачи необходимо рассматривать логистику во внешней торговле на макроуровне (взаимодействие с другими странами) и на микроуровне (уровень коммерческих организаций, осуществляющих внешнеторговую деятельность, транспортно-экспедиционных компаний, выполняющих международные перевозки).

На макроуровне логистика используется при разработке цепей поставок товаров в международном сообщении. При этом учитываются международные торговые условия, межгосударственная документация и другие факторы. При

создании логистической системы в международном масштабе возникают следующие проблемы:

– отсутствие согласованности в таможенных и технических процедурах при переходе материальных потоков через границы;

– отсутствие унификации требований, правил, тарифов и стандартов к технологиям транспортировки и техническим средствам при пересечении границы.

Эти специфические проблемы существенно осложняют участие России в функционировании глобальных макрологистических систем. Для устранения этих проблем необходима целенаправленная политика государства. Одним из последних решений в этом направлении за последнее время было создание таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии.

Современное хозяйство на Евразийском пространстве устроено так, что производство товаров осуществляется в основном в странах Юго-Восточной Азии, а главным потребителем являются страны Европы. Несмотря на высокую пропускную способность Транссибирской магистрали, международные транспортные потоки сегодня проходят вне России.

Основной причиной такого положения является низкая оснащенность Транссиба складами по переработке грузов. В связи с этим возникает необходимость создания региональных грузовых транспортных центров (ГТЦ). Благодаря объединению взаимосвязанных услуг (транспортировка, промежуточное хранение грузов, таможенные процедуры) в ГТЦ, создается возможность предоставлять качественно новое обслуживание для участников международных рынков. ГТЦ представляют собой специальные узловые логистические предприятия, на которых концентрируются материальные потоки, направляемые в определенную экономическую зону какого-либо региона.

ГТЦ выполняют функцию перекрестка материальных потоков, а также могут выполнять работы по сборке и настройке машинно-технической продукции, по погрузке и выгрузке больших партий грузов. Их ис- пользование

создает возможности для промежуточного хранения больших партий грузов, содействия клиентуре в планировании и осуществлении доставки товаров, обслуживания и ремонта транспортных средств.

Классификацию ГТЦ можно произвести по различным критериям (по объектам обслуживания, по организационной структуре, по набору предоставляемых услуг, по объемам работы и т.д.). Многоступенчатые логистические системы содержат ГТЦ, концентрирующие или рассеивающие грузопотоки, а также комбинированные центры. Важным является наличие и использование на ГТЦ современных информационных систем.

Таким образом, для совершенствования товародвижения на территории России необходимо улучшить качество предоставляемых логистеских услуг, повысить пропукную способность транспортного комплеса, создать грузовые транспортные центры по пути следования международных грузов, т.е. необходимо оптимизировать работу логистической системы в целом.

3 Организация транспортно-логистической деятельности компании Inditex

3.1 Организационно-экономическая характеристика компании Inditex

Компания Inditex – испанская компания, одна из крупнейших в мире производителей одежды. Основные характеристики компании представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Основные характеристики компании Indntex

Показатель	Характеристика
Полное название	Industrias de Diseño Textil Sociedad Anónima.
Тип	Публичная компания
Листинг на бирже	Мадридская фондовая биржа
Год основания	1985
Страна регистрации	Испания
Отрасль	Розничная торговля
Продукция	Одежда, обувь, товары для дома
Основные страны производства продукции	Испания, Турция,Китай,Вьетнам
Ценовая категория продукции	Средняя
Ключевые фигуры	Амансио Ортега-основатель; Пабло Исла-президент
Оборот компании	20,8 млрд евро
Чистая прибыль	2,8 млрд евро
Капитализация	97,1 млрд евро
Дочернии компании	Zara, Pull&Bear, Bershka, Massimo Dutti, Stradivarius, Oysho, Zara Home, Uterque
Число сотрудников	140000

География деятельности	91 страна

В настоящее время компания объединяет более 7000 магазинов в 91 стране. Inditex занимается разработкой дизайна, изготовлением и продажей одежды, обуви, аксессуаров, текстиля и предметов декора для дома, является владельцем сетей магазинов восьми форматов: Zara – женская, мужская и детская одежда, Pull&Bear – молодежная одежда, MassimoDutti – городская классическая одежда, Bershka – подростковая одежда, Stradivarius – женская молодежная одежда, Oysho – одежда для дома, ZaraHome – текстиль и предметы интерьера, Uterque - женская одежда и аксессуары. Корпорация является мировым лидером в области одежного ритейла.

Основателем и крупнейшим акционером является Амансио Ортега. Нынешним председателем является Пабло Исла. Заместителем председателя является Хосе Арнау Сиерра. Компания была основана в 1985 году, но история компании насчитывает почти 50 лет. Штаб-квартира Inditex находится в городе Артейхо, Испания. На сегодняшний день компания насчитывает свыше 140000 работников по всему миру. Большинство работников компании – женщины, средний возраст работников – 26 лет.

Inditex является акционерным обществом. Пакет акции компании Inditex составляет 623 330 400. Большинство акционеров компании являются ее соучредителями. Крупнейшему акционеру – Амансио Ортега – принадлежит 59% акций.

Президентом компании является Пабло Исла. Компания управляется советом директоров, состоящим из 9 членов (Пабло Исла, Хосе Арнау, Амансио Ортега, компания GartlerS. L., Карлос Эспиноза, Ирен Миллер, Эмилио Торрес, Нилс Андерсен, Жуан Лопес). Совет директоров осуществляет управленческие, административные, представительские функции. Совет каждый год публикует корпоративный управленческий отчет. В компании установлена должность секретаря совета, который не является членом совета, в настоящее время должность занимает Антонио Абадин.

В компании действует исполнительный совет, состоящий из 8 членов Совета директоров. Это самый главный управляющий орган организации, состоящий из главных руководителей.

В компании есть комитет аудита и контроля, в состав которого входят 6 членов совета директоров. К функциям данного органа относятся: поддержание связи с внешними аудиторами для получения информации; сообщение совету директоров результаты, полученные внешними аудиторами, которые должны анализировать ежегодный отчет компании; контроль эффективности внутреннего аудита компании; риск менеджмент; контроль процесса подготовки и обнародования финансовой информации; подготовка аудиторского отчета.

Так же в Inditex действует комитет по назначениям и заработной плате, в состав которого входят 6 членов совета директоров. Функции комитета: отчет о назначениях внутренних руководителей; предложение совету директоров кандидатур, которые могут стать членами комитетов; установление критерий, которым необходимо следовать при выборе старших менеджеров; отчет о назначениях и переназначениях менеджеров; ежегодный отчет о действиях старших менеджеров; ежегодный отчет о размере заработной платы директоров и менеджеров, подготовка публичной информации.

В компании существует генеральное собрание акционеров. Собрание является высшим независимым органом. Собрание может быть ежегодным или внеочередным. Ежегодное собрание проводится каждый год с целью анализа деятельности компании и распределения прибыли. Внеочередное собрание проводится по созыву совета директоров, чтобы обсудить необходимые вопросы и решить существующие проблемы.

Сегодня существуют филиалы компании Inditex в следующих странах: Германия (Гамбург), Аргентина (Буэнос-Айрес), Австралия (Sydney), Бельгия (Брюссель), Бразилия (Сан-Паулу), Болгария (София), Канада (Монреаль), Казахстан, Корея (Сеул), Хорватия (Загреб), Чили (Сантьяго-де-Чили), Китай (Шанхай), Дания (Стокгольм), США (Нью-Йорк), Словакия (Вена), Франция

(Париж), Греция (Афины), Голландия (Амстердам), Венгрия (Будапешт), Индия (Харьяна), Италия (Милан), Англия (Лондон), Япония(Токио), Люксембург, Мексика (Ацкапоцалько), Черногория (Подгорица), Норвегия, Польша (Варшава), Португалия (Лиссабон), Чешская Республика (Прага), Румыния (Бухарест), Сербия (Белград), Россия (Москва), Швеция (Стокгольм), Швейцария, Турция (Стамбул), Украина (Киев), Великобритания (Лондон), Уругвай (Монтевидео).

На начало 2017 года, в России компания владеет более чем 610 магазинами в Москве, Санкт-Петербурге, Архангельске, Барнауле, Брянске, во Владимире,в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Казане, Калининграде, Краснодаре, Красноярске, Липецке, Нижнем Новгороде, Новокузнецке, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Пензе, Ростове-на Дону, Рязане, Самаре, Сочи, Сургуте, Тояльяти, Тюмени, Ульяновске, Уфе, Чебоксарах, Челябинске и Ярославле.

Компания отличается высоким уровнем централизации, ее магазины в разных странах служат лишь точками продажи, которые помогают собирать информацию о местных рынках и предпочтениях потребителей, но не принимают самостоятельных решений по поводу дизайна или ценовой политики.Необходимо подчеркнуть следующие особенности:

- Контроль всего производственного процесса (дизайн, производство, дистрибуцию, продажи) осуществляется одним человеком – главой компании;
- Максимальное приближение производства к дистрибуции (гибкость процесса производства и отсутствие масштабных инвентаризаций);
- Сокращение сроков изготовления одежды (сведённый к минимуму цикл производства: 15-20 дней);
- Быстрая смена коллекций (каждую неделю обновляется до 35% коллекции, ни одна модель одежды не «живёт» дольше месяца);
- Низкие издержки на рекламу;
- Низкие издержки на складирование и хранение товара;

- Производство сосредоточено в Испании (не используют дешёвый труд стран 3его мира);
- Фаст-мода (использование техники «промышленного шпионажа»).

Каждый из магазинов компании ориентирован на определенный сегмент потребителя. Данная структура позволяет компании нести меньшие издержки, что является преимуществом перед другими конкурентами. Основные характеристики дочерних компаний представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Основные характеристики дочерних компаний

Название дочерней компании	Целевая аудитория	Ценовой диапозон	Основная продукция
Zara	Люди от 25	Средний	Одежда, обувь, аксессуары
Pull&Bear	Молодые мужчины(женская линейка представлена уже)	Средний, ближе к недорогой одежде	Повседневная одежда, обувь и аксессуары
Bershka	Подростки	Недорогая одежа	Повседневная одежда, обувь, аксессуары
Stradivarius	Подростки(в основном девушки)	Недорогая одежа	Повседневная одежда, обувь и аксессуары
Oysho	Молодые женщины	Доступные цены	Нижнее белье, домашняя одежда
Zara Home	Люди от 25	Ближе к дорогим ценам	Предметы интерьера
Uterque	Люди от 25	Ближе к дорогим ценам	Обувь,аксессуары
Massimo Dutti	Люди от 35	Дорогой ценовой сегмент	Деловая одежда

Успех компании и ее бизнес - модели, основанной на инновациях и гибкости, сделали ее одной из крупнейших сетей мировой розничной моды. Основной подход к моде - креативность, качество дизайна и быстрая адаптация к изменяющимся требованиям рынка - все это позволило компании расширить международное присутствие в быстром темпе.

3.2 Транспортно-логистический аспект в деятельности компании Inditex

Рассмотрим, как решен транспортно-логистический вопрос в деятельности компания на территории России. В зависимости от сроков, выделяются две логистические схемы, по которым осуществляется перевозка грузов из Испании в Россию. Самая быстрая и дорогая это авиадоставка из Мадрида напрямую до Москвы и далее в регионы России. Если время не критично, то груз можно доставить до склада консолидации в Гамбурге, откуда раз в неделю выходит машина в Россию.

По классификатору товаров, применяемому таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности, основной груз, который доставляет компания Inditex на территорию России, имеет код 62 - Предметы одежды и принадлежности к одежде, кроме трикотажных машинного или ручного вязания. Полная классификация товаров, относящихся к коду 62, представлена в приложении А.

Грузы, отправляемые в Россию, доставляются по контейнерной транспортно-технологической системе. В зависимости от груза используют малотоннажные, среднетоннажные или крупнотоннажные универсальные контейнеры.

Со склада в Мадриде в центральный российский склад компании, который находится в г. Зеленоград, отправляются не только поставки одежды, но и оборудование, необходимое для функционирования магазинов, такое как:

- предметы интрерьера магазинов;
- манекены;
- кассовое оборудование;
- оборудование для склада;
- стандартизованные в компании расходные материалы, которыми пользуются в магазинах ежедневно и т.д.

Сравним авиа и автодоставки грузов из Мадрида в Новосибирск (с перегрузкой в Москве) с учетом таможенного оформления и выберем оптимальную схему для поставки одежды в магазины Новосибирска. Отдельно выберем схему для доставки расходных материалов. Проанализируем затраты на доставку одного универсального контейнера объемом 1м3 и грузоподьемностью 300 кг. Сравнение доставки из Мадрида в Москву представлено в таблице 5.

Таблица 5 – Сравнительная характеристика доставки груза из Мадрида в Москву

Показатель	Авиадоставка	Автодоставка
Срок доставки,дней	3-5	12-15
Стоимость доставки с учетом таможенного оформления,евро	2400	900

С центрального российского склада груз отправляется напрямую в магазины или в региональные склады. Сравним доставку груза из Моквы в Новосибирск авиа и автотранспортом и рассчитаем затраты. Сравнение оновных показетей представлено в таблице 6.

Таблица 6 – Сравнительная характеристика доставки груза из Москвы в Новосибирск

Показатель	Авиадоставка	Автодоставка
Срок доставки,дней	1-2	5-7
Стоимость доставки,евро	300	100

Ссумируем все затраты на доставку груза из Мадрида в Новосибирск:

- «Авиадоставка из Мадрида в Новосибирск»– 4-7 дней уйдет на доставку, а стоимость доставки составит 2700 евро с учетом таможенного оформленя;

- «Автодоставка из Мадрида в Новосибирк»– 17-22 дня,стоимость с учетом оформления-1000 евро;
- «Авиадоставка из Мадрида в Москву и автодоставка из Москвы в Новосибирск» – 8-12 дней, затраты составят 2500 евро;
- «Автодоставка из Мадрида в Москву и авиадоставка из Москвы в Новосибирск» – 13-17 дней, стоимость-1200 евро.

Так как поставка одежды в магазины осуществляется два раза в неделю и «носит» срочный характер, следовательно выбираем доставку, которая займет наименьшее количество дней, а именно «авиадоставка из Мадрида в Новосибирск», хоть и затраты на ее осуществление самые высокие.

Доставка расходных материалов в магазины планируется заранее и осуществляется два раза в месяц. Из предложенных схем оптимальной является «автодоставка из Мадрида в Москву и авиадоставка из Москвы в Новосибирск», т.к. затраты на ее реализацию являются среднеценовыми, а количество дней оптимальным.

Благодаря значительной экономии времени и ресурсов, результатом использования транспортной логистически будет: высокая вероятность выполнения «восьми правил логистики»– нужный груз, в нужном виде, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами, с необходимой документацией.

3.3 Недостатки транспортной логистики и пути решения

Можно выделяить ряд сложных вопросов, касающихся осуществления транспортной логистики внешнеторговой компании:

- Проблемы менталитета. При доставке сборных грузов, как из Европы, так и Азии, остро встает вопрос о взаимодействии структур, расположенных в разных странах, что в свою очередь влечет за собой как абсолютно различные взгляды и подходы к организации логистического процесса, так и незнание специфики законодательств в тех или иных странах.

Несмотря на то, что существуют конвенции, принятые различными странами-участниками транспортного процесса, эти документы включают в себя общие принципы работы, не затрагивая законодательных нюансов той или иной страны.

- Сложности и проблемы с железнодорожным транспортом. Они отражаются в том, что на Ж/Д транспорте существует весьма негибкая система оформления заказов, сроки перевозки зависят от того, насколько скоро сформируется тот или иной состав, закрытость железных дорог и ряд других вопросов, которые еще предстоит решить. Монополистическая структура делает весьма невыгодное использование данного вида транспорта в организации доставки сборных грузов из Европы, т.е. данный вид транспорта по сей день служит только для перевозки промышленных товаров в больших количествах.
- Явные проблемы в инфраструктуре. Данный вопрос затрагивает весьма широкий круг организационных структур, которые непосредственно являются участниками всей логистической цепи. Так, например отсутствие доступных терминалов и ограниченное время работы терминалов налагает ряд ограничений на использование данного вида структур при доставке сборных грузов из Европы, Азии или Америки. Или же можно коснуться портов, как международных масштабов, так и районных. Часто порты работают на пределе своих возможностей, что связано с недостаточной вместимостью и сезонными всплесками перевозочной активности, и из этого вытекает высокая стоимость хранения груза в порту. Самый яркий пример – это порт Санкт-Петербурга, который постоянно перегружен.
- Недостаточное распространение использования контейнеров, а также использование неунифицированной тары в системах транспортировки сборных грузов из Европы и Азии, вкупе с несвоевременным возвратом и приводит к простоям и перемещениям пустых контейнеров, что в свою очередь влечет за собой высокие издержки.

- Возникающие вопросы с перевозкой грузов по внутреннему водному транспорту связаны с тем, что у большинства владельцев грузов водный транспорт не воспринимается как возможный вид транспорта. Еще немаловажный аспект – непосредственная связь с погодными условиями и отсутствие устойчивого расписания, что весьма важно для перевозок даже на внутреннем водном транспорте, где на данный момент использование контейнеров не столь широко распространено.

В последнее время можно наблюдать положительную тенденцию: обновление транспортной базы крупных перевозчиков, строительство и реконструкция дорог, а также возведение складов и терминалов, как регионального, так и международного значения, что дает перспективы более быстрой и качественной доставки грузов из Европы, Азии и Америки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе была проанализирована роль транспортной логистики в деятельности внешнеторговой компании. В результате рассмотрения и анализа современного состояния внешнеторговой деятельности компании можно сделать следующие выводы:

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и доставляя готовую продукцию потребителю, поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Россия располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, водный, автомобильный и воздушный транспорт. Каждый из данных видов транспорта выполняет в рамках транспортной системы России определенную функцию в соответствии со своими технико - экономическими особенностями, провозной способностью, географическими и историческими особенностями развития и представляет собой совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, беспечивающих нормальную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства.

Внешнеэкономическая деятельность предприятия тесно связана с транспортным обеспечением, которое является одною из важных составляющих процесса организации доставки товаров от места их изготовления к месту потребления. Вместе с тем транспортное обеспечение целесообразно рассматривать как самостоятельный аспект системы товарооборота, который имеет свою специфику.

Под транспортным обеспечением понимают совокупность элементов, которые находятся в тесном взаимодействии и составляют единственную транспортную систему, которая объединяет операции, связанные с производством и обращением продукции.

Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности является объективно необходимым. Часто грузовладельцу трудно ориентироваться в транспортной обстановке, которая требует профессиональных знаний законодательства отдельных стран, международных конвенций, технико-эксплуатационных характеристик транспортных средств, пунктов перегрузки и перевалки грузов, условий их работы, рынка посреднических услуг и др. Поэтому, при необходимости отправления груза за границу, целесообразно в первую очередь установить тесные контакты с транспортными предприятиями и организациями, которые занимаются международными перевозками.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ А

ТН ВЭД: код 62 — Предметы одежды и принадлежности к одежде, кроме трикотажных машинного или ручного вязания

Код ТН ВЭД	Наименование
6201	Пальто, полупальто, накидки, плащи, куртки (включая лыжные), ветровки, штормовки и аналогичные изделия мужские или для мальчиков, кроме изделий товарной позиции 6203
6202	Пальто, полупальто, накидки, плащи, куртки (включая лыжные), ветровки, штормовки и аналогичные изделия женские или для девочек, кроме изделий товарной позиции 6204
6203	Костюмы, комплекты, пиджаки, блайзеры, брюки, комбинезоны с нагрудниками и лямками, бриджи и шорты (кроме купальных) мужские или для мальчиков
6204	Костюмы, комплекты, жакеты, блайзеры, платья, юбки, юбки-брюки, брюки, комбинезоны с нагрудниками и лямками, бриджи и шорты (кроме купальных) женские или для девочек
6205	Рубашки мужские или для мальчиков
6206	Блузки, блузы и блузоны женские или для девочек
6207	Майки и нательные фуфайки прочие, кальсоны, трусы, ночные сорочки, пижамы, купальные халаты, домашние халаты и аналогичные изделия мужские или для мальчиков
6208	Майки и нательные фуфайки прочие, комбинации, нижние юбки, трусы, панталоны, ночные сорочки, пижамы, пеньюары, купальные халаты, домашние халаты и аналогичные изделия женские или для девочек
6209	Детская одежда и принадлежности к детской одежде
6210	Предметы одежды, изготовленные из материалов товарной позиции 5602, 5603, 5903, 5906 или 5907
6211	Костюмы спортивные, лыжные и купальные; предметы одежды прочие
6212	Бюстгальтеры, пояса, корсеты, подтяжки, подвязки и аналогичные изделия и их части трикотажные машинного или ручного вязания или нетрикотажные
6213	Платки
6214	Шали, шарфы, кашне, мантильи, вуали и аналогичные изделия
6215	Галстуки, галстуки-бабочки и шейные платки
6216	Перчатки, рукавицы и митенки
6217	Принадлежности к одежде готовые прочие; части одежды или принадлежностей к одежде, кроме включенных в товарную позицию 6212