

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт экономики, государственного управления и финансов
Кафедра международной и управленческой экономики

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ С.Л. Улина
подпись инициалы, фамилия
« ____ » _____ 2022 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.02 – Менеджмент

Совершенствование международных логистических процессов в условиях
пандемии (на примере ООО «СИБТРЕЙДСЕРВИС»)

Руководитель	_____	_____	<u>Е.В. Цибулина</u>
	подпись, дата	должность, ученая степень	инициалы, фамилия
Выпускник	_____		<u>В.О. Зонова</u>
	подпись, дата		инициалы, фамилия

Красноярск 2022

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Совершенствование международных логистических процессов в условиях пандемии (на примере ООО «СИБТРЕЙДСЕРВИС»)» содержит 78 страниц текстового документа, 17 иллюстраций, 5 таблиц, 1 формулу, 4 приложения, 35 использованных источников.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИКИ, ИМПОРТ ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ, АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ КОМПАНИИ.

Актуальность работы связана с тем, что в современных условиях нестабильных геополитических отношений с периодически возникающими рисками обострения пандемии коронавирусной инфекции или даже распространения новой эпидемии, прежде всего страдают торговые отношения между странами. Таким образом, в рамках нарастающей напряженности и увеличивающихся рисков ограничения торговой деятельности между Россией и Китаем особую актуальность приобретает вопрос совершенствования логистических процессов в условиях пандемии.

Объектом исследования выступают внешнеторговые рынки России и Китая. Предметом исследования являются логистические процессы ООО «Сибтрейдсервис» в условиях пандемии. Целью данной работы является разработка предложений по совершенствованию логистических процессов компании «Сибтрейдсервис» в условиях пандемии.

В результате проведенного исследования было установлено, что компании «Сибтрейдсервис» следует изменить основной порт для мультимодальных перевозок с Шанхая на Циндао, исходя из анализа статистических данных, представленных компанией.

В соответствии с полученными результатами были соответствующие рекомендации для компании.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1 Международные логистические процессы в условиях пандемии	6
1.1 Тенденции развития логистических процессов между Россией и Китаем в условиях пандемии	6
1.2 Препятствия и способы оптимизации логистических процессов в России в условиях пандемии	24
2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности ООО «СИБТРЕЙДСЕРВИС»	42
2.1 Общая характеристика компании	42
2.2 Анализ финансовой деятельности компании	45
3 Рекомендации по совершенствованию логистических процессов ООО «СИБТРЕЙДСЕРВИС» в условиях пандемии	52
3.1 Риски и проблемы в логистической деятельности компании в условиях пандемии	52
3.2 Пути решения логистической проблемы компании в условиях пандемии	58
Заключение	65
Список использованных источников	68
Приложения А-Г	72–79

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях нестабильных геополитических отношений с периодически возникающими рисками обострения пандемии коронавирусной инфекции или даже распространения новой эпидемии, прежде всего страдают торговые отношения между странами. Первыми наибольший урон получают компании, ориентированные на импорт и экспорт, так как они выступают главными участниками торговых отношений.

Опыт последних двух лет показал нам, как легко могут быть прерваны, а иногда даже и уничтожены классически логистические цепочки, как могут быть нарушены долгоиграющие деловые отношения между партнерами России и Китая. Пандемия COVID-19 стала настоящим испытанием не только для населения и государства в целом, но и заставила существенно заняться комплексной оптимизацией имеющихся бизнес-процессов.

При этом российская и китайская стороны признают, что в будущем сотрудничество двух стран столкнется с большим числом негативных факторов, таких как унилатерализм (односторонние меры торгово-экономического характера), протекционизм, «переосмысление экономическими субъектами концепций национальной безопасности», злоупотребления мерами экспортного контроля, обострение геополитической напряженности, рецидивы инфекционных заболеваний, последствия природно-климатических изменений и катастроф.

Таким образом, в рамках нарастающей напряженности и увеличивающихся рисков ограничения торговой деятельности между Россией и Китаем особую актуальность приобретает вопрос совершенствования логистических процессов в условиях пандемии.

Объектом исследования выступает ООО «Сибтрейдсервис».

Предметом исследования являются международные логистические процессы ООО «Сибтрейдсервис» в условиях пандемии.

Целью данной работы является разработка предложений по совершенствованию международных логистических процессов компании «Сибтрейдсервис» в условиях пандемии.

В рамках данной цели необходимо выполнение следующих задач:

1. Определить механизмы логистического взаимодействия и торговые отношения китайских и российских партнеров на рынке поставок.
2. Описать препятствия в торговых отношениях и логистической инфраструктуре России и Китая, возникшие вследствие введения коронавирусных ограничений со стороны государства.
3. Систематизировать способы оптимизации логистики и работы с китайскими поставщиками в условиях коронавирусных ограничений.
4. Провести статистический и эконометрический анализ влияния предпринятых мер для борьбы с коронавирусными ограничениями.
5. Составить общую характеристику компании и провести финансовый анализ ООО «Сибтрейдсервис».
6. Составить матрицу рисков и выявить слабые направления компании для выявления проблемы.
7. Предложить рекомендации по решению выявленной проблемы.

Основными методами данного исследования выступают критический анализ для рассмотрения исследовательского аспекта работы, а также статистический, регрессионный, факторный и финансовый анализ для моделирования результатов в практической части исследования.

Источниками настоящего исследования являются базы данных таможенной службы Российской Федерации, Банка России, независимого финансового института Frank RG и ООО «Сибтрейдсервис».

1 Международные логистические процессы в условиях пандемии

1.1 Тенденции развития логистических процессов между Россией и Китаем в условиях пандемии

За последние несколько лет торговые отношения между Китаем и Россией испытали множества различных взлетов и падений, однако, в последние годы они стабильно улучшались. Отношения развивались таким образом, что Китай стал опираться на Россию и наоборот. Нашей стране Китай необходим для финансирования и развития инфраструктуры, а Китаю наша страна нужна для удовлетворения внутреннего спроса на энергоносители.

КНР и РФ обладают крепкими торговыми отношениями, которые распространяются на большое количество разных секторов экономики. Китай является крупнейшим торговым партнером России, и объемы двусторонней торговли в 2019 году увеличились на 10% и достигли 110 млрд долларов США [13]. Российское правительство ранее прогнозировало, что к 2024 году объем торгового потока между двумя странами может вырасти до 200 миллиардов долларов США.

К 2020 году китайско-российские отношения достигли беспрецедентного уровня. Российская Федерация и Китайская Народная Республика в рамках добрых соседских отношений, дружбы и взаимовыгодного сотрудничества прилагают усилия по развитию отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия в новую эпоху. Двусторонние отношения поднимаются на новый, еще более высокий уровень. В связи с этим ключевую роль играет сформированный сторонами комплекс разнообразных механизмов взаимодействия.

Основным механизмом взаимодействия России и Китая является российско-китайская логистическая инфраструктура, представленная в классическом виде торговых отношений. Благодаря масштабной протяженности сухопутной границы этих стран, наличию большого количества

пропускных пунктов, железнодорожной инфраструктуры, сети международных авиарейсов и разветвленной грузовой портовой инфраструктуры активно осуществляется доставка грузов железнодорожным, морским и авиационным транспортом.

Основным направлением логистической инфраструктуры являются морские перевозки. Главными морскими портами Китая в порядке убывания своей пропускной способности являются порты Нинбо-Чжоушань, Шанхай, Тяньцзинь, Гуанчжоу-Шэньчжэнь, Циндао, Далянь, Циньхуандао, Инкоу, Жичжао, Яньтай, Ляньюньган, Чжаньцзян.

При импорте грузов из Китая в Россию с помощью морского транспорта используются Санкт-Петербургский морской порт (является востребованным для компаний из Северо-Западной и Центральной Европейской части России), порт города Новороссийск (является популярным среди компаний из южных регионов России), грузовой порт города Владивосток (активно используется для импорта в Россию китайских товаров в рамках розничной торговли), порт города Находка (является популярным портом для экспорта российского товара в Китай) [15].

Основным видом морских перевозок выступают контейнерные перевозки. Морская контейнерная транспортировка различных товаров и в Китайском экспорте на начало 2020 года составляла почти 60%. Они являются настолько популярными и излюбленными благодаря более низкой себестоимости относительно воздушных и железнодорожных перевозок. Новейшие технологии, современная конструкция судна, а также разработки в области производства устройств для погрузки/выгрузки грузов в порту обеспечивают снижение конечной цены морской транспортировки. Доля стоимости погрузки товаров на судно и выгрузки его в порту в общем объеме цены перевозки снизилась с 11 до 2%. Ни один другой вид транспорта не может сравниться с морскими судами по грузоподъемности и вместимости.

Дорогим, но самым быстрым направлением логистической инфраструктуры выступают регулярные и чартерные авиарейсы между

российскими и китайскими городами. С точки зрения грузовых перевозок авиатранспорт в основном используется для перевозки грузов с высокой добавленной стоимостью.

Также значительным направлением логистической инфраструктуры выступает приграничная торговля, в рамках которой организованы пограничные переходы с возможностью таможенной очистки грузов. В последние годы они активно увеличивают товарооборот приграничной и межрегиональной торговли.

Самыми популярными пограничными переходами выступают основные железнодорожные погранпереходы – «Манчжурия - Забайкальск» (Забайкальский край) и «Суйфэньхэ - Гродеково» (Приморский край) с дальнейшим выходом на Транссибирскую магистраль. Кроме этого, для железнодорожных перевозок используется транзитный железнодорожный пограничный переход через Казахстанскую территорию «Аланышанькоу/Достык» (направление «Китай – Казахстан - Москва - Европа») и транзитный железнодорожный пограничный переход через территорию Монголии «Эрлян – Цзамун-удэ – Наушки» [24].

Еще одним направлением логистической инфраструктуры является сложная система нефтяных трубопроводов, по которым Россия экспортирует нефть в Китай. Восточный нефтепровод ВСТО (трубопроводная система «Восточная Сибирь — Тихий океан») является магистральным гигантом длиной в 4 740 км [7]. Поставка почти 80 миллионов тонн углеводородов в год обеспечивается данным трубопроводом.

Дополнительным механизмом взаимодействия в торговых отношениях России и Китая можно выделить транзитные перевозки. В условиях коронавирусных ограничений бесперебойное движение товаров между Китаем и Европой сыграло незаметную, но значительную роль в обеспечении импорта между КНР и РФ. Исходя из актуальных данных, за 2020–2021 года количество грузовых составов, отправленных из Китая в Россию, превысило рубеж в 25

тысяч. Треть данных составов прошла через российско-китайскую границу Маньчжоули.

Транзитными перевозками называется доставка груза в конечную страну пребывания через территорию третьих стран. Успешной транзитной перевозкой называется та, которая удовлетворяет потребности перевозчика, а именно, уменьшает количество мероприятий, связанных с проверкой документов, исключает излишнее ожидание, остановки и досмотр грузов) [25].

Вместе с транзитным соглашением между Россией и Китаем также существует транзитный тариф, благодаря которому наша страна получает прибыль за осуществление транзитных перевозок через свою территорию, по сути, экспортируя услуги.

Также в течение всего 2020 года в Китае полным ходом продвигалось внедрение системы международных автомобильных перевозок товаров под названием TIR (Transports Internationaux Routiers) [8]. В 2020 году к данной системе присоединились почти все крупные сухопутные пограничные переходы, включая Маньчжоули, Эрэн-Хото и Хоргос. В рамках системы TIR грузоперевозки благодаря оперативности и удобству организованной системы доставки, а также сокращенному числу таможенных транзитных требований, стали одной из ключевых моделей трансграничной доставки грузов в условиях распространения коронавирусной инфекции.

Еще одним инновационным механизмом взаимодействия между Россией и Китаем выступила трансграничная электронная торговля, которая стала активно развиваться в рамках борьбы с пандемией COVID-19. На данный момент на платформе AliExpress зарегистрировано свыше 40 тысяч российских компаний, а на платформе Alibaba свыше 50 тысяч компаний [2]. Опережающими темпами стали развиваться дистанционный выставочный бизнес, онлайн-образование и дистанционная медицина. Данные возможности сделали еще более альтернативными торговые отношения между Россией и Китаем, а также придали новый импульс двусторонней торговле между странами в условиях пандемии.

При этом стоит различать трансграничную электронную торговлю товарами и услугами. Торговля товарами предполагает взаимодействие по нескольким типам моделей. Это может быть онлайн-торговля между бизнесом (розничным торговцем или брендом) и потребителем (B2C), между двумя предприятиями, часто торговыми марками или оптовиками (B2B), или между двумя частными лицами (C2C).

Дистанционная торговля услугами подразумевает предоставление различного вида услуг от предоставляющего их, находящегося в одной стране, получателю, находящемуся в другой стране. В подавляющем большинстве случаев предоставление услуг работает по модели C2B, реже C2C.

Последним, но не менее важным механизмом взаимодействия является осуществление контактов на высшем и предпринимательском уровнях. В результате совершенствования концепций сотрудничества между сторонами были сформированы 14 различных механизмов встреч и контактов на высоком и высшем уровнях (обмен ежегодными визитами между главами государств и представителей правительства, межпарламентская комиссия по сотрудничеству Федерального собрания РФ и Всекитайского собрания народных представителей КНР, межправительственные российско-китайские комиссии по энергетическому, инвестиционному, гуманитарному, военно-техническому сотрудничеству, по подготовке регулярных встреч глав правительств, по сотрудничеству и развитию Дальнего Востока и Байкальского региона РФ и Северо-Востока КНР, деловой совет по развитию регионального сотрудничества между Дальним Востоком РФ и Северо-Востоком КНР, механизм российско-китайского сотрудничества в сфере общественной безопасности, юстиции и правопорядка, канал двусторонних связей по линии Администрации Президента РФ и аппарата Центрального комитета Коммунистической партии КНР, российско-китайские консультации по вопросам стратегической безопасности, Совет по сотрудничеству регионов Приволжского федерального округа РФ и Верхнего, Среднего течения реки Янцзы КНР) [34].

Что касается контактов на предпринимательском уровне, то является общеизвестным фактом, что партнеры с китайской стороны предпочитают заключать крупные договоры и контракты при личных встречах и на формальных мероприятиях. Поэтому, с учетом китайской культуры подобный вид делового взаимодействия является одним из ключевых для ведения двухстороннего взаимовыгодного бизнеса.

Таким образом, мы рассмотрели различные механизмы взаимодействия в торговых отношениях России и Китая, представленные на начало 2020 года. Систематизировав описанные механизмы, можно объединить их в единый комплекс торговых механизмов взаимодействия, представленных на рисунке 1.



Рисунок 1 – Комплекс торговых механизмов взаимодействия между РФ и КНР

Комплексно описав механизмы взаимодействия в торговых отношениях на рынке поставок между Россией и Китаем, рассмотрим непосредственно структуру и динамику торговли РФ и КНР до начала пандемии COVID-19.

На начало 2020 года прямо перед началом вспышки эпидемии коронавируса в Китае российский экспорт в КНР имел следующую структуру, представленную на рисунке 2.

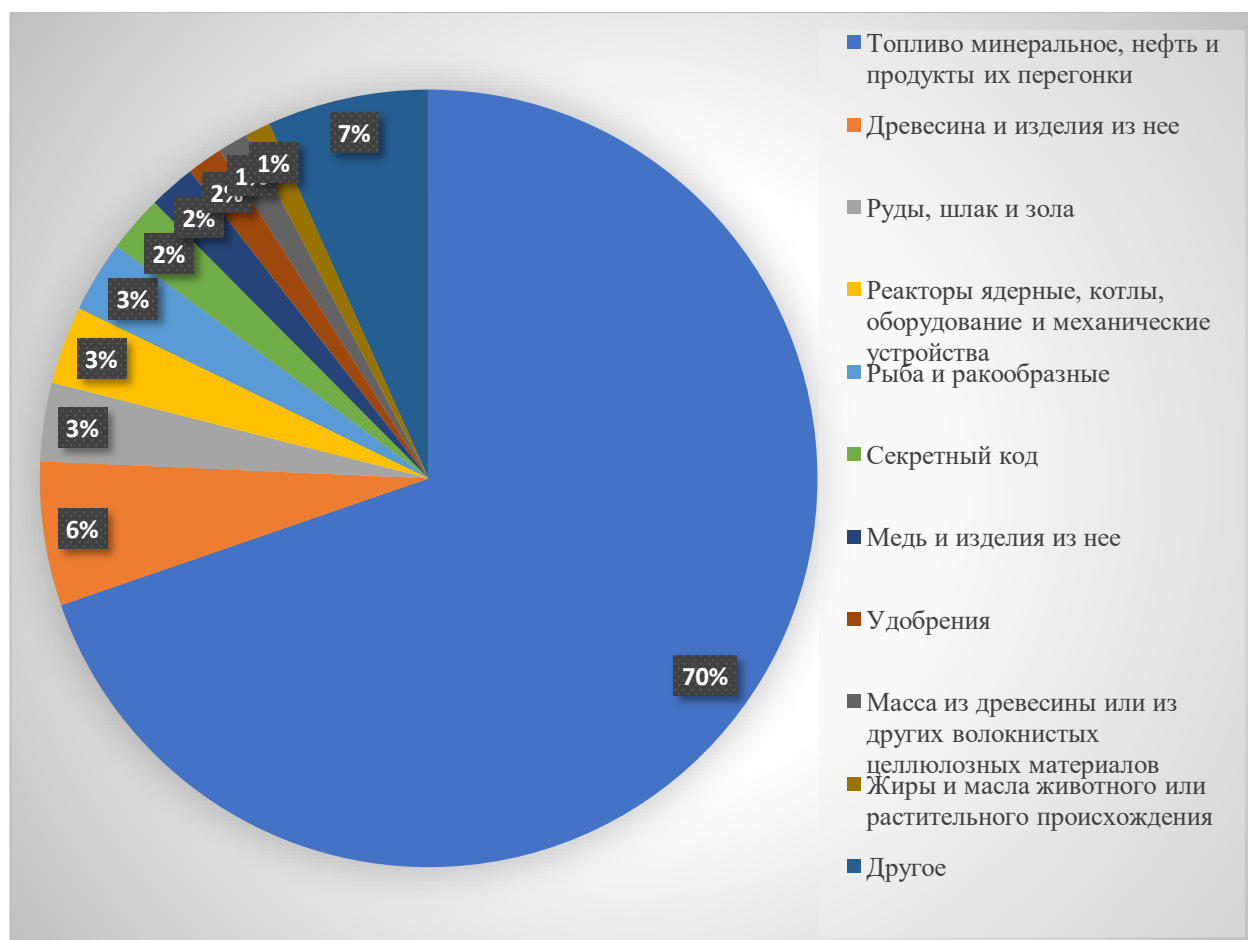


Рисунок 2 – Структура экспорта России в Китай в 2019 году

По данным ГТУ КНР, в 2019 году российский экспорт в Китай в стоимостном выражении вырос на 3,2% до 61,05 миллиардов долларов [9].

На поставки по крупнейшей товарной группы «Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты» пришлось около 70% российского экспорта.

Второй крупнейшей статьёй экспорта стала товарная группа «Древесина и изделия из нее». Ее доля составила 6%, однако в стоимостном выражении

произошел разворот динамики поставок с прироста на 4,9% в 2018 году на сокращение на 8,8% по итогам прошлого года – до 4,3 миллиардов долларов, в основном за счет сокращения экспорта круглого леса.

Поставки российской сельскохозяйственной продукции и продуктов питания уверенно закрепились на третьем месте товарной структуры, несмотря на замедление темпов прироста – до 12,2% (до 3,6 миллиардов долларов) против 51,4% годом ранее.

Четвёртая по объёму поставок категория «Цветные металлы» отметилась резким замедлением темпов прироста стоимостного объема экспорта (с 62,9% в 2018 году до 3,4%), достигшего по итогам прошлого года 3,1 миллиардов долларов.

Пятая по величине товарная группа «Руды, шлаки, зола» по итогам года значительно прибавила в стоимости – на 43,6% до 2,23 миллиардов долларов, в результате чего ее удельный вес вырос на 1 процентный пункт до 3,6%.

В отличие от падения в 2018 году убедительной динамикой роста отметились поставки российской химической продукции (+23,8% до 1,26 миллиардов долларов), что позволило ей переместиться на шестое место с ростом удельного веса с 1,7% до 2,1%. Вместе с тем основные экспортные статьи (каучук и резиновые изделия, пластмассы и изделия из них) показали восстановительный рост после значительного падения годом ранее.

В седьмой группе «Бумажная масса, целлюлоза» произошло сокращение поставок на 23,8% до 0,87 миллиардов долларов.

Что касается российского импорта из Китая, то его структура представлена на рисунке 3.

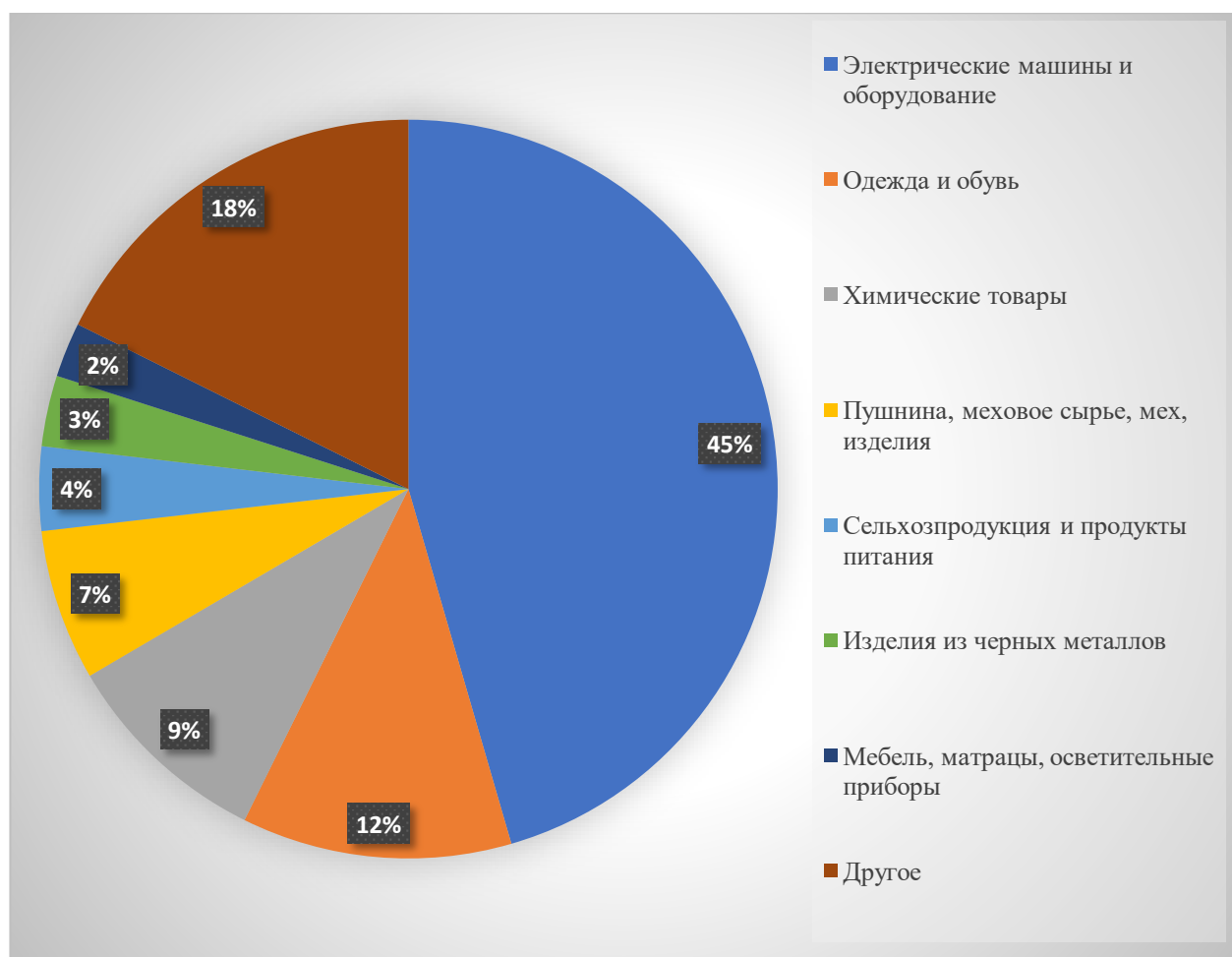


Рисунок 3 – Структура импорта России из Китая в 2019 году

По итогам 2019 году импорт из КНР в Россию в стоимостном выражении вырос на 3,6% до 49,7 миллиардов долларов.

Почти половина стоимости российского импорта из Китая представлена машинно-технической продукцией: по итогам 2019 году Ее удельный вес в общем объеме составил 45,5%.

Вторая по величине категория импортируемой продукции - одежда, обувь, текстильные изделия, продемонстрировала тенденцию дальнейшего сокращения поставок – на 8,7% (до 5,9 миллиардов долларов) против «минус» 5,1% годом ранее. Таким образом, ее удельный вес в общем объеме импорта снизился с 13,4% до 11,8%.

Объем поставок третьей по величине категории импортируемой продукции - химических товаров, увеличился на 6,3% (до 4,6 миллиардов долларов), а ее удельный вес составил 9,2%.

Товарная группа «Пушнина и меховые изделия» занимает четвертое место в товарной структуре импорта, причем в результате незначительного сокращения закупок по итогам 2019 году (на 0,6% против роста на 15,5% годом ранее) ее удельный вес снизился с 6,9% до 6,6%. В стоимостном выражении объем закупок по данной группе составил 3,3 миллиарда долларов.

Пятое место занимает категория сельхозпродукции и продуктов питания. Объем импорта по ней сократился на 6,3% до 1,8 миллиардов долларов, в результате чего ее доля снизилась до 3,7% (-0,4 процентных пункта).

Из других статей импорта двузначные темпы роста закупок зафиксированы по группам «Изделия из черных металлов» – на 21,9%, «Мебель, матрацы, осветительные приборы» – на 21,5%, «Игрушки, спортивный инвентарь» – на 17,7%.

Таким образом, мы рассмотрели основные способы торгового взаимодействия России и Китая и систематизировали их в комплексную блок-схему, в которой отражены непосредственные направления данного взаимодействия. Эти направления являются логистической инфраструктурой (морские, железнодорожные, автомобильные, авиационные перевозки и трубопровод), трансграничной электронной торговлей (товарами и услугами), транзитными перевозками и осуществлением деловых контактов.

Также была детально рассмотрена структура российско-китайского экспорта и импорта по итогам 2019 года. Была изучена динамика существующей структуры и ее причины, чтобы далее представилась возможность изучить и проанализировать изменения данной структуры, вызванные введением государственных ограничений России и Китая вследствие начала пандемии коронавирусной инфекции в 2020 году.

Для определения количественного влияния препятствий, созданных государственными и деловыми ограничениями России и Китая в рамках

предотвращения коронавирусной инфекции, на торговые отношения России и Китая, рассмотрим динамику товарооборота между Россией и Китаем за 2020 год на рисунке 4.



Рисунок 4 – Товарооборот России и Китая за 2020 год

Как можно увидеть из динамики товарооборота между Россией и Китаем в 2020 году, наибольшее падение пришлось на февраль-июнь 2020 года, после чего товарооборот стал стабильно восстанавливаться, достигнув январского уровня уже в ноябре и обогнав его в декабре.

Очевидно, что на снижение товарооборота прежде всего повлияли проводимые государствами ограничения в рамках противодействия распространению коронавирусной инфекции. Чтобы определить, насколько пострадали определенные уровни торгового сотрудничества между Россией и Китаем, необходимо обратиться к структуре российского-китайского импорта и экспорта.

Основными причинами снижения объема российско-китайской торговли в прошедшем году стали пандемия, нестабильность глобальных товарных рынков, падение цен на углеводороды, а также имевший место в первом полугодии общий нисходящий тренд во внешней торговле Китая, обусловленный совокупным влиянием упомянутых и других негативных факторов.

Касаясь конкретных аспектов двусторонних взаимоотношений, необходимо отметить, что в течение года китайская сторона несколько раз вводила ограничения на пограничных с Россией наземных пунктах пропуска. В начале апреля на несколько дней останавливался прием грузов на таможенных пунктах Пограничный - Суйфэньхэ, Полтавка - Дуннин и Турий Рог - Мишань, в ограниченном режиме работал КПП Забайкальск - Маньчжурия (является одним из наиболее крупных, снижал пропускную способность с сотен до нескольких десятков машин в день). Сложности на КПП (и не только сухопутных) также оказали сдерживающее влияние на трансграничное перемещение грузов в ноябре-декабре после ряда случаев выявления коронавируса на упаковках ввозимой продукции, что повлекло введение требований по обязательному тестированию замороженных товаров и дезинфекции всех контейнеров с продуктами питания.

По итогам 2020 года российский экспорт в КНР имел следующую структуру, представленную на рисунке 5.

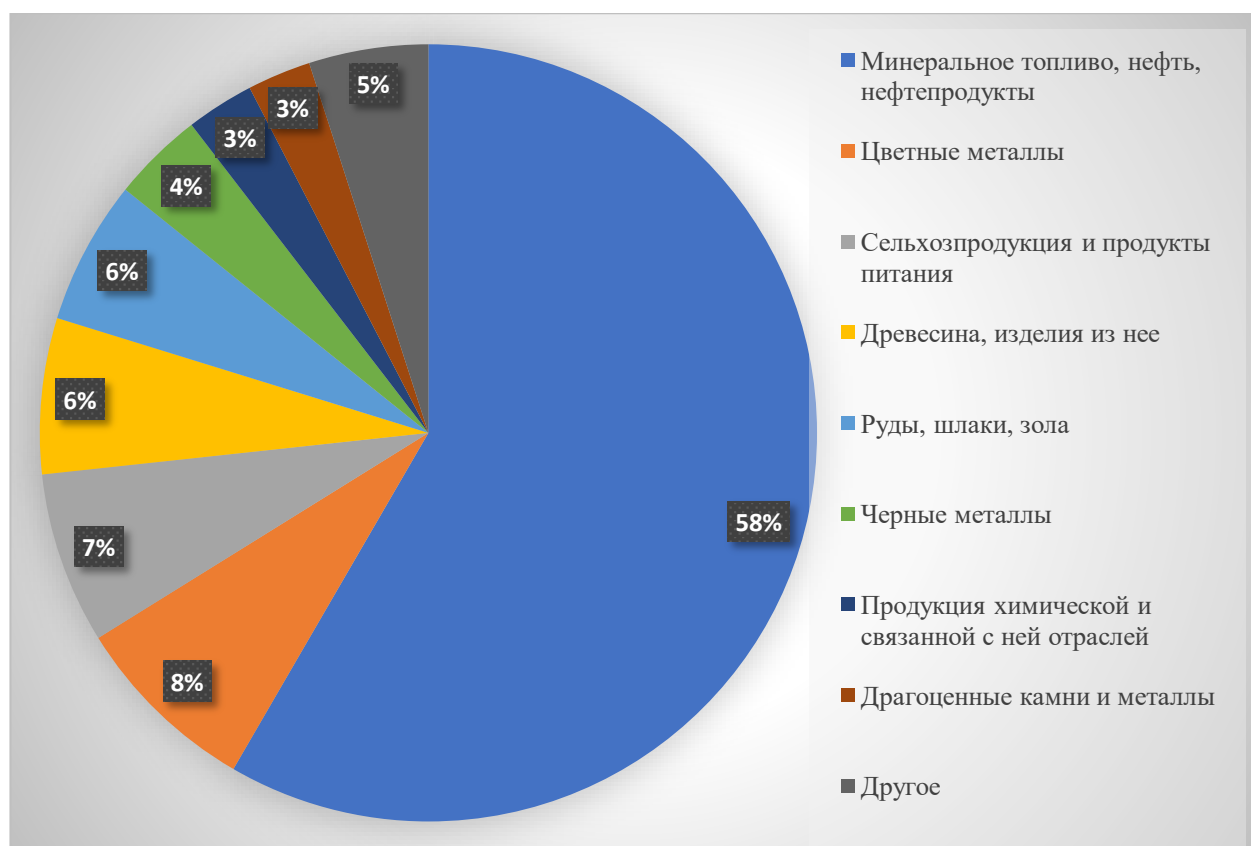


Рисунок 5 – Структура экспорта России в Китай в 2020 году

Совокупные экспортные поставки из России в Китай в 2020 году в силу ранее изложенных причин сократились на 6,6%. При этом общий перечень основных экспортных позиций в очередной раз фактически не претерпел изменений, при том, что произошло его определенное внутреннее переформатирование в соответствии с новым удельным весом отдельных категорий. Сами по себе подобные подвижки не выходят за рамки устоявшейся практики последних лет, однако в истекшем году отмечена значительная амплитуда разнонаправленных колебаний как промежуточных, так и итоговых показателей, исчисляемая по некоторым позициям трехзначными величинами.

Объемы поставок по крупнейшей товарной группе «Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты» в стоимостном выражении снизились на 21,6% с 42,6 до 33,4 миллиардов долларов. Такое изменение хоть и привело к уменьшению доли указанной категории в российском экспорте в КНР до 58,4%

(по итогам 2019 году – 69,8%), однако не повлияло на ее доминирующее положение в рейтинге основных экспортных позиций.

Второе место с большим отставанием от первого (7,8%) заняли цветные металлы, по которым отмечено существенное наращивание стоимости поставок (с 3,1 до 4,5 миллиардов долларов).

Положительная динамика зафиксирована в сфере двусторонней торговли сельхозпродукцией и продуктами питания, российский экспорт которых вырос на 13,9% с 3,6 до 4,1 миллиардов долларов (темп роста, несмотря на эпидемию и сложности на пунктах пропуска на границе, оказался выше прошлогодних на 1,7 процентных пункта).

Разворот тренда от роста в 2019 году к снижению в 2020 году отмечен в товарной группе «Древесина и изделия из нее» (-14% и 3,7 миллиардов долларов в прошедшем году после +7% и 4,3 миллиардов долларов годом ранее).

Сохранились положительные тенденции в торговле продукцией, относящейся к товарной группе «Руды, шлаки, зола». Объемы поставок здесь в стоимостном выражении увеличились на 53,7% (+43,6% в 2019 году), а их удельный вес достиг 6%.

Взрывной рост показателей отмечен в группе «Черные металлы» (+314,5%), чему в значительной мере способствовало увеличение цен на мировом рынке во втором полугодии 2020 году (по состоянию на конец декабря стоимость металлопродукции по ряду позиций достигала десятилетних максимумов).

Преимуществом доминирующего тренда характеризовалась ситуация с экспортом в Китай продукции российской химической и связанных с ней отраслей. Совокупный показатель по относящимся к этой категории товарным группам увеличился на 27,9% до 1,6 миллиардов долларов (+23,8%, 1,26 миллиардов долларов в 2019 году).

Продолжавшееся восстановление спроса на драгоценные камни и металлы на китайском рынке позволило российским поставщикам после

наращивания стоимостных параметров поставок на 64,9% в 2019 году вновь продемонстрировать хорошие результаты (+136,1%, 1,5 миллиардов долларов).

Теперь рассмотрим структуру российско-китайского импорта, представленного на рисунке 6.



Рисунок 6 – Структура импорта России из Китая в 2020 году

По информации ГТУ КНР, по итогам 2020 году показатели российского импорта из Китая, несмотря на давление негативных факторов и снижение динамики роста (с 3,6 до 1,7%), остались в зоне положительных значений [10]. При этом в товарной структуре поставок кардинальных изменений не произошло, доминирующее положение по-прежнему занимает продукция с высокой добавленной стоимостью, совокупная доля которой продолжала увеличиваться.

Почти половину объема российского импорта из Китая составляет машинотехническая продукция, удельный вес которой достиг 49,5% при заметном ускорении темпов роста (+10,8% против +2,0% годом ранее).

Устойчивые темпы роста (+13,2%) показала вторая по величине категория «Текстильные материалы и текстильные изделия», доля которой достигла 10,7%, а стоимость – 5 403,30 миллиардов долларов.

Несмотря на перемещение со второй на третью позицию, положительной динамикой изменения показателей (+7,7%, 6,3% – в 2019 году) вновь характеризовался китайский импорт продукции химической и связанной с ней отраслей.

Незначительно уменьшились совокупные показатели (-4,5%) позиций, относящихся к разделу «Недрагоценные металлы и изделия из них». Наибольшее снижение стоимости поставок отмечено в группах «Черные металлы» и «Алюминий и изделия из него» (-27,2 и -13,6% соответственно).

Из прочих результатов заслуживает внимания существенное сокращение поставок (-41,5%) по группе «Натуральный и искусственный мех, изделия из него», а также быстрый рост (+44,4%) в группе «Игрушки, игры и спортивный инвентарь».

Примечательно также положение дел с сельскохозяйственной продукцией и продуктами питания, удельных вес которых (2,8% против 3,7% в 2019 году) и динамика поставок в Россию (-23,7% против -6,3% в 2019 году) неуклонно снижаются. Такое развитие событий прямо противоположно ситуации с российским экспортом продукции указанной категории в КНР, характеризующейся в последние годы поступательным ростом объемов поставок.

Таким образом, изучив структуру российско-китайского экспорта и импорта можно сделать следующие выводы. В экспортной картине мы наблюдаем существенное снижение основной товарной группы «Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты», что вызвано падением спроса со стороны

Китая на энергоносители в силу замедления экономического развития в острый период пандемии, и, соответственно, падения производственных мощностей.

Что касается остальных товарных групп, ориентированных на экспорт, то в них мы наблюдаем прирост относительной прошлого года, связанный с высоким спросом в мире на некоторые товарные позиции, а также дефицитом некоторых товарных групп на китайском рынке.

Так или иначе, более 80% товарных групп, экспортируемых в Китай, принадлежит крупным компаниям и холдингам, аффилированным с российскими государственными структурами, что позволяет использовать наиболее оптимальные пути логистического взаимодействия России и Китая даже в условиях коронавирусных ограничений [6, 30].

Также стоит отметить, что минеральное топливо и нефть, которые составляют 60% экспорта в 2020 году, попадают в Китай преимущественно через трубопровод, работа которого практически не пострадала от ограничений. Соответственно, объем экспорта в Китай был ниже не столько в силу ограничений, сколько в силу падения внутреннего спроса на товарные группы с наибольшим удельным весом.

Иначе же состоит ситуация с импортом товара из Китая в России. Основная товарная группа, которая состоит из машинотехнической продукции, импортируется в таком объеме ввиду высокого спроса у крупных российских частных и государственных корпораций. Однако, самим корпорациям представляется нерентабельным содержать целый отдел по закупке импортного машинного оборудования (за исключением некоторых корпоративных гигантов) [17]. Поэтому крупные компании закупают импортное машинное оборудование через специализированных поставщиков, которые, как правило, выступают субъектами малого предпринимательства, аккредитованным на деятельность по импорту оборудования.

Говоря о дистанционной электронной торговле услугами между Китаем и Россией, стоит отметить, что в 2020 году и по сей день это является непривлекательным направлением с точки зрения практической пользы для

конечного потребителя и рентабельности для продавца [4]. Для наращивания перспективности данного направления необходимо продолжать развитие двухсторонних отношений России и Китая, причем не только на уровне торгового сотрудничества, но и на всех остальных социальных сферах. Крайне важным с точки зрения сотрудничества был бы курс на сближение российской и китайской культуры и менталитета.

Что касается транзитных перевозок через территорию Российской Федерации, то они также пострадали от введенных ограничений, хоть и в меньшей мере [26]. Однако, учитывая, что экспортный доход услуг по осуществлению транзитных перевозок достаточно невелик, можно заключить, что влияние ограничений на данный вид торгового взаимодействия является слишком малым для его рассмотрения и анализа.

Касательно сферы потребления ретейла можно заметить падение спроса в первые 4–5 месяцев 2020 года ввиду паники населения и отсутствия понимания действия распространения коронавируса в условиях негативного информационного фона [35]. Однако, по мере понимания работы коронавирусной инфекции и способов ее передачи потребители сместили свою тенденцию приобретения китайских товаров в положительную сторону.

Тем не менее, уровень рядового потребления на самой популярной площадке для электронной торговли AliExpress был значительно ниже, чем на электронной площадке для субъектов малого и среднего предпринимательства (МСП) Alibaba [3].

Ввиду всего вышесказанного является целесообразным рассматривать влияние ограничений на импорт товаров из Китая (как основную статью товарооборота, действительно подверженную существенным государственным ограничениям), который преимущественно осуществляется субъектами (МСП).

Таким образом, мы изучили и систематизировали конкретные ограничения, которые были введены российским и китайским государствами в рамках борьбы с распространением коронавирусной инфекции COVID-19, после чего была проанализирована динамика товарооборота между Россией и

Китаем в 2020 году. Данный анализ показал существенное снижение уровня товарооборота в самый интенсивный период действия введенных ограничений.

Для более детального изучения влияния ограничений на конкретные товарные группы как экспорта, так и импорта, мы провели структурный анализ направлений торговли между РФ и КНР. По итогу анализа мы сделали вывод о том, что российский экспорт пострадал в меньшей мере, чем импорт. Основной причиной этого выступает аффилированность крупных экспортных структур с государством, благодаря чему данные структуры имели преференции в логистических маршрутах в отличие от рядовых субъектов МСП. Также важным фактором выступило отсутствие каких-либо ограничений на поставку энергоносителей, которые выступают ключевой статьей экспорта, посредством системы трубопровода.

Таким образом, основные последствия ограничений ощутил на себе российский импорт. Как мы выяснили, в основном импортом из Китая занимаются именно субъекты МСП, поэтому дальнейший количественный анализ представляется целесообразным проводить именно по их данным.

Также мы определили, что остальные направления товарного сотрудничества РФ и Китая были либо затронуты ограничениями в недостаточной степени, либо представляют слишком малую долю в структуре экспорта и импорта для реального влияния на уровень товарооборота.

1.2 Препятствия и способы оптимизации логистических процессов в России в условиях пандемии

Пандемия коронавируса COVID-19 существенно отразилась на внешнеторговой деятельности России и Китая. Значительное влияние оказали предпринятые со стороны государств ограничения, включающие полное или частичное закрытие границ между государствами, что в свою очередь привело к сокращению грузовых потоков, срыву сделок и невыполнению обязательств и договоренностей.

В первую очередь в результате массовых ограничений и локдаунов пострадали классические направления логистической инфраструктуры. По информации, предоставленной общероссийским таможенным представителем ТАISU-ТБ [12], можно сделать следующие выводы касательно логистической ситуации с Китаем.

На морские фрахты наблюдался рост цен из основных китайских портов [5]. Особенно был заметен рост тарифов в порты Владивостока и Находки. Морских рейсов стало меньше, а суда стали ходить пустыми, что являлось причиной существенных убытков. Часть рейсов отменялась или объединялась, а контейнеры переносились на другие рейсы. Прямые поезда из Китая в Россию ездили практически без значительных трудностей, что сделало этот вид транспорта востребованным на начало пандемии.

Однако, наибольшую сложность представляла ситуация с авиаперевозками. Пассажирские рейсы, на которых в основном осуществлялись перевозки небольших грузов, были отменены. Грузовые же рейсы стали значительно дороже. Воздушные границы во многих направлениях были закрыты, а число авиакомпаний, осуществляющих рейсы, также снизилось. Все эти факторы привели к увеличению тарифов.

По информации субъекта малого и среднего предпринимательства ООО «Сибтрейдсервис» к причинам нарушения логистики между Россией и Китаем можно отнести следующие препятствия:

– приостановка внутреннего сообщения между регионами Китая. На всех дорогах, ведущих из одной провинции в другую, стояли блокпосты, которые значительно замедляли транспортную логистику. Выстраивались крайне длинные очереди из фур. Отсутствовала возможность выехать к регионам, обладающим портовой инфраструктурой. Китай вводил ограничения на пропускных пунктах, что приводило к остановке перевозки грузов. Очереди достигали более 200 единиц автотранспорта, к примеру, в середине декабря на пунктах пропуска в Приморском крае скопилось 265 грузовиков [28];

– запрет российской авиации полетов в Китай. Китайская культура очень богата и многогранна. Она является неотъемлемой частью китайского менталитета, который предписывает различные особенности ведения деловых переговоров. Одной из таких особенностей является личное общение китайцев и русских при заключении договоров и подписании контрактов. Отсутствие возможности личного взаимодействия с китайскими партнерами сильно повлияло на эффективность развития торговых отношений, а именно замедлило их;

– ограничение портовой инфраструктуры. Из-за усиления контроля над здоровьем экипажа судна, торговые суда задерживались в портах Китая в большом количестве. Также существенные задержки происходили в перевалочном порту корейского Пусана. В итоге, была нарушена равномерная транспортная логистика – суда приходили во Владивосток в больших количествах. Учитывая время на растаможивание, скапливались огромные очереди кораблей, которые не представлялось своевременно обслуживать;

– глобальный кризис контейнерных перевозок. Из-за всеобщего нарушения транспортной логистики стоимость контейнерных перевозок возросла в несколько раз. Увеличение времени прохождения грузов также связано с требованиями по тестированию замороженных товаров на наличие вируса на их поверхности, дезинфекции импортируемых контейнеров [31]. Такой беспрецедентный рост повлек нарушение привычной структуры ведения бизнеса – значительное увеличение расходов и увлечение операционного цикла существенно сказалась на российских импортерах.

Согласно информации более крупной компании полного цикла по снабжению и логистике клинических исследований в СНГ и Восточной Европе COREX Logistics, в Китае пострадали все виды перевозок: авиационные, морские, железнодорожные, автомобильные. Были разрушены привычные мультимодальные схемы [21]. Логистическим компаниям пришлось экстренно искать альтернативу «сломанным» звеньям: например, заменять автомобильные перевозки внутри провинций железнодорожными. Из-за проблем с логистикой

самой пострадавшей стороной могла оказаться автомобильная промышленность, где под угрозой оказалась цепочка поставок между производственными площадками автозапчастей и сборочными заводами. Однако логистические заторы удавалось преодолевать [12].

Также были приостановлены почти все деловые контакты в Китай на высоком и высшем уровнях [23]. По этой причине были приостановлены национальные российские программы по развитию двухсторонних торговых отношений с Китаем. В целом, обсуждение и развитие дальнейших торговых отношений России и Китая в 2020 году оказалось в стадии стагнации из-за практического отсутствия ежегодных контактов между представителями этих стран.

Что касается популярных онлайн-покупок и прочего ретейла, то электронная торговля первой отреагировала на сообщения из Китая о начале распространении коронавирусной инфекции. Под реагированием подразумевается существенное сокращений онлайн-покупок на китайских электронных торговых площадках. Основное негативное влияние было оказано информационным фоном вокруг наступающей эпидемии, так как покупатели опасались заражения инфекцией через получение посылок [11].

Крупные ретейлеры из-за коронавируса начали по собственной инициативе ограничивать поставки из Китая продуктов, в основном овощей и фруктов [32]. Крупные торговые сети «Магнит», «Командор», «Пятерочка», «Перекресток», «Карусель» и другие массово отказывались от китайской сельскохозяйственной продукции по причине опасений заражением коронавирусной инфекции. Подобные меры также значительно повлияли на импортную долю данной товарной группы и товарооборот в целом.

Таким образом, описав большинство объективных и имеющих существенное влияние на торговые отношения России и Китая ограничений, является целесообразным систематизировать их в единую таблицу 1.

Таблица 1 – Комплексная систематизация влияния внешнеторговых препятствий между Китаем и Россией, вызванными государственными и деловыми ограничениями

Уровень Вид ограничения	Макроуровень	Субъекты МСП	Ретейл
Ограничение авиарейсов между странами	- Отсутствие торгового взаимодействия на высоком и высшем уровнях	- Отсутствие делового взаимодействия - Отсутствие возможности срочной доставки и закупки высокотехнологичного оборудования	- Отсутствие возможности приобретения оперативно востребованных товаров - Создание негативного информационного фона, способствующего снижению онлайн-покупок
Ограничение портовой инфраструктуры, включая контейнерный кризис	- Снижение уровня торговли оборонного и промышленного оборудования	- Существенное снижение уровня торговли почти всеми товарными группами - Нарушение сроков поставок и разрыв контрактов	- Рост цен на большинство онлайн-товаров - Частые перебои в доставке товаров
Ограничение на трансграничные перевозки	- Задержка сроков поставки оборудования, необходимого для государственных нужд - Нарушение планов национальных проектов	- Увеличение стоимости доставки товаров - Нарушение сроков поставок и разрыв контрактов	- Рост цен на большинство онлайн-товаров - Частые перебои в доставке товаров

Таким образом, нам удалось систематизировать влияние препятствий, созданных государственными и деловыми ограничениями России и Китая в рамках предотвращения распространения коронавирусной инфекции, на разных уровнях торгового сотрудничества.

Для минимизации последствий введенных ограничений многие коммерческие компании и отраслевые союзы начали активно вводить меры для борьбы с данными ограничениями.

В условиях эпидемии железнодорожный транспорт стал основным инструментом в перевозках. Именно поездами перемещалась значительная часть противоэпидемических и медицинских грузов Китая. Железнодорожные группы многих китайских провинций работали в круглосуточном режиме и помогли заводам, фабрикам, строительным и торговым компаниям своевременно вернуться к работе.

Удавалось решать и проблемы на морских линиях несмотря на то, что морская логистика менее эластична и требует больше времени на восстановление нормального ритма. Но и здесь операторы старались гибко реагировать на ситуацию, развертывая экстренные фидерные сервисы. Эффективно работали в нелегких условиях и отдельные автомобильные компании.

Эффективно работали в условиях эпидемии и таможенные службы китайских провинций, которые существенно сократили время оформления приоритетных грузов, открыли «зеленые коридоры» для противоэпидемических и медицинских грузов, а также для сырья и запчастей, необходимых для восстановления производства. Многие таможни перешли на режим «сначала выпуск – потом окончание таможенных процедур». Это также помогло возобновить работу предприятий и нормализовать внешнюю торговлю.

По информации субъекта малого и среднего предпринимательства ООО «Сибтрейдсервис» для борьбы с коронавирусными ограничениями были предложены следующие методы:

– постоянный оперативный мониторинг китайских и российских новостных каналов. Это помогало быстро узнавать информацию о нововведенных ограничениях и ориентироваться в потенциальных нарушениях логистических цепочек. Благодаря данным мерам существовала возможность оперативного изменения привычных маршрутов либо досрочного своевременного расторжения текущих контрактов по форс-мажорным обстоятельствам;

– постоянная поддержка связи отдела продаж с контрагентами. Это позволяло оперативно выяснять, какие грузы являются критическими для операционной деятельности контрагента и грозят остановкой производства. Таким образом, составлялся своеобразный рейтинг «важности» заказанных грузов. Ключевые позиции из этого рейтинга получали наибольшее внимание со стороны импортера, соответственно, были приложены все силы для их успешного и своевременного импорта;

– активное взаимодействие с поставщиками. Для последовательной работы с учетом минимизации операционных рисков необходимо было постоянно находиться на связи с поставщиками посредством средств электронной видеосвязи. Таким образом, большинство оперативно возникающих вопросов представлялось возможным решить в приоритетном порядке с детальным изучением возможных недостатков той или иной стороны вопроса;

– оперативный анализ морских маршрутов. При детальном изучении имеющихся на тот момент возможных морских маршрутов, была проведена существенная работа по перераспределению грузов таким образом, чтобы суда не заходили в корейский порт Пусана, так как именно там приходилось основное ограничение перевозок в виде огромных очередей из судов;

– анализ таможенного оформления и своевременное изучение возможностей выпуска по процедуре внутреннего таможенного транзита. Таким образом, грузы не ждали длинной очереди для растаможивания в порту Владивостока, а выпускались в течение дня и сразу направлялись в Красноярск. По прибытии в пункт назначения необходимо было в течение 12 часов растаможить груз на месте по факту прибытия. Следовательно, был значительно сокращен процесс получения грузов из Китая за счет ускоренной процедуры внутреннего таможенного транзита;

– оптимизация операционных средств за счет процедуры внутреннего таможенного транзита. Таможенные платежи платятся в самый последний

момент при фактическом приходе груза в конечный пункт назначения. Это позволяет более эффективно распоряжаться своими оборотными денежными средствами, так как с точки зрения денежного дисконтирования чем позже осуществляется платеж, тем он выгоднее;

- использование схемы СОС (Carrier Owned Container – контейнер в собственности перевозчика) на фоне дефицита контейнеров. Себестоимость одного контейнера с учетом постоянной отправки его обратно к поставщикам за несколько полных циклов перевозки была существенно меньше рыночной стоимости аренды контейнерных перевозок на момент разгара пандемии. Таким образом, подобный шаг не только позволил сэкономить денежные средства, но и добавил ценный актив на баланс компании.

Что касается финансовой поддержки со стороны государства (монетарной и фискальной), то для пострадавших отраслей, к которым относились все субъекты МСП, занимающиеся импортом товаров из Китая, были предложены следующие меры поддержки [22]:

- отсрочка по аренде. Владельцам коммерческой недвижимости Правительство рекомендовало уменьшить арендную плату для компаний. Владельцу недвижимости запрещалось вводить дополнительные платежи в связи с предоставлением отсрочки и применять к арендатору штрафы или другие меры ответственности за несоблюдение порядка и сроков оплаты. Также арендодателям было рекомендовано снизить размер арендной платы по соглашению с арендатором. В свою очередь, организации или индивидуальные предприниматели, предоставившие отсрочку уплаты арендной платы по договорам аренды торговых объектов недвижимого имущества, освобождались на этот период от налога на имущество организаций, земельного налога и авансовых платежей по таким налогам, налога на имущество физических лиц;

- льготное кредитование. Главным драйвером кредитования субъектов МСП в 2020 году стали новые программы льготного кредитования. В рамках одной из них, которая действовала с 30 марта по 1 октября, можно было получить кредит под 0% годовых на выплату зарплаты. В рамках второй,

действовавшей с 1 июня по 1 ноября, бизнес привлекал финансирование по ставке 2% на возмещение недополученных средств. Эти программы существенно изменили ряд показателей кредитного портфеля. Например, доля компаний микро-бизнеса, имеющих хотя бы один действующий кредит, увеличилась в 2020 году более чем вдвое — с 3,3% от общего числа активных компаний микро-бизнеса до 8%. Каждый второй (53% от всех выдач) кредит МСБ выдавался в рамках этих программ, а объем льготного финансирования составил 14% от общей суммы выдач — 300 млрд рублей из 2,16 трлн рублей;

– кредиты на поддержку занятости. Предприятия из пострадавших отраслей, а также социально ориентированные НКО могли получить кредит по формуле: количество сотрудников X МРОТ (12 130 рублей) X 6 месяцев. Конечная ставка для потребителей составила 2%, остальное субсидировало государство. Проценты не надо было платить ежемесячно, они капитализировались. Срок погашения кредита – 1 апреля 2021 года. Предприятиям, которые сохранили не менее 90% сотрудников, кредит был списан вместе с процентами – всю сумму выплатило государство. Если в штате осталось не менее 80% работников, предприниматель должен был вернуть только половину ссуды и процентов по ней. Кредит можно было использовать как непосредственно на выплату зарплат, так и на рефинансирование или погашение ранее взятого беспроцентного зарплатного кредита;

– субсидии предпринимателям. Правительство выплатило малым и средним предпринимателям из наиболее пострадавших отраслей экономики безвозмездную финансовую помощь из расчета 12 130 рублей на одного сотрудника. Эти деньги можно было потратить на любые расходы МСП, включая зарплаты;

– беспроцентные кредиты на зарплату. Было произведено кредитование предприятий из пострадавших отраслей на выплату зарплат сотрудникам. Гарантия по кредиту обеспечивается поручительством ВЭБ (до 75%). Первые шесть месяцев ставка по кредитам – 0%, следующие шесть месяцев ставка определялась как ключевая ставка Банка России, уменьшенная

на 2 процентных пункта. Максимальная величина заёмных средств рассчитывалась по формуле: количество сотрудников (на основании трудовых договоров) x МРОТ x на 6 месяцев;

– кредитные каникулы. Субъекты малого и среднего предпринимательства из пострадавших секторов экономики были вправе по первому требованию получить 6-месячную отсрочку платежей по любым кредитным договорам, заключенным до 3 апреля 2020 года. Имеющиеся задолженности по кредитным капиталам можно было реструктуризировать. При предоставлении заемщику права отсрочки платежа процентная ставка по кредитному соглашению не должна была увеличиваться, получение кредитных каникул не ухудшало кредитную историю;

– налоговые каникулы. Компании, ведущие деятельность в пострадавших отраслях, могли получить отсрочку или рассрочку по налогам (авансовым платежам), в том числе по страховым взносам, если осуществляли определённые виды экономической деятельности, со сроками уплаты в 2020 году, кроме НДС, НДСП, акцизов и налога на дополнительный доход от добычи углеводородного сырья;

– продление срока уплаты налогов для МСП и НКО. Для компаний, включенных в реестр МСП и ведущих деятельность в пострадавших отраслях, были продлены сроки уплаты практически всех налогов (кроме НДС), в том числе страховых взносов. Погасить образовавшуюся после окончания продлённого срока уплаты задолженность можно было равными платежами в течение года;

– освобождение от налога субсидий МСП. Присутствовала возможность субъектам МСП не учитывать в составе доходов для целей налога на прибыль организаций субсидии, полученные из федерального бюджета в связи с неблагоприятной ситуацией на фоне коронавируса.

Таким образом, рассмотрев частные и государственные методы борьбы с бизнес-препятствиями, вызванными коронавирусными ограничениями, мы можем систематизировать их, разбив на три основных кластера в таблице 2.

Таблица 2 – Систематизация мер борьбы с бизнес-препятствиями, вызванными введением коронавирусных ограничений

Деловые меры борьбы	Логистические меры борьбы	Финансовые меры борьбы
<ul style="list-style-type: none"> - Постоянная поддержка связи отдела продаж с контрагентами - Постоянный оперативный мониторинг китайских и российских новостных каналов - Активное взаимодействие с поставщиками 	<ul style="list-style-type: none"> - Развертывание экстренных фидерных сервисов - Открытие «зеленых коридоров» для особых групп товаров - Оперативный анализ морских маршрутов - Анализ таможенного оформления и своевременное изучение возможностей выпуска по процедуре внутреннего таможенного транзита - Использование схемы СОС (Carrier Owned Container – контейнер в собственности перевозчика) на фоне дефицита контейнеров 	<ul style="list-style-type: none"> - Оптимизация операционных средств за счет процедуры внутреннего таможенного транзита - Отсрочка по аренде - Льготное кредитование - Кредиты на поддержку занятости - Субсидии предпринимателям - Беспроцентные кредиты на зарплату - Налоговые и кредитные каникулы - Продление срока уплаты налогов для МСП и НКО - Освобождение от налога субсидий МСП

Следует отметить, что в рамках деловых мер борьбы с последствиями введенных ограничений были повсеместно также задействованы следующие субмеры. Осуществлялись частые составления официальных писем в адрес заказчиков и контрагентов с целью объяснения задержек тех или иных заказов, а также с целью запроса на заключение дополнительных соглашений, предусматривающих увеличение сроков поставки и порядка оплаты, подкрепленных ссылкой на наступление форс-мажорных обстоятельств.

Также осуществлялись официальные обращения в органы районных, муниципальных, региональных и федеральных ведомств и агентств с целью разъяснения действия тех или иных мер, а также с обращением включения ОКВЭД действующего предприятия в категорию пострадавших отраслей.

В свою очередь, в рамках лоббирования собственных интересов формировались ассоциации предприятий, работающих в определенном товарном направлении. Их коллективные запросы и петиции позволяли ускорить процесс восстановления привычной операционной деятельности

предприятий, что способствовало нивелированию влияния действующих ограничений.

Дополнительным способом взаимодействия с финансовыми структурами выступали официальные обращения в банковские и иные кредитные организации с целью разъяснения причин действия или даже отказов в рамках существующих государственных мер поддержки. При сомнениях достоверности и обоснованности ответа данных организаций являлось распространенным официальное обращение в Центральный банк РФ.

Систематизировав и обсудив возможные методы борьбы с последствиями введенных ограничений, является целесообразным перейти к этапу статистического и эконометрического анализа данных методов.

Таким образом, мы описали методы борьбы с последствиями коронавирусных ограничений, введенных правительствами РФ и КНР в рамках борьбы распространением коронавирусной инфекции, и систематизировали их по трем основным категориям. В результате мы пришли к тому, что для понимания реального влияния той либо иной меры на финансовые показатели компании необходимо проведение количественных анализов.

Для проведения статистического и эконометрического анализа необходимо определить набор зависимых и независимых переменных. Очевидно, что наиболее логичным показателем в роли зависимой переменной выступит объем импорта из Китая в Россию. При этом нельзя рассматривать номинальные абсолютные показатели. Наиболее верным решением здесь будет использование темпов роста объема импорта относительно предыдущего месяца.

Данные для зависимой переменной были взяты за 2020 год с официального сайта Федеральной таможенной службы [33]. Все абсолютные показатели по каждой товарной группе были переведены в относительные. Также был вычислен средневзвешенный прирост общей месячного объема с помощью использования удельных весов каждой товарной категории. Таким образом, на выходе обработки данных мы получили средневзвешенный

относительный предыдущего месяца темп роста объема импорта в стоимостном выражении из Китая.

Что касается зависимых переменных, то представляется целесообразным использование интегральных индексов каждой категории мер борьбы с бизнес-ограничениями, введенным в рамках противодействия распространения коронавирусной инфекции. Соответственно, данными интегральными индексами выступит индекс деловых мер борьбы, индекс логистических мер борьбы и индекс финансовых мер борьбы. В дальнейшем мы рассмотрим способы измерения каждого индекса.

Индекс деловых мер борьбы наиболее полно может быть измерен следующим образом. В условиях отсутствия какой-либо официальной количественной информации мы можем полагаться на информацию, полученную из опросов некоторых случайно взятых предприятий, занимающихся импортом товаров из Китая. Таким образом, был использован метод случайной вероятностной выборки. Сам опрос был проведен с помощью доступных цифровых ресурсов и баз данных на предприятии «Сибтрейдсервис».

Важно отметить, индекс логистических мер борьбы так же можем быть преобразован в количественные данные лишь посредством опроса предприятий, ориентированных на китайский импорт.

Таким образом, выборка затронула 40 респондентов, из которых только 18 смогли предоставить какую-либо информацию. Респондентов просили ознакомиться с небольшой интерактивной таблицей, в которой были указаны определенные меры борьбы с целью оценивания их использования в компании по десятибалльной системе, где 0 – совсем не было использовано, а 10 – было использовано в наиболее возможной мере.

Ниже в таблице 3 представлена консолидированная информация, посчитанная путем среднего значения выбранных предприятиями оценок. Сами вопросы и формат таблицы упрощены для научного восприятия полученных данных.

Таблица 3 – Консолидированные оценочные данные, полученные в рамках опроса предприятий, занимающихся импортом товаров из Китая

	Меры деловой борьбы			Меры логистической борьбы		
	систематическая связь отдела продаж с контрагентами	постоянный оперативный мониторинг новостных каналов	активное взаимодействие с поставщиками	оперативный анализ морских маршрутов	анализ таможенного оформления	использование своих контейнеров
янв	2,4	1,4	3,2	1,2	1,4	2,1
фев	3,6	2,8	5,8	2,2	1,6	2,4
мар	6,6	8,8	9,6	5,6	3,2	2,9
апр	7,2	9,2	9,7	7,8	5,5	4,1
май	7,3	9,1	9,7	8,2	6,7	5,2
июн	7,5	8,8	9,5	8,6	7,2	6,2
июл	6,7	8,4	9,5	8,7	7,8	6,2
авг	6,4	8,3	9,4	8,4	8,2	6,2
сен	6,1	8,3	9,2	8,1	7,9	6,1
окт	5,8	8,1	8,9	7,6	7,3	5,8
ноя	5,5	7,6	8,7	7,2	6,8	5,7
дек	5,4	7,4	8,6	6,7	6,4	5,7

В дальнейшем эти данные были преобразованы в интегральный индекс деловой борьбы и логистической борьбы.

Что касается индекса финансовой борьбы, включая монетарные и фискальные меры, то данную официальную информацию можно найти в источниках аналитической и консалтинговой компании Frank RG [20]. Льготные кредиты, включая государственные субсидии, кредиты на поддержку занятости и кредиты на операционную деятельность, выдавались с апреля по ноябрь. В этот период на них пришлась четверть всех выдач с точки зрения суммы (или 68% от общего числа займов в штуках). Пик был достигнут в июне и июле 2020 года, когда на льготные программы пришлись 45% и 34% всех выдач соответственно (по сумме) и более 80% от общего числа займов в штуках. Динамику льготного кредитования можно увидеть на рисунке 7.

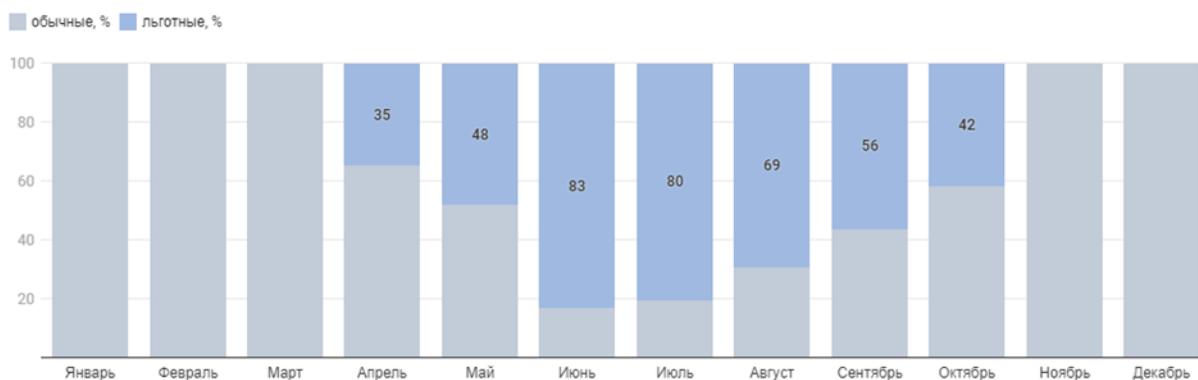


Рисунок 7 – Динамика льготного кредитования субъектов МСП в 2020 году

При этом доля предприятий, занимающихся импортом, составляла 7% от общего числа льготно кредитованных предприятий. Таким образом, у нас есть количественные финансовые данные по льготному кредитованию предприятий, ориентированных на импорт. Теперь перейдем к консолидации данных по фискальным мерам поддержки.

По данным Департамента международного и регионального сотрудничества СП РФ фискальными мерами поддержки, включая продление срока уплаты налогов для МСП, освобождение от уплаты налога с субсидий для МСП и налоговые каникулы воспользовались 85% всех предприятий, занимающихся импортом в Россию [29]. Ниже на рисунке 8 представлена информация об уровне использования фискальных мер поддержки по месяцам.

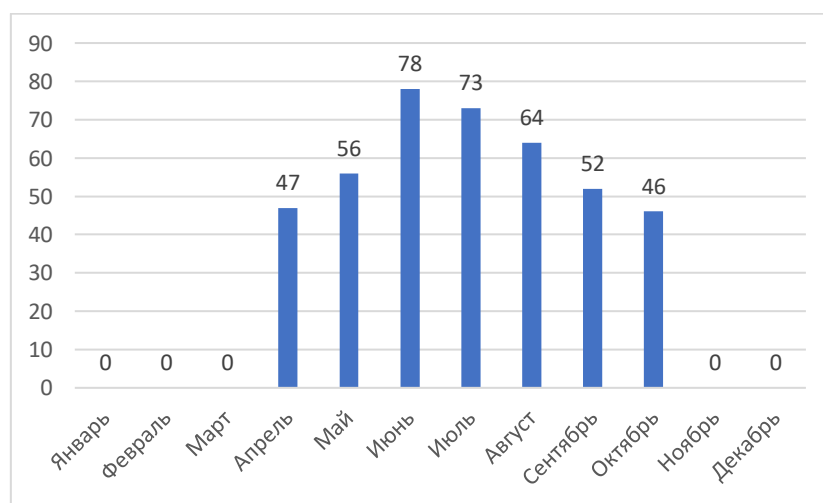


Рисунок 8 – Уровень использования фискальных мер поддержки предприятиями, занимающихся импортом товара из Китая

Таким образом, обладая всеми количественными данными мы можем перейти к систематизации этих данных и началу проведения статистического и эконометрического анализов. Систематизированная таблица данных представлена в приложении А.

Данные независимых переменных были проранжированы по принципу минимакса от 0 до 100 для наглядной визуализации, где 100 – максимальное значение в ряду.

Снизу на рисунке 9 представлена динамика прироста объема импорта из Китая, индекса деловых мер, индекса логистических мер и индекса финансовых мер.

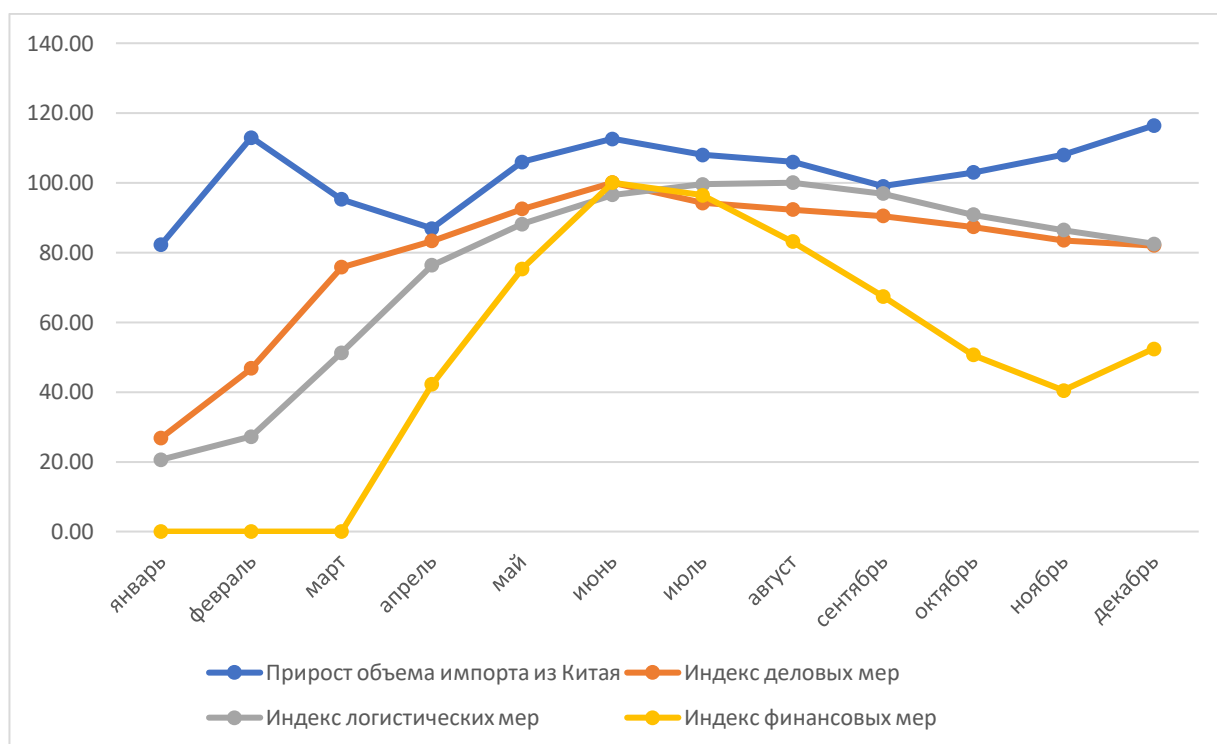


Рисунок 9 – Динамика зависимой и независимых переменных

Исходя из графика, мы видим, что в месяцы введения мер поддержки МСП, а также с начала активных действий сотрудников предприятий по перестраиванию и оптимизацию логистических и таможенных маршрутов, а также по введению особого режима делового функционирования бизнеса, наблюдается последовательно заметное увеличение объема импорта.

Таким образом, из данных графика уже можно заметить, что между приростом объема импорт из Китая в Россию и индексами методов борьбы с ранее описанными ограничениями присутствует прямая корреляция. Однако, в целях того, чтобы определить силу данных факторов мы проведем эконометрический анализ и составим регрессионное уравнение.

Обозначим прирост объема импорта из Китая как Y , индекс деловых мер – $X1$, индекс логистических мер – $X2$, а индекс финансовых мер – $X3$. Предварительно обработав данные на отсутствие повышенного коэффициента вариации ($>33\%$), можно приступить непосредственно к построению модели, представленной на рисунке 10, с помощью метода наименьших квадратов.

Зависимая переменная: Y

	Коэффициент	Ст. ошибка	t-статистика	P-значение	
const	12,0724	67,0611	0,1800	0,8737	
X1	0,0321659	0,0125	2,389	0,0201	**
X2	0,213949	0,0282	1,892	0,0633	*
X3	0,775320	0,0409	2,825	0,0064	***
Среднее зав. перемен	103,0623	Ст. откл. зав. перемен	9,056657		
Сумма кв. остатков	17,37783	Ст. ошибка модели	2,947697		
R-квадрат	0,826445	Испр. R-квадрат	0,785412		
F(3, 2)	15,06660	P-значение (F)	0,062881		
Лог. правдоподобие	-11,70394	Крит. Акаике	31,40788		
Крит. Шварца	30,57492	Крит. Хеннана-Куинна	28,07346		

Тест Вайта (White) на гетероскедастичность -
 Нулевая гипотеза: гетероскедастичность отсутствует
 Тестовая статистика: LM = 51,3615
 p-значение = P(Chi-квадрат(54) > 51,3615) = 0,576784

Тест на нормальное распределение ошибок -
 Нулевая гипотеза: ошибки распределены по нормальному закону
 Тестовая статистика: Chi-квадрат(2) = 10,2601
 p-значение = 0,00591622

Рисунок 10 – Эконометрическая модель

Рассматривая эконометрическую модель, можно сделать вывод, что она объясняется на 78% (исправленный R-квадрат). При этом зависимые переменные достоверны на уровне свыше 90%. Также стоит отметить, что

дополнительно были проведены тесты на мультиколлинеарность, гетероскедастичность и нормальное распределение остатков. Все тесты показали, что модель является достоверной. Таким образом регрессионное уравнение выглядит следующим образом:

$$Y = 12,0724 + 0,032X_1 + 0,213X_2 + 0,775X_3 \quad (1)$$

Исходя из регрессионного уравнения можно сделать вывод о том, что наибольшим образом на восстановление импортного объема из Китая в Россию повлияли финансовые меры по борьбе с коронавирусными ограничениями, на втором месте по уровню влияния, хотя и в гораздо меньшей степени, оказались логистические меры. Совсем незначительным фактором для модели оказались деловые меры по борьбе с коронавирусными ограничениями.

Рассмотрев общую макроэкономическую картину для России в области импорта товаров из Китая, представляется целесообразным перейти к рассмотрению микроэкономической картины, а именно, к финансовому анализу деятельности предприятия, занимающегося импортом товаров из Китая.

Таким образом, мы определили особенности измерения индексов всех трех мер борьбы с последствиями ограничений, наложенных в рамках борьбы с коронавирусной инфекцией, и привели к однородному виду все количественные данные.

Далее мы провели статистический анализ, который показал прямую корреляцию между приростом объема импорта товаров из Китая и индексами мер борьбы с последствиями ограничений. После чего был проведен эконометрический анализ с целью построения регрессионного уравнения и проведением сопутствующих тестов для обнаружения уровня влияния того или иного индекса на прирост объема импорта. Мы выяснили, что наибольшее влияние оказали финансовые меры поддержки, менее эффективными оказались логистические меры борьбы, еще менее эффективными оказались деловые меры борьбы.

2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности ООО «СИБТРЕЙДСЕРВИС»

2.1 Общая характеристика компании

ООО «Сибтрейдсервис» – красноярский субъект малого предпринимательства, занимающийся экспортом машинного и электронного оборудования из Китая по заказу средних и крупных контрагентов. Среди крупных заказчиков присутствуют Красцветмет, Русал, Норникель, Роснефть и другие.

Компания была зарегистрирована 29 ноября 2010 года и на данный момент ведет свою деятельность непрерывно более 10 лет. Генеральным директором компании является Нефедьев Антон Владимирович. По форме учета с 2016 года числится как микропредприятие.

По общероссийскому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД) основной деятельностью компании является неспециализированная оптовая торговля. Дополнительными видами деятельности компании по ОКВЭД являются следующие:

- торговля оптовая легковыми автомобилями и легкими автотранспортными средствами;
- торговля оптовая легковыми автомобилями и легкими автотранспортными средствами за вознаграждение или на договорной основе;
- торговля оптовая прочими автотранспортными средствами, кроме пассажирских;
- торговля оптовая прочими автотранспортными средствами, кроме пассажирских, за вознаграждение или на договорной основе;
- торговля оптовая автомобильными деталями, узлами и принадлежностями, кроме деятельности агентов;
- торговля оптовая за вознаграждение или на договорной основе;

- торговля оптовая непродовольственными потребительскими товарами;
- торговля оптовая прочими машинами, оборудованием и принадлежностями;
- торговля оптовая специализированная прочая;
- консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления.

Таким образом, импорт и торговля товаром является основным видом деятельности компании. При этом главным предметом импортного товара для торговли выступает машинное и электронное оборудования, а также запасные части к ним.

ООО «Сибтрейдсервис» сотрудничает с поставщиками из таких стран как Китай, Индия, Турция, Белоруссия, Япония. Однако, согласно внутренней статистике компании 96% поставляемого товара направляется именно из Китая. Это обусловлено целым рядом причин. Основными причинами данного направления импорта является высокая концентрация технологических производств в Китае, относительно невысокие цены на поставляемый товар, лояльное таможенное отношение на китайский товар, постоянное наличие большей части запрашиваемого оборудования.

Основными поставщиками машинного и электронного оборудования из Китая в Россию выступают следующие крупные заводские конгломераты, которые одновременно являются производителями и поставщиками:

- Cs Ceramic Co., Ltd.;
- Csw Machinery Co., Limited Guangzhou;
- Hangzhou Leo Filter Press Co., Ltd.;
- Hebei Orient Rubber And Plastic Co., Ltd.;
- Hubei Hongcheng General Machinery Co.,Ltd.;
- Xuchang Hengji Machinery Limited Company.
- Xuzhou Bonovo Machinery & Equipment Co., Ltd.;

– Zhengzhou Yize Machinery Co., Ltd.;

В качестве основного способа привлечения новых клиентов и заключения сделок компания «Сибтрейдсервис» использует инструмент тендерных закупок, которые на текущий момент представлены на множестве российских электронных площадок. Таким образом, компания участвует в закупках вместе с другими потенциальными участниками и является победителем тендера в случае предложения наименьшей стоимости выполнения тендера.

При этом тендерные контракты могут подразумевать как одноразовую закупку запрашиваемого оборудования, так и многолетнее долгосрочное сотрудничество, подразумевающее систематическую поставку разного оборудования.

Кроме того, существует возможность работы по системе прямых закупок с определенным рядом контрагентов. Компания также использует данный вид закупок, так как это позволяет выбрать наиболее приемлемую цену для выполнения контракта, при этом не неся риски и издержки существенного падения при проведении тендерных закупок.

Что касается логистической деятельности компании, то «Сибтрейдсервис» пользуется мультимодальными перевозками, то есть транспортировкой груза несколькими видами транспорта и наличием пунктов перевалки в цепочке доставки. Прежде всего груз транспортируется автомобильным грузовым транспортом на территории Китая от завода-поставщика до выбранного морского порта. Там весь прибывший груз консолидируется в единый контейнер, находящийся в собственности компании (в более редких случаях используются арендованные контейнера). После погрузки контейнеров на судно, происходит морской фрахт в порт Владивостока, где идет перевалка груза на грузовой поезд до Красноярска.

Подводя итог, можно сказать, что «Сибтрейдсервис» задействует все виды транспорта в процессе логистики груза, кроме авиации. Однако, основным видом транспорта в данном логистическом процессе являются, конечно же, морские перевозки или фрахт.

Таким образом, нами была рассмотрена основная информация о компании ООО «Сибтрейдсервис». Также мы рассмотрели деятельность, которой занимается компания, определили ключевой товар импорта и торговли, описали основных поставщиков, логистический процесс и финансовые взаимоотношения с контрагентами.

2.2 Анализ финансовой деятельности компании

Для определения влияния уровня введенных ограничений со стороны России и Китая, а также выявления последствий имплементированных мер борьбы с данными ограничениям проведем финансовый анализ компании «Сибтрейдсервис» и определим, насколько изменились основные показатели компании во время пика пандемии COVID-19.

Бухгалтерская отчетность и финансовые показатели представлены в приложениях Б и В соответственно. Анализ будет проводиться по трем прошедшим календарным годам, а именно 2019, 2020 и 2021 года.

Начнем финансовый анализ с рассматривания динамики собственных оборотных активов и структуры собственного капитала по направлениям размещения. Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами и коэффициент маневренности собственного капитала имеют следующую структуру (см. рисунки 11 и 12).

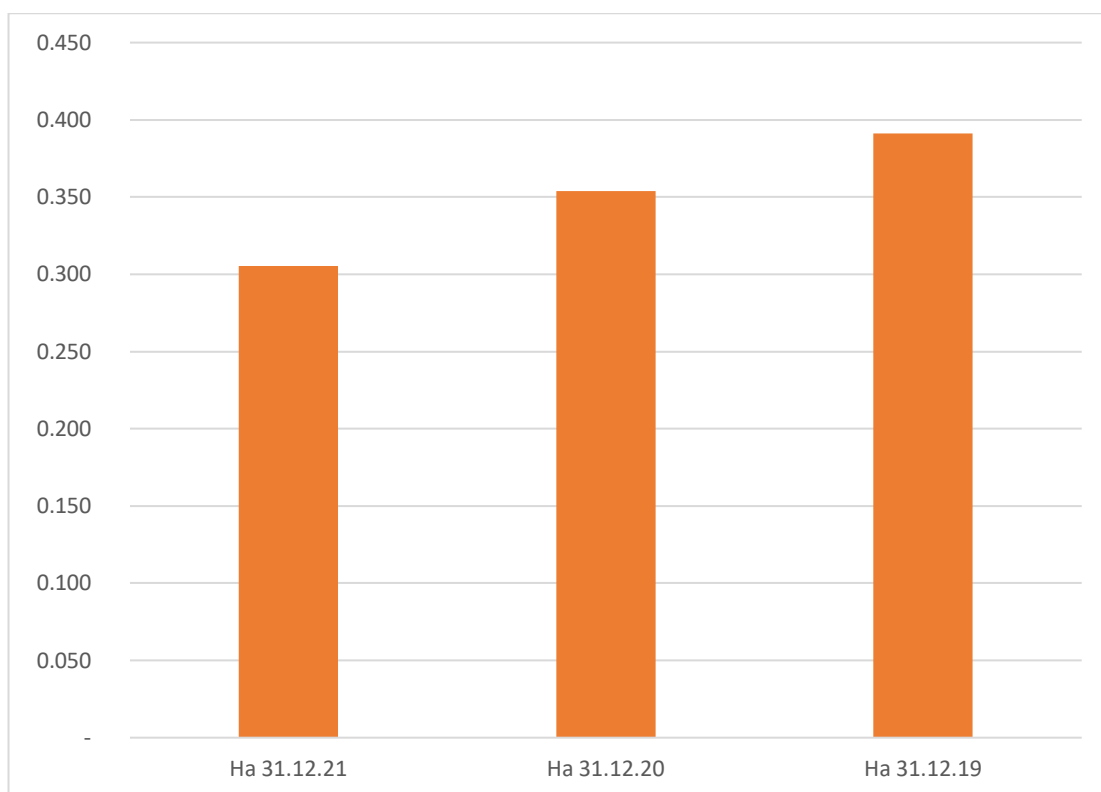


Рисунок 11 – Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами

Как мы видим, коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами снизился в 2020 году и продолжил снижаться в 2021 году. Произошло это из-за кассового разрыва, случившегося в период с марта по июнь 2020 года ввиду введения ранее описанных ограничений.

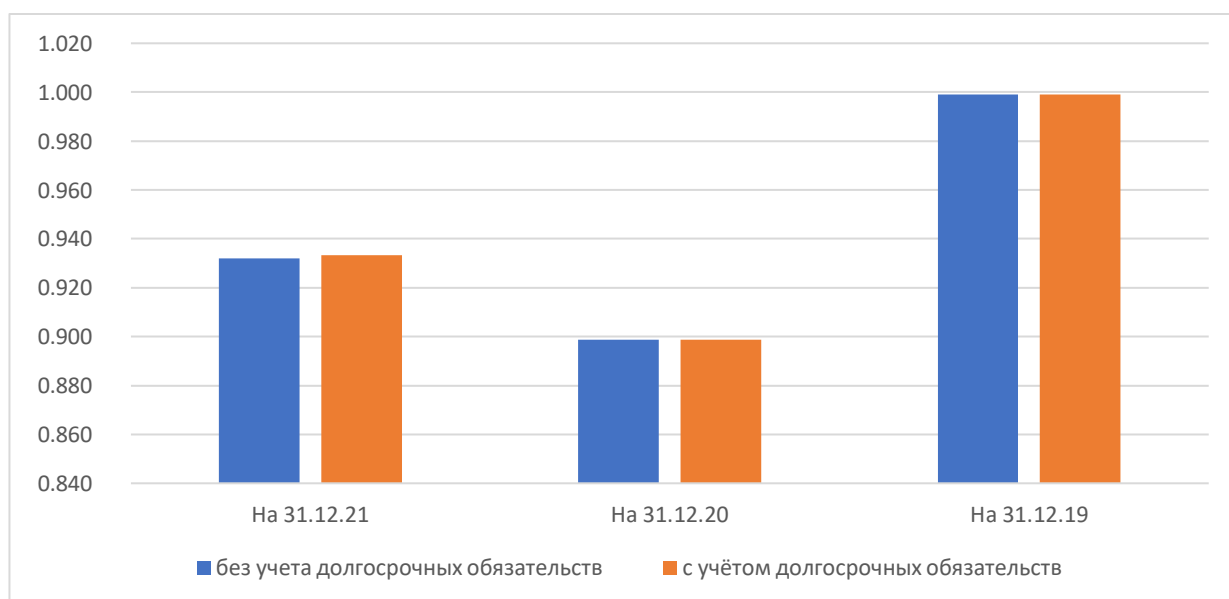


Рисунок 12 – Коэффициент маневренности собственного капитала

Что касается коэффициента маневренности собственного капитала, то он также уменьшился за период 2020 года, хотя до этого демонстрировал стабильную положительную динамику. Хотя показатель остался и на весьма хорошем уровне ($>0,7$), заметно существенное снижение в 2020 году и незначительный рост в 2021 году. Это означает, что в 2020 году при необходимости трансформировать свои активы в какие-либо иные формы, было бы значительно меньше возможностей, чем за год до этого. Для определения влияния данных ограничений рассмотрим динамику рентабельности собственного капитала и эффекта финансового рычага, представленную на рисунке 13.

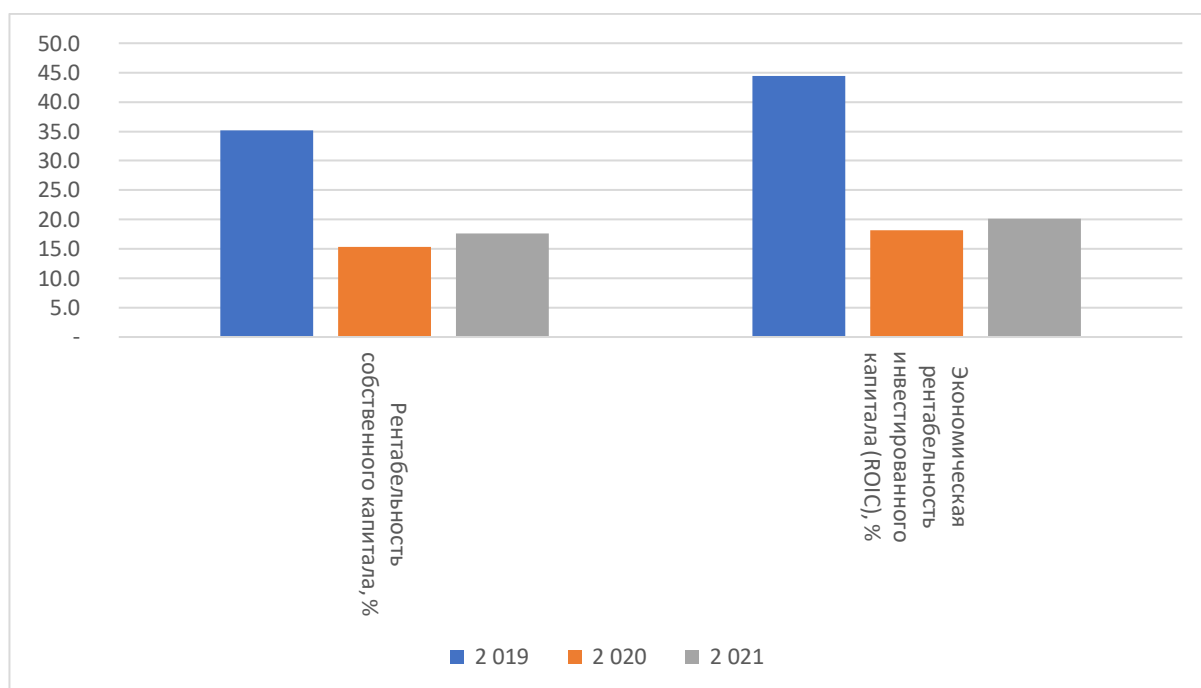


Рисунок 13 – Динамика рентабельности собственного капитала

Рентабельность собственного капитала и инвестированного капитала снизилась почти в два раза по итогам 2020 года. Данный факт не является удивительным, учитывая количество введенных ограничений. Хотя 15% является отличным показателем для субъекта малого предпринимательства, а особенно, в 2020 году, в предыдущий год данный показатель составлял 35,2%, что является крайне высоким показателем относительно среднего по отрасли.

Рассмотрим динамику основных показателей деловой активности, представленную на рисунке 14 для того, чтобы понять реальное влияние введенных ограничений на снижение финансовых показателей предприятия.

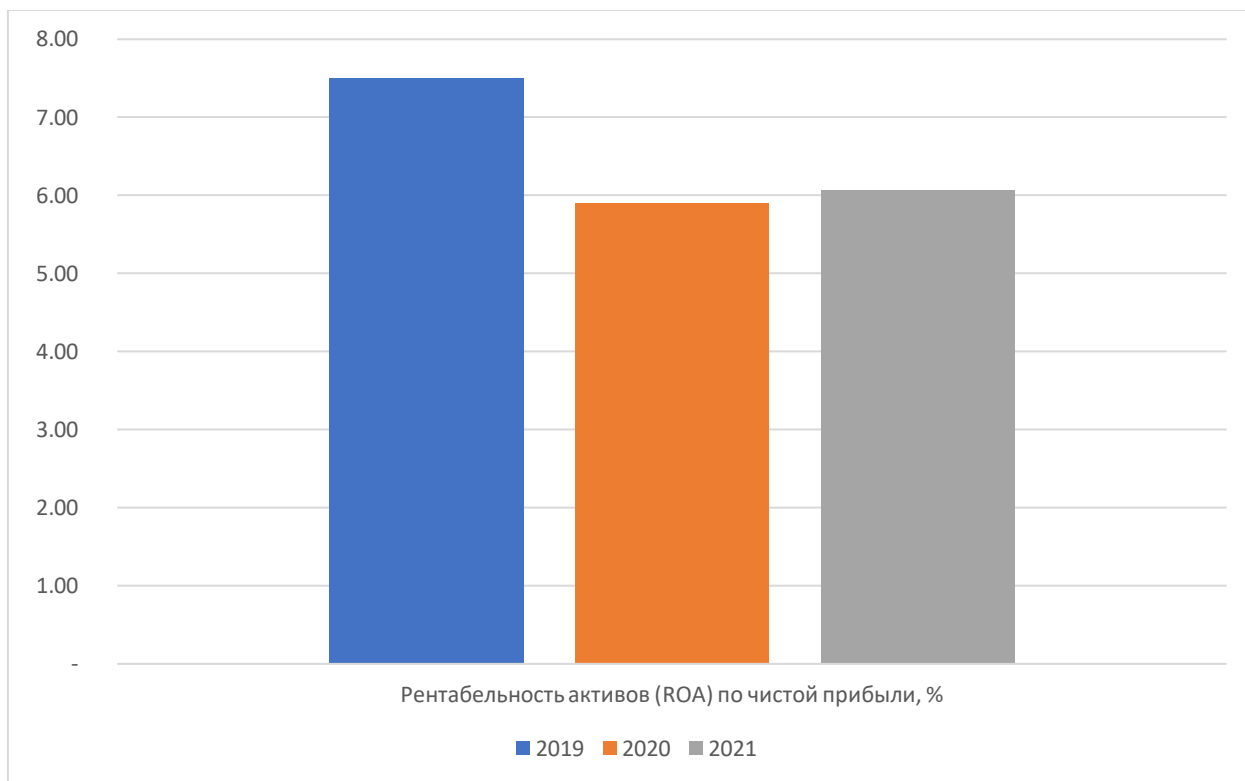


Рисунок 14 – Динамика основных показателей деловой активности

Рентабельность активов по чистой прибыли незначительно снизилась в 2020 году и существенно выросла в 2021 году. Это характерно тем, что методы борьбы с введенными со стороны государств ограничений были значительным образом имплементированы на данном предприятии, что позволило минимизировать снижение рентабельности в проблемном 2020 году, а также повысить ее уровень в 2021 году.

При этом незначительное снижение рентабельности на фоне остальных предприятий в данной отрасли, которые либо имели существенные снижения прибыли, либо были ликвидированы, является крайне хорошим результатом. Рассмотрим финансовую устойчивость предприятия, представленную на рисунке 15, для понимания финансовой причины таких результатов.

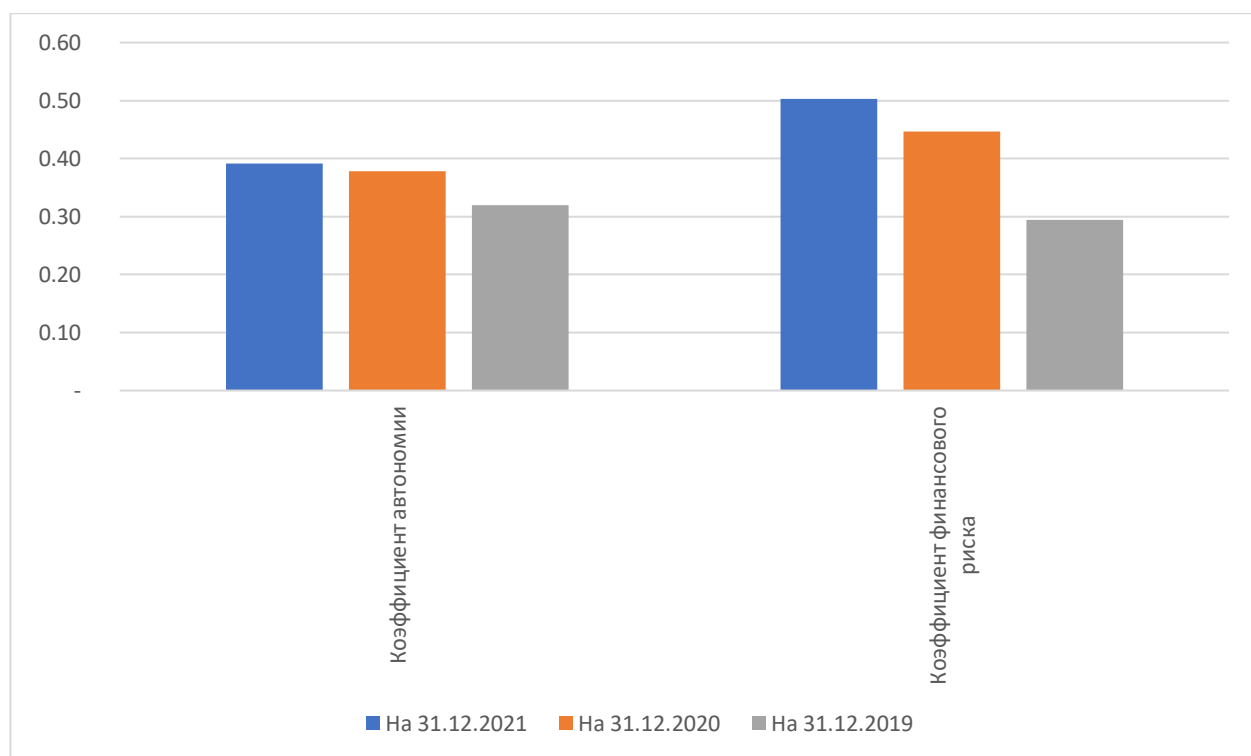


Рисунок 15 – Динамика коэффициентов финансовой устойчивости

Как видно из гистограммы динамики коэффициентов финансовой устойчивости, в 2020 году уменьшился коэффициент автономии и увеличился коэффициент финансового риска. Это говорит о том, что предприятие нуждалось в привлечении заемных средств, так как собственных средств на операционную деятельность перестало хватать. О том же самом говорит увеличивающийся коэффициент финансового риска, который в 2021 году достиг предела своего нормального значения из-за необходимого привлечения заемных средств предприятия.

Что касается динамики коэффициентов ликвидности, то как видно ниже на рисунке 16, показатели ликвидности имеют следующие результаты. Коэффициент абсолютной ликвидности снижался на протяжении последних трех лет, почти достигнув критического порога 0,2 в 2019 году. Это означает, что у компании отсутствуют большие объемы свободных денежных средств. Коэффициент критической ликвидности также показывал снижение и показал 1,39 на 2020 год. Это означает, что у предприятия имелись проблемы с возвратом денег за отгруженную продукцию. Что касается коэффициента

текущей ликвидности, то он также показал стабильное снижение. К 2021 году он опустился ниже своего оптимального уровня, который составляет 1,5. Это означает, что предприятие недостаточно эффективно использовало оборотные активы либо краткосрочное финансирование.

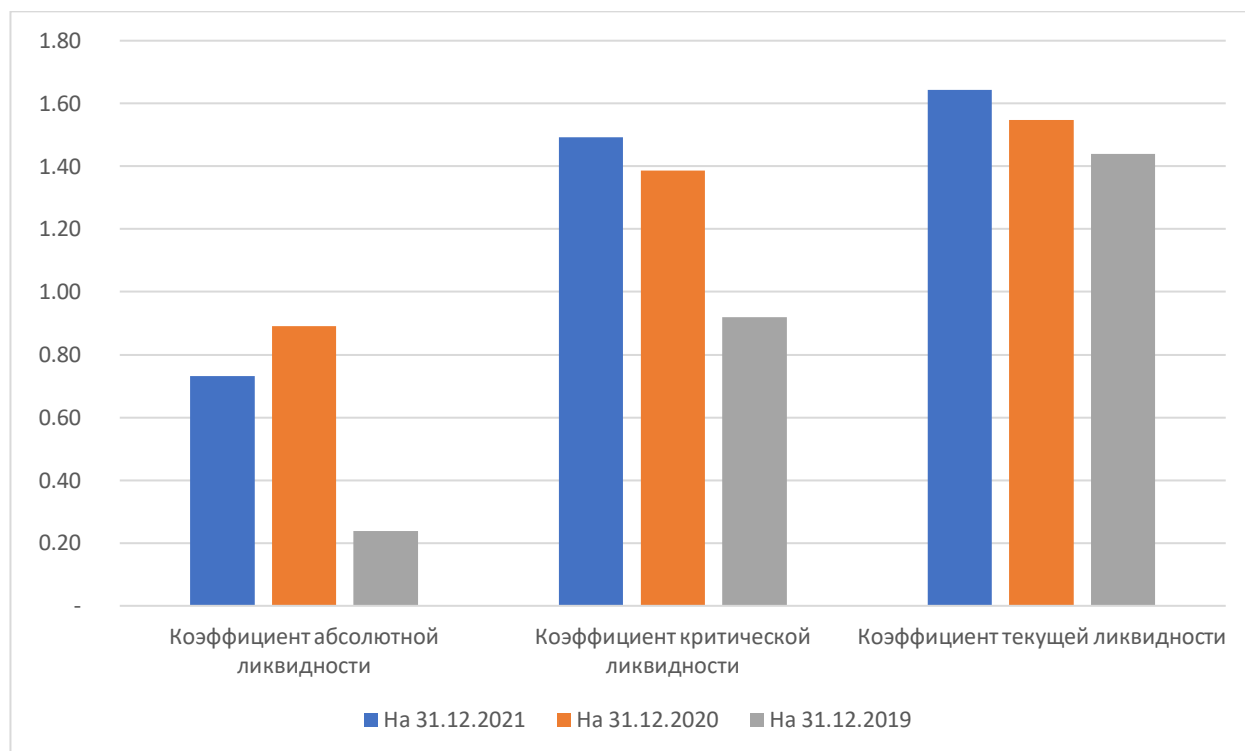


Рисунок 16 – Динамика коэффициентов ликвидности

Таким образом, проведя комплексный финансовый анализ предприятия «Сибтрейдсервис», можно заключить, что в 2020 году относительно высоких показателей 2019 года у компании наблюдалось снижение основных оборотных средств и собственного капитала для ведения операционной деятельности. При этом снизилась и рентабельность собственная капитала и инвестиционного капитала. Однако, в 2021 году мы можем наблюдать ее стремительно восстановление. Также мы наблюдаем снижение автономии и увеличение финансового риска на протяжении трех последних лет. Стабильное снижение всех видов ликвидности также подтверждает недостаточность собственных средств для платежей.

Данные эффекты характерны для сложившейся в 2020 году ситуации, причины которой были описаны нами ранее. При этом предприятие «Сибтрейдсервис» активно пользовалось существующими методами борьбы с коронавирусными ограничениями.

Так данная компания использовала существенное количество заемных средств, как льготных, так и обычных банковских кредитов. Дополнительные государственные субсидии и налоговые меры поддержки помогли существенно оптимизировать имеющиеся собственные средства на операционную деятельность. Последствия данных решений видны в результатах финансового анализа, а именно, снижение уровня автономии и собственного капитала, а также снижение ликвидности. При этом данные меры не только помогли минимизировать спад уровня рентабельности по чистой прибыли в 2020 году, но и даже увеличили данный показатель в 2021 году.

Иные же меры борьбы, а именно, деловые и логистические, позволили сохранить многие важные экономические отношения с контрагентами, что также видно по положительным результатам финансового анализа. Влияние логистических мер борьбы было значительно меньше в финансовом выражении, что подтверждается проведенным эконометрическим анализом. В свою очередь, влияние деловых мер борьбы еще меньше, что также подтверждается построенной регрессионной моделью.

Таким образом, мы провели финансовый анализ предприятия «Сибтрейдсервис» и заключили, что по всем показателям компания смогла минимизировать свои финансовые потери в 2020 году и сохранить финансовую устойчивость предприятия. Наибольшим образом, как мы выяснили, на данную положительную динамику повлияли финансовые меры поддержки, меньшим образом – логистические и деловые меры борьбы с введенными ограничениями.

3 Рекомендации по совершенствованию логистических процессов ООО «СИБТРЕЙДСЕРВИС» в условиях пандемии

3.1 Риски и проблемы в логистической деятельности компании в условиях пандемии

Пандемия коронавирусной инфекции в 2020 году показала, как легко и быстро могут быть разрушены существующие долгое время логистические процессы в торговле. Особенно данную концепцию нарушения логистики продемонстрировал Китай, который являлся страной с «нулевым пациентом» и который был первый поглощен инфекцией. Учитывая проводимую Китаем политику «нулевой терпимости к COVID-19», повсеместно были введены тотальные локдауны, что практически полностью остановило действие имеющейся инфраструктуры.

В пункте 1.2 были систематизированы и описаны препятствия, которые вводились со стороны Китая и России, методы борьбы с ними, а также была проанализирована сила влияния данных методов. Рассмотрев финансовый анализ компании «Сибтрейдсервис» (пункт 2.2) и проведя устную беседу с генеральным директором компании для выявления использования тех или иных мер борьбы с введенными ограничениями, мы пришли к выводу, что финансовые показатели компании продемонстрировали хороший результат в 2020 году (относительно других субъектов МСП, оперирующих в сфере импорта товара в Россию из Китая). Однако, учитывая каким образом улучшились ключевые показатели в 2021 году представляется необходимым детально проанализировать деятельность компании в 2020 году наряду с использованными мерами борьбы с введенными ограничениями.

В целях выполнения поставленной задачи представляется целесообразным рассмотреть имеющиеся риски предприятия-импортера, который был подвержен ограничениям на проведение своей деятельности в

2020 году и может быть подвержен ей в 2022 году и после. Актуальность данного вопроса обусловлена причинами, которые будут описаны далее.

Несмотря на то, что рассматриваемому нами предприятию удалось достойно в финансовом плане выдержать сложный с точки зрения введенных ограничений 2020 год, такие результаты были не у всех компаний в России, ориентированными на импорт товаров из Китая.

Так, согласно докладу банка России о последствиях пандемии COVID-19 для внешнеторговых отношений, в конце 2020 года было ликвидировано 14% предприятий, занимающихся импортом, а еще 21% находился в тяжелом финансовом состоянии [16].

Данный факт показывает нам, что даже несмотря на имеющийся набор комплексных мер борьбы с ограничениями, введенными государствами в рамках борьбы с распространением коронавирусной инфекции, многие предприятия либо не были об этом осведомлены, либо не смогли претворить данные меры в жизнь.

При этом российская и китайская стороны признают, что в будущем сотрудничество двух стран столкнется с большим числом негативных факторов, таких как унилатерализм, протекционизм, «переосмысление экономическими субъектами концепций национальной безопасности», злоупотребления мерами экспортного контроля, обострение геополитической напряженности, рецидивы инфекционных заболеваний, последствия природно-климатических изменений и катастроф [18].

Уже сейчас, в мае 2022 года мы наблюдаем возвращение острой фазы заболеваемости коронавирусной инфекцией более, чем в 70 странах, а также риск начала эпидемии обезьяньей оспой [14, 27]. Таким образом, предприятиям, ориентированным на импорт продукции из Китая, следует быть готовым к очередной волне ограничений в любой момент. Поэтому представляется целесообразным составить матрицу рисков, представленную в приложение Г, по выбранным нами параметрам, чтобы выявить процессы,

требующие совершенствования для минимизации несения издержек предприятием.

Таким образом, мы построили матрицу рисков по выбранным нами параметрам. Как мы знаем из статистической информации ООО «Сибтрейдсервис» и устной беседы с генеральным директором компании, практически все данные риски имели место быть. Деловые и кадровые риски проявились не в полной мере, а также были успешно отработаны действующим персоналом. Финансовые риски произошли в полном объеме, однако, своевременное реагирование и использование мер поддержки позволили свести влияние данных рисков практически к минимуму. Иначе же обстоят дела с транспортными рисками. Если в части таможни данные риски были отработаны и сведены к нулю, то в части непосредственной логистики наблюдались определенные проблемы.

При этом, как мы рассмотрели в пункте 1.2 в регрессионном уравнении, составленном после проведения эконометрического анализа, финансовые меры борьбы с введенными ограничениями обеспечивают 77% прироста объема импорта, деловые меры – 3%, а логистические меры – 20%. Учитывая, что финансовые и деловые меры борьбы были осуществлены в полном возможном объеме с точки зрения рациональной операционной деятельности компании, то логистические меры, как мы выяснили ранее, были претворены не в полном объеме. Таким образом, компания могла бы минимизировать до 20% уровня издержек, следовательно увеличив свою прибыль и, соответственно, рентабельность.

Рассматривая результаты проведенного финансового анализа, а также учитывая финансовую динамику прошедших лет компании, становится очевидным, что в 2020 году рентабельность компании должна была составлять 6,5–6,75%, однако, фактически она составила менее 6%. Данные результаты также подтверждаются методами обычного линейного прогнозирования.

Разумеется, что на снижение уровня рентабельности и отсутствия его планового увеличения в 2020 году повлияла пандемия коронавируса, политика

«нулевой терпимости к COVID-19» Китая и, соответственно, введение государственных ограничений, нарушивших традиционную структуру ведения деятельности компании, а также претворивших большинство выше описанных рисков.

Исходя из описанных нами данных представляется возможным и необходимым выявлению логистической проблемы в деятельности компании, которая повлияла на снижение рентабельности данной компании в 2020 году. В то же время выявление данной проблемы позволит оптимизировать деятельность компании в подобной кризисной ситуации, учитывая, что пандемия коронавируса лишь временно отступила. Большинство экспертов прогнозируют ее неоднократное возвращение [1]. Кроме того, на данный момент в мае 2022 года в Китае ситуация приближается к полному локдауну в основных портовых городах, через которые идут большинство логистических процессов в Россию.

Прежде всего представляется целесообразным определить, какие проблемы, связанные с логистическими процессами, требуют решения. Первой проблемой можно выделить улучшение финансовых показателей компании. Учитывая, что в 2020 году выручка компании выросла по сравнению с 2019 годом, однако, чистая прибыль уменьшилась, становится очевидным, что компания понесла значительные издержки в рамках существующих логистических препятствий. Тем самым, первой проблемой является минимизация существующих издержек и увеличение маржинальности бизнеса.

Вторая проблема появляется, по сути, из определения нарушения логистических процессов, а именно, сбой логистики в Китае, что закономерно приводит к увеличению сроков поставок и нарушению условий контрактов, следовательно, эскалирует взаимоотношение с контрагентами. Таким образом, второй проблемой можем выделить непосредственное нарушение традиционных транспортных путей и увеличение времени поставки грузов.

Чтобы определить способ решения данных проблем необходимо прежде всего понять, как можно уменьшить издержки с помощью оптимизации

логистических процессов, и из-за чего возникают нарушение транспортных путей.

Ответ на первый вопрос кроется в способе расчета конечной стоимости груза. Разница между суммой тендера, о которой мы говорили в пункте 2.1, и конечной стоимости груза формирует маржинальность бизнеса и увеличивает прибыль компании. На сумму тендера повлиять не представляется возможным, так как данная цена зависит от результатов тендерной закупки. Однако, представляется возможным повлиять на конечную стоимость груза.

В данную стоимость, помимо прочих факторов, не относящихся к части логистики, входят затраты на поставку груза до порта отправки, стоимость фрахта (морской перевозки) и затраты на отправку груза из российского порта до точки назначения, то есть до Красноярска. На последний фактор повлиять не представляется возможным, так как отсутствуют альтернативные пути транспортировки. Однако, представляется возможным в целях оптимизации повлиять на первые два фактора.

При этом стоит понимать, что общая сумма поставки груза в порт и фрахта попадает под мультипликатор, состоящий из ставки НДС (20%) и таможенной пошлины (как правило, 20%). Таким образом, увеличение стоимости поставки груза в Россию на 1% увеличивает конечную стоимость груза на 1,44%. Поэтому представляется целесообразным как можно эффективнее минимизировать данную стоимость.

Традиционно, основным портом отправки грузов из Китая в Россию компания «Сибтрейдсервис» выбирает порт Шанхая. Средняя стоимость фрахта собственного контейнера, которым пользуется ООО «Сибтрейдсервис» (как мы выяснили в пункте 1.2), из Шанхая во Владивосток составляет 1 300 долларов. При этом в порт весь груз попадает исключительно по автомобильным дорогам на транспортных фурах. Здесь на стоимость перевозки до порта влияет расстояние между пунктами перевозки, объем и вес товара. На рисунке 17 рассмотрим карту маршрутов от производителей-поставщиков, указанных в пункте 2.2, до порта в Шанхае.

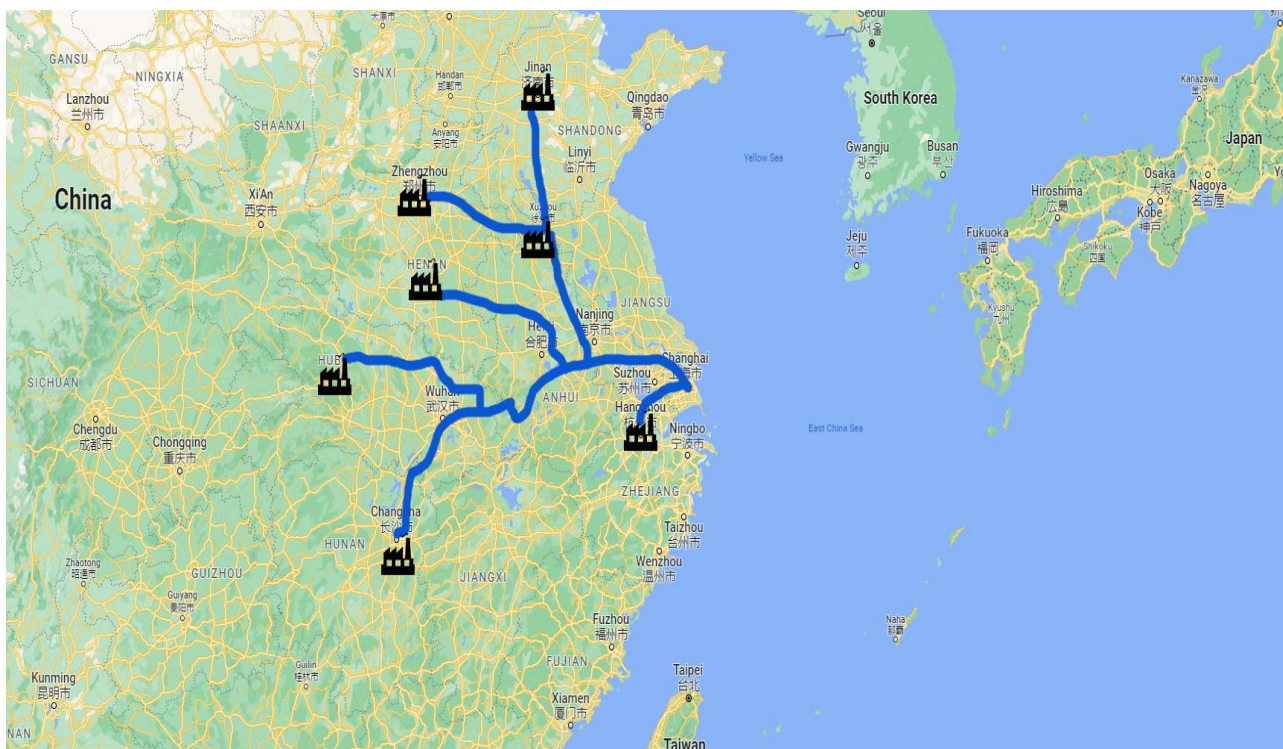


Рисунок 17 – Карта маршрутов от основных производителей-поставщиков ООО «Сибтрейдсервис» в порт Шанхая

Как можно увидеть на рисунке 16, большинство заводов расположены достаточно далеко от Шанхая, что увеличивает стоимость грузоперевозок по стране. Кроме того, заводы, расположенные в Чанша и Ханчжоу суммарно обеспечивают лишь 13% заказов. Более 75% поставки груза приходится на заводы центрального региона Китая.

Помимо прочего, на текущий момент, май 2022 года, Шанхай находится на полном локдауне, что в значительной степени парализует работы его порта. Данный факт и все остальные, перечисленные выше, выявляют существенную проблему логистических процессов компании в условиях пандемии.

Таким образом, мы составили матрицу рисков по выбранным нами параметрам в условиях пандемии, и выявили, что наиболее уязвимым направлением деятельности компании «Сибтрейдсервис» являются логистические процессы. После чего мы определили две основные проблемы логистического характера, которые требуют решения. Также мы рассмотрели основные факторы, влияющие на формирование данных проблем. В

следующем пункте представляется целесообразным найти решение выявленных проблем.

3.2 Пути решения логистической проблемы компании в условиях пандемии

Как мы уже рассмотрели в предыдущем пункте, существуют две проблемы логистического процесса на предприятии «Сибтрейдсервис». Это минимизация существующих издержек и увеличение маржинальности бизнеса, а также нарушение традиционных транспортных путей и увеличение времени поставки грузов.

Для решения проблемы необходимо рассмотреть альтернативные транспортные маршруты. Так как компания использует свой контейнер, то в качестве порта отгрузки можно выделить Шанхай, Циндао, Ляньюньган, Яньтай. Для определения наиболее выгодного порта отгрузки проведем факторный анализ.

Перед проведением факторного анализа рассмотрим среднюю стоимость отправки груза из данных портов во Владивосток. По данным компании средняя стоимость отправки груза из Шанхая во Владивосток составляет 1 300 долларов, из Циндао – 1 250 долларов, из Ляньюньган – 1 400 долларов, из Янтай – 1 400 долларов.

Также для проведения факторного анализа нам понадобятся производители-поставщики наряду с удельным весом их поставок, выраженных в процентах. Как мы уже перечисляли ранее, основными поставщиками-производителями выступают следующие производства: Cs Ceramic Co., Ltd. (Чангша), Csw Machinery Co., Limited Guangzhou (Цзинань), Hangzhou Leo Filter Press Co., Ltd. (Ханчжоу), Hebei Orient Rubber And Plastic Co., Ltd. (Цзинань), Xuzhou Bonovo Machinery & Equipment Co. (Хучжоу), Ltd., Zhengzhou Yize Machinery Co., Ltd. (Чжэнчжоу), Hubei Hongcheng General Machinery Co Ltd. (Ичан), Xuchang Hengji Machinery Limited Company (Сюйчан).

Что касается удельного веса отгрузок от данных производителей, то по статистике компании «Сибтрейдсервис» за первые 5 месяцев 2022 года наибольший удельный вес по отгрузкам пришелся на производство Zhengzhou Yize Machinery Co., Ltd и составил 17%. На втором месте с результатом 15% расположился Xuchang Hengji Machinery Limited Company, на третьем – Hubei Hongcheng General Machinery Co.,Ltd. с показателем 13%. Далее идут Csw Machinery Co., Limited Guangzhou, Hebei Orient Rubber And Plastic Co., Ltd и Xuzhou Bonovo Machinery & Equipment Co., Ltd с результатом 11%, 10% и 8% соответственно. Замыкают список Hangzhou Leo Filter Press Co., Ltd с показателем 7% и Cs Ceramic Co., Ltd с показателем 6%. Оставшиеся 13% распределены между остальными нерегулярными поставщиками. Не представляется целесообразным проводить их учет.

Теперь в таблице 4 систематизируем фактическое расстояние от каждого производителя до четырех перечисленных морских портов, чтобы в дальнейшем провести факторный анализ и выявить целесообразность использования того либо иного порта.

Таблица 4 – Фактическое расстояние между производителем и морским портом, в км

Производитель/ порт	Шанхай	Циндао	Ляньюньган	Яньтай
Cs Ceramic Co., Ltd	1 064	1 444	1 207	1 626
Csw Machinery Co., Limited Guangzhou	850	357	380	460
Hangzhou Leo Filter Press Co., Ltd	176	843	594	1 025
Hebei Orient Rubber And Plastic Co., Ltd	894	396	427	508
Xuzhou Bonovo Machinery & Equipment Co., Ltd	607	443	206	625
Zhengzhou Yize Machinery Co., Ltd	958	730	564	904

Окончание таблицы 4

Производитель/ порт	Шанхай	Циндао	Ляньюньган	Яньтай
Hubei Hongcheng General Machinery Co.,Ltd.	1 154	1 330	1 093	1 466
Xuchang Hengji Machinery Limited Company	864	762	562	932

Исходя из того, что один километр дороги для грузового транспорта в Китае в среднем обходится в 0,76 долларов между крупными населенными пунктами (все перечисленные выше поставщики относятся к таковым), нам представляется возможным провести факторный анализ в таблице 5, для которого мы в первую очередь определим среднюю стоимость пути от производителей до портов.

Таблица 5 – Средняя стоимость грузовых перевозок от производителей до портов, в долларах США/км

Поставщик-производитель	Шанхай	Циндао	Ляньюньган	Яньтай
Cs Ceramic Co., Ltd	809	1097	917	1236
Csw Machinery Co., Limited Guangzhou	646	271	289	350
Hangzhou Leo Filter Press Co., Ltd	134	641	451	779
Hebei Orient Rubber And Plastic Co., Ltd	679	301	325	386
Xuzhou Bonovo Machinery & Equipment Co., Ltd	461	337	157	475
Zhengzhou Yize Machinery Co., Ltd	728	555	429	687
Hubei Hongcheng General Machinery Co.,Ltd.	877	1 011	831	1 114
Xuchang Hengji Machinery Limited Company	657	579	427	708
Средневзвешенное значение	687	615	492	737
С учетом стоимости фрахта	1 987	1 865	1 892	2 137

Таким образом, учитывая удельный вес отгрузок от данных производителей, описанный выше, нам представляется возможным провести факторный анализ. В результате анализа мы выяснили, что средневзвешенная стоимость отправки груза от производителей-поставщиков в морской порт

Шанхая составила 687 долларов, в Циндао – 615 долларов, в порт Ляньюньган – 492 доллара, в Яньтай – 737 долларов.

Теперь определим полную средневзвешенную стоимость доставки груза при прочих равных от производителей-поставщиков до Владивостока. Учитывая стоимость фрахта, описанного выше, полная средневзвешенная стоимость составит:

- через Шанхай – 1 987 долларов;
- через Циндао – 1 865 долларов;
- через Ляньюньган – 1 892 доллара;
- через Янтай – 2 137 долларов.

Таким образом, исходя из данных за первые пять месяцев 2022 года можно заметить, что самыми выгодными маршрутами для отправки груза из Китая в Россию являются порты Циндао и Ляньюньган. Конечно, учитывая статистическую погрешность возможно предположить, что данные два порта являются равными по заданным параметрам отправки груза, поэтому необходимо дополнительно провести критический анализ для выбора оптимального порта отгрузки.

Учитывая многолетний опыт отправки грузов компанией «Сибтрейдсервис», можно заключить, что порт Ляньюньган является портом среднего размера. В силу данного фактора погрузка контейнеров морскими кранами и отправление судов является достаточно небыстрым процессом, что увеличивает время ожидания поставки товара и накладывает дополнительные издержки. Также любой потенциальный шок, вызванный пандемией коронавирусной инфекцией и препятствующий осуществлению традиционных логистических процессов, может частично или полностью парализовать работу данного порта из-за отсутствия глобально налаженных логистических процессов.

Одновременно с этим, порт Циндао является одним из крупнейших международных перегрузочных портов в Китае и состоит из трех крупных терминалов. Благодаря этому, при обострении пандемии коронавирусной

инфекции, локдаун может быть введен лишь в одном из данных терминалов (подобная практика уже осуществлялась в 2020 году). Также благодаря многолетней отлаженной погрузочной и судоходной системе, погрузка контейнеров и отправление судов оптимизировано в высокой степени.

Таким образом, представляется целесообразным выбрать порт Циндао в качестве ключевого порта отгрузки. Во-первых, это решит проблему минимизация существующих издержек и увеличение маржинальности бизнеса. Произойдет это благодаря действующему мультипликатору расчета конечной стоимости груза. Как мы описывали в пункте 3.1, каждый сэкономленный доллар минимизирует, как правило, 1,44 доллара издержек. Происходит это из-за таможенной пошлины на ввоз товара в России и включения НДС в стоимость продукта. При этом, так как тендерная сумма оговорена заранее и не может быть изменена (в случае отсутствия форс-мажорным обстоятельств), то снижение конечной стоимости груза позволит увеличить маржинальность бизнеса за счет увеличения разницы между себестоимостью груза и ценой его продажи.

Кроме того, дополнительно улучшаются показатели рыночной конкурентоспособности. Происходит это из-за того, что при осуществлении прямых закупок с определенным рядом контрагентов может быть снижена предлагаемая стоимость товара за счет минимизации издержек. Снижение цены товара по правилам рыночной экономики увеличит спрос на данный товар, соответственно, улучшит конкурентоспособность компании «Сибтрейдсервис» и привлечет дополнительных новых заказчиков. Привлечение новых клиентов, в свою очередь, будет способствовать более интенсивному заполнению пространства в собственном контейнере, что также улучшит финансовые показатели компании.

Что касается второй проблемы нарушения традиционных транспортных путей и увеличения времени поставки грузов, то транспортный маршрут через порт Циндао также поспособствует решению данной проблемы. Как мы уже обговорили ранее, благодаря сложной терминальной системе, а также

относительно мягкой политики городской администрации в условиях пандемии, данный порт не закрывается полностью на локдаун при наступлении критической ситуации. Кроме того, как мы выяснили по итогам факторного анализа, при учете удельного веса отгрузки грузов за 2022 год, оптимальная средневзвешенная стоимость отправки груза от основных поставщиков до Владивостока составляет 1 865 долларов и проходит через порт Циндао. Таким образом, данные маршруты в порт Циндао не только являются устойчивыми в традиционно логистическом плане, но и экономят время поставки грузов.

Наконец, необходимо дать пояснения, по какой причине компания «Сибтрейдсервис» до сих пор в большинстве случаев использует порт Шанхая при отгрузке. После беседы с генеральным директором компании нам пояснили, что порт Шанхая является удобным и отработанным исторически сложившимся маршрутом, на котором у компании отработаны большинство сценариев и присутствуют свои проверенные логисты, занимающиеся консолидацией груза в контейнере. Конечно, иногда компании приходится по той или иной причине использовать иные порты для отгрузки, порой даже при отправке не на своем контейнере, а на арендованном. Однако, в целом порт Шанхая является традиционным выбором данной компании.

Тем не менее, в состоянии текущей политики Китая по «нулевой толерантности к COVID-19», ситуация требует изменений и перестройки существующих традиционных маршрутов. Так как порт Шанхая уже испытывает существенные сбои в логистике, и подобный сценарий может быть повторен неоднократно в будущем. Пандемия коронавирусной инфекции еще долгое время останется с нами, соответственно, нужно быть готовым к любому сценарию.

В результате проведенного исследования мы приходим к выводу, что в рамках совершенствования логистических процессов компании «Сибтрейдсервис» в условиях пандемии рекомендуется изменить основной порт отгрузки, который использует компания, с Шанхая на Циндао. Данная рекомендация подтверждена факторным и критическим анализом, основанным

на статистических данных компании, представленных за период с января по май 2022 года.

Резюмируя проведенное исследование, представляется целесообразным составить приближенный план действий для компании «Сибтрейдсервис» в рамках совершенствования логистических процессов.

1. Установка контакта с логистическим брокером в порту Циндао и начало работы с ним.
2. Уведомление предыдущего брокера в порту Шанхая о временной приостановке сотрудничества.
3. Уведомление партнеров-поставщиков о смене конечного порта отгрузки.
4. Перемещение контейнера, находящегося в собственности компании, в порт Циндао из Шанхая.
5. Ведение финансовой статистики по издержкам после смены порта.
6. Перерасчет конечной стоимости товара для определения будущей стратегии продаж.
7. Определение полученной выгоды по прошествии определенного количества времени (от трех месяцев до полугода).
8. Расчет обновленных финансовых показателей для выявления результативности смены морского порта в рамках совершенствования логистических процессов.

Таким образом, мы провели факторный и критический анализ логистических процессов, осуществляемых в рамках деятельности компании «Сибтрейдсервис». Анализ был проведен на основе данных, предоставленных компанией за период январь-май 2022 года. В результате анализа мы выяснили, что выбор порта Циндао в качестве ключевого порта для сбора и отгрузки товара является в значительной степени целесообразным в рамках совершенствования логистических процессов компании в условиях пандемии. Данное решение носит рекомендательный характер в качестве рассмотрения на повестке дня в компании «Сибтрейдсервис».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, по итогам исследовательской работы мы рассмотрели основные способы торгового взаимодействия России и Китая и систематизировали их в комплексную блок-схему, в которой отражены непосредственные направления данного взаимодействия. Эти направления являются логистической инфраструктурой (морские, железнодорожные, автомобильные, авиационные перевозки и трубопровод), трансграничной электронной торговлей (товарами и услугами), транзитными перевозками и осуществлением деловых контактов.

Также была детально рассмотрена структура российско-китайского экспорта и импорта по итогам 2019 и 2020 годов. Была изучена динамика существующей структуры и ее причины. Далее мы определили, что основные последствия ограничений ощутил на себе российский импорт. Как мы выяснили, в основном импортом из Китая занимаются именно субъекты МСП.

Далее мы определили, что остальные направления товарного сотрудничества РФ и Китая были либо затронуты ограничениями в недостаточной степени, либо представляют слишком малую долю в структуре экспорта и импорта для реального влияния на уровень товарооборота.

Нам удалось систематизировать влияние препятствий, созданных государственными и деловыми ограничениями России и Китая в рамках предотвращения распространения коронавирусной инфекции, на разных уровнях торгового сотрудничества.

Мы описали методы борьбы с последствиями коронавирусных ограничений, введенных правительствами РФ и КНР в рамках борьбы с распространением коронавирусной инфекции, и систематизировали их по трем основным категориям. В результате мы пришли к тому, что для понимания реального влияния той либо иной меры на финансовые показатели компании необходимо проведение количественных анализов.

Таким образом, мы определили особенности измерения индексов всех трех мер борьбы с последствиями ограничений, наложенных в рамках борьбы с коронавирусной инфекцией, и привели к однородному виду все количественные данные.

Далее мы провели статистический анализ, который показал прямую корреляцию между приростом объема импорта товаров из Китая и индексами мер борьбы с последствиями ограничений. После чего был проведен эконометрический анализ с целью построения регрессионного уравнения и проведением сопутствующих тестов для обнаружения уровня влияния того или иного индекса на прирост объема импорта. Мы выяснили, что наибольшее влияние оказали финансовые меры поддержки, менее эффективными оказались логистические меры борьбы, еще менее эффективными оказались деловые меры борьбы.

Также нами была рассмотрена основная информация о компании ООО «Сибтрейдсервис». Также мы рассмотрели деятельность, которой занимается компания, определили ключевой товар импорта и торговли, описали основных поставщиков, логистический процесс и финансовые взаимоотношения с контрагентами.

Далее мы провели финансовый анализ предприятия «Сибтрейдсервис» и заключили, что по всем показателям компания смогла минимизировать свои финансовые потери в 2020 году и сохранить финансовую устойчивость предприятия. Наибольшим образом, как мы выяснили, на данную положительную динамику повлияли финансовые меры поддержки, меньшим образом – логистические и деловые меры борьбы с введенными ограничениями.

Затем мы составили матрицу рисков по выбранным нами параметрам в условиях пандемии, и выявили, что наиболее уязвимым направлением деятельности компании «Сибтрейдсервис» являются логистические процессы. После чего мы определили две основные проблемы логистического характера,

которые требуют решения. Также мы рассмотрели основные факторы, влияющие на формирование данных проблем.

В итоге мы провели факторный и критический анализ логистических процессов, осуществляемых в рамках деятельности компании «Сибтрейдсервис». Анализ был проведен на основе данных, предоставленных компанией за период январь-май 2022 года. В результате анализа мы выяснили, что выбор порта Циндао в качестве ключевого порта для сбора и отгрузки товара является в значительной степени целесообразным в рамках совершенствования логистических процессов компании в условиях пандемии. Данное решение носит рекомендательный характер в качестве рассмотрения на повестке дня в компании «Сибтрейдсервис».

Таким образом, мы достигли цели исследовательской работы, выполнив все поставленные перед нами задачи.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. A new COVID wave is probably coming [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://fortune.com/2022/04/09/new-covid-wave-return-to-office-fauci-omicron-subvariant/> (дата обращения: 20.05.2022).
2. Alibaba Group: ставка на крупный китайский ритейл [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://gazprombank.investments/blog/reviews/alibaba/> (дата обращения: 14.05.2022).
3. Alibaba vs AliExpress: как они сравниваются для продавцов и потребителей [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ecommerce-platforms.com/ru/compare/alibaba-vs-aliexpress> (дата обращения: 19.05.2022).
4. Financial Services Review Asia 2020 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://markswebb.ru/report/financial-services-review-asia-2020/#India> (дата обращения: 18.05.2022).
5. How Soaring Shipping Costs Raise Prices Around the World [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-shipping-costs-raise-prices-around-the-world/> (дата обращения: 16.05.2022).
6. Russian exporters list! 俄羅斯出口商 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://souztrade.ru/news/exports-russia/> (дата обращения: 18.05.2022).
7. TADVISER. Экспорт нефти из России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cutt.ly/hHN17B3> (дата обращения: 14.05.2022).
8. TIR (Transports Internationaux Routiers, International Road Transport) [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/tir-transports-internationaux-routiers-international-road-transport_el (дата обращения: 15.05.2022).
9. Аналитическая справка и статистические данные по внешней торговле России и Китая в 2019 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cutt.ly/XHNZJTS> (дата обращения: 16.05.2022).

10. Аналитическая справка и статистические данные по внешней торговле России и Китая в 2020 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cutt.ly/AHNXvFW> (дата обращения: 17.05.2022).
11. Ван Юйбо. Торгово-экономические отношения России и Китая в условиях пандемии COVID-19. – М.: Инновации. Наука. Образование, 2021. – С. 983-991.
12. Влияние COVID-19 на импорт и экспорт из Китая [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://taisub-tb.ru/covid-19/china/> (дата обращения: 16.05.2022).
13. Влияние COVID-19 на торгово-экономические отношения России и Китая [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://trans.info/ro/vliyanie-covid-19-na-torgovo-ekonomicheskie-otnosheniya-rossii-i-kitaya-197987> (дата обращения: 14.05.2022).
14. Глава ВОЗ: в 70 странах мира началась новая волна коронавируса [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ura.news/news/1052555220> (дата обращения: 22.05.2022).
15. Доставка морским транспортом из Китая [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://stelspb.ru/vse-o-dostavke-morskim-transportom-iz-kitaja/> (дата обращения: 15.05.2022).
16. Изменение бизнес-процессов после пандемии COVID-19: результаты опроса предприятий [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.cbr.ru/Content/Document/File/132395/analytic_note_20220126_dip.pdf (дата обращения: 21.05.2022).
17. Импортозамещение 2021: реальный опыт [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cutt.ly/uHNX6aL> (дата обращения: 18.05.2022).
18. Как Россия и Китай собираются нарастить взаимную торговлю до \$200 млрд [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/economics/05/02/2022/61fd2b419a7947752427d700> (дата обращения: 22.05.2022).

19. Китай эффективно решает проблемы в логистике [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://chinalogist.ru/news/kitay-effektivno-reshaet-problemy-v-logistike-17988> (дата обращения: 15.05.2022).

20. Кредитование малого бизнеса в 2020 году. Исследование [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://frankrg.com/36510> (дата обращения: 20.05.2022).

21. Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/> (дата обращения: 15.05.2022).

22. Меры Правительства РФ по борьбе с коронавирусной инфекцией и поддержке экономики [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://government.ru/support_measures/category/finance/ (дата обращения: 20.05.2022).

23. Намжилова В. О. ПАНОРАМА РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ТОРГОВЛИ И ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2020. №3.

24. Новая эволюционная модель транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ipr-ras.ru/old_site/articles/tsvetkov-and13-04.pdf (дата обращения: 14.05.2022).

25. Объёмы транзита по направлению Китай – Европа – Китай через Россию, Казахстан и Беларусь в 2021 году стабильно растут [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://e-cis.info/news/568/93738/> (дата обращения: 14.05.2022).

26. Ограничения перевозок из-за COVID-19 [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://telsgroup.ru/media_center/transport_news/5074/ (дата обращения: 18.05.2022).

27. Оспа обезьян: в США, Канаде, Австралии и Европе расследуются новые случаи заболевания [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.bbc.com/russian/news-61496929> (дата обращения: 22.05.2022).
28. Очередь из 265 фур образовалась на границе в Приморье из-за карантина в КНР // Коммерсантъ. 14.12.2020 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/4614224> (дата обращения: 15.05.2022).
29. Поддержка МСП в контексте COVID-19 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-SME.pdf> (дата обращения: 21.05.2022).
30. Рейтинг крупнейших экспортеров России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/direct/307941982> (дата обращения: 18.05.2022).
31. Торговое представительство Российской Федерации в Китайской Народной Республике. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.russchinatrade.ru/ru/ru-cn-cooperation/trade_ru_cn (дата обращения: 15.05.2022).
32. Торговые сети стали отказываться от китайских продуктов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/03/02/2020/5e380bcd9a794791cf3e85a9> (дата обращения: 16.05.2022).
33. Федеральная таможенная служба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru> (дата обращения: 20.05.2022).
34. Цзян, Сьюань, Гань Чжунъян. 2020. «Механизм российско-китайского сотрудничества на высоком уровне в сфере юстиции». Вестник Санкт-Петербургского университета. Право 3: 760–770. <https://doi.org/10.21638/spbu14.2020.316>
35. Эпидемия в Китае. Стоит ли россиянам бояться коронавируса? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://provladimir.ru/2020/01/28/jepidemija-v-kitae-stoit-li-rossijanam-bojatsja-koronavirusa/> (дата обращения: 19.05.2022).

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Таблица данных для эконометрического анализа

Месяц	Прирост объема импорта из Китая	Индекс деловых мер	Индекс логистических мер	Индекс финансовых мер
январь	82,23	26,820	20,614	0
февраль	112,95	46,743	27,193	0
март	95,20	75,785	51,316	0
апрель	86,89	83,332	76,316	42,17
май	105,94	92,496	88,158	75,35
июнь	112,62	100,000	96,491	100,00
июль	107,95	94,253	99,561	96,39
август	105,98	92,337	100,000	83,13
сентябрь	98,99	90,421	96,930	67,47
октябрь	102,92	87,356	90,789	50,60
ноябрь	107,97	83,525	86,404	40,4
декабрь	116,38	81,992	82,456	52,34

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Бухгалтерский баланс компании ООО «Сибтрейдсервис»

Бухгалтерский баланс на 31 декабря 2021 г.

Организация Общество с ограниченной ответственностью "СИБТРЕЙДСЕРВИС"	Форма по ОКУД	Коды		
Идентификационный номер налогоплательщика	Дата (число, месяц, год)	0710001		
Вид экономической деятельности Торговля оптовая неспециализированная	по ОКПО	31	12	2021
Организационно-правовая форма / форма собственности Общества с ограниченной ответственностью / Частная собственность	ИНН	69122018		
Единица измерения: в тыс. рублей	по ОКФС	2464230150		
Местонахождение (адрес) 660022, Красноярский край, Красноярск г, Партизана Железняка ул, д. № 19Д, пом. 17	по ОКЕИ	46.90		
Бухгалтерская отчетность подлежит обязательному аудиту <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ		12300	16	
Наименование аудиторской организации/фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального аудитора		384		
Идентификационный номер налогоплательщика аудиторской организации/индивидуального аудитора	ИНН			
Основной государственный регистрационный номер аудиторской организации/индивидуального аудитора	ОГРН/ОГРНИП			

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Нематериальные активы	1110	-	-	-
	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
	Основные средства	1150	1 951	2 450	-
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
	Финансовые вложения	1170	-	-	-
	Отложенные налоговые активы	1180	15	15	15
	Прочие внеоборотные активы	1190	23	17	2
	Итого по разделу I	1100	1 989	2 481	17
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Запасы	1210	32 276	6 464	4 923
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	37	-	-
	Дебиторская задолженность	1230	42 325	20 016	23 878
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	10 503	11 965	11 755
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	4 344	23 857	12 204
	Прочие оборотные активы	1260	-	-	979
	Итого по разделу II	1200	89 484	62 302	53 740
	БАЛАНС	1600	91 473	64 783	53 757



Окончание приложения Б

Форма 0710001 с.2

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	100	100	100
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	-	-	-
	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
	Резервный капитал	1360	-	-	-
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	29 174	24 434	20 940
	Итого по разделу III	1300	29 274	24 534	21 040
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1410	-	-	-
	Отложенные налоговые обязательства	1420	35	-	-
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	35	-	-
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1510	2 700	2 700	-
	Кредиторская задолженность	1520	59 463	37 549	32 717
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Оценочные обязательства	1540	-	-	-
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	62 163	40 249	32 717
	БАЛАНС	1700	91 473	64 783	53 757



 Руководитель **Нефедьев Антон Владимирович**
 (подпись) (расшифровка подписи)

12 мая 2022 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Отчет о финансовых результатах компании ООО «Сибтрейдсервис»

Отчет о финансовых результатах за Январь - Декабрь 2021 г.

	Форма по ОКУД	Коды		
	Дата (число, месяц, год)	0710002	31	12
Организация Общество с ограниченной ответственностью "СИБТРЕЙДСЕРВИС"	по ОКПО	69122018		
Идентификационный номер налогоплательщика	ИНН	2464230150		
Вид экономической деятельности Торговля оптовая неспециализированная	по ОКВЭД 2	46.90		
Организационно-правовая форма / форма собственности Общества с ограниченной ответственностью / Частная собственность	по ОКОПФ / ОКФС	12300	16	
Единица измерения: в тыс. рублей	по ОКЕИ	384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2021 г.	За Январь - Декабрь 2020 г.
	Выручка	2110	81 447	125 317
	Себестоимость продаж	2120	(60 084)	(95 200)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	21 363	30 117
	Коммерческие расходы	2210	(17 747)	(20 642)
	Управленческие расходы	2220	-	-
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	3 616	9 475
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	151	817
	Проценты к уплате	2330	(17)	-
	Прочие доходы	2340	4 526	1 976
	Прочие расходы	2350	(2 336)	(7 881)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	5 940	4 387
	Налог на прибыль	2410	(1 201)	(894)
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	2411	(1 165)	(894)
	отложенный налог на прибыль	2412	(35)	-
	Прочее	2460	-	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	4 739	3 493



Окончание приложения В

Форма 0710002 с.2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2021 г.	За Январь - Декабрь 2020 г.
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	2530	-	-
	Совокупный финансовый результат периода	2500	4 739	3 493
	Справочно			
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	-	-
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Руководитель



**Нефедьев Антон
Владимирович**
(расшифровка подписи)

12 мая 2022 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Матрица рисков по выбранным параметрам в условиях государственных ограничений на осуществление операционной деятельности во время пандемии

Риск	Степень риска	Вероятность	Мероприятия по снижению риска	Ответственный
Деловые риски				
Сдвиг оговоренных сроков поставки заказов	Высокий	Весьма вероятно	Постоянная поддержка связи отдела продаж с контрагентами для определения срочности заказов	Менеджер по работе с клиентами в сфере правового регулирования
Нарушение текущих условий контрактов и договоров	Высокий	Весьма вероятно	Заключения дополнительных соглашений к договору для правового урегулирования ситуации	Менеджер по работе с клиентами в сфере правового регулирования
Эскалация отношений с контрагентами	Выше среднего	Возможно	Постоянная поддержка связи отдела продаж с контрагентами для дипломатического урегулирования отношений	Менеджер по работе с клиентами в сфере правового регулирования
Кадровые риски				
Отсутствие возможности работы полного штата сотрудников	Средний	Возможно	Поддержание кадрового уровня оплаты труда в кризисный период простоя и удержание за ними рабочих мест	Менеджер по персоналу
Снижение фонда оплаты труда и возможности стабильных выплат и социальных отчислений	Выше среднего	Возможно	Своевременное использование появляющихся мер поддержки занятости и социальных отчислений	Менеджер по персоналу

Окончание приложения Г

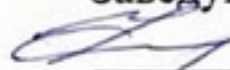
Риск	Степень риска	Вероятность	Мероприятия по снижению риска	Ответственный
Финансовые риски				
Снижение объема собственных средств для осуществления операционной деятельности	Высокий	Весьма вероятно	Использования финансовых мер поддержки субъектов МСП в виде льготного кредитования	Бухгалтер и финансовый аналитик
Увеличение налоговой нагрузки в период отсутствия поступлений денежных средств	Высокий	Весьма вероятно	Использования финансовых мер поддержки в виде налоговых каникул	Бухгалтер и финансовый аналитик
Образование кассового разрыва ввиду увеличения разницы между сроками погашения кредиторской и дебиторской задолженностей	Высокий	Весьма вероятно	Использования финансовых мер поддержки субъектов МСП в виде кредитных каникул	Бухгалтер и финансовый аналитик
Транспортные риски				
Нарушение морских, наземных и воздушных классических цепочек поставки продукции	Высокий	Весьма вероятно	Своевременное изменение транспортных маршрутов	Команда логистов
Увеличение сроков растаможивания грузов и сдвиг сроков поставки	Высокий	Весьма вероятно	Использование метода «сначала выпуск – затем процедуры»	Команда логистов
Отсутствие информации о нахождении того или иного заказа	Высокий	Весьма вероятно	Использование GPS-трекеров, прикрепленных к каждому товару, для их оперативного отслеживания	Команда логистов

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт экономики, государственного управления и финансов

Кафедра международной и управленческой экономики

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

 С.Л. Улина

подпись инициалы, фамилия

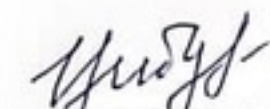
«20» 06 2022 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.02 – Менеджмент

Совершенствование международных логистических процессов в условиях
пандемии (на примере ООО «СИБТРЕЙДСЕРВИС»)


Руководитель


подпись, дата

ст. преподав
должность, ученая степень

Е.В. Цибулина
инициалы, фамилия

Выпускник

 20.06.22
подпись, дата

В.О. Зонова
инициалы, фамилия

Красноярск 2022