

**Возможности бизнес-моделирования логистических услуг для повышения эффективности цепей поставок**

**Научный руководитель – Лялина Ирина Владимировна**

*Курочкин К.А.<sup>1</sup>, Смирнов Д.А.<sup>2</sup>*

1 - Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Москва, Россия, *E-mail: 9257773108@mail.ru*; 2 - Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова,

Высшая школа бизнеса (факультет), Кафедра менеджмента, Москва, Россия, *E-mail: iamtsda@yandex.ru*

В современных условиях проблемы на рынке логистических услуг имеют систематический характер в связи с пандемией или геополитической ситуацией в мире. Современный бизнес России не так давно в полной мере ощутил санкционное давление со стороны Европейского союза, Соединенных Штатов Америки и их союзников, таким образом, введенные санкции привели к ряду серьезных последствий для экономики России, среди которых дисбаланс грузопотоков, запрет на импорт в РФ и проблемы с экспортом российской продукции. Такие проблемы влекут за собой издержки в виде удорожания себестоимости транспортных услуг и, как следствие, стоимости конечного товара. Цель исследования – изучить схемы международных поставок грузов в РФ до введенных санкций, и сформировать обходные пути, которые позволят обеспечить беспроблемный импорт санкционных товаров в новых реалиях.

Для решения обозначенных проблем необходимо было провести комплексный анализ работы логистических компаний, покупателей и продавцов товаров до введенных санкций. Анализ работы до санкций – это изучение схемы, по которой осуществлялся импорт из другой страны в РФ. Главное назначение такого аналитического анализа – это изучение особенностей при международной перевозке, получение вводных данных, которые были необходимы при бизнес-моделировании схемы работы под новые реалии. Иными словами, производилась разработка новой безопасной схемы импорта путем сопоставления неактуальной модели «Страна-импортер – Морской перевозчик – страна-импортер» с действующими ограничениями. Это позволило выявить новые требования для обхода санкций на импорт, а также нововведение, которое является одним из главных препятствий в новых реалиях. В ходе исследования рассматривалась задача международной перевозки из недружественных стран в Россию через Турцию. Стоит отметить, что существует старая схема, которая заключается в переоформлении прав собственности на груз на гражданина Турции, таким образом, груз на середине пути следования может правомерно и законно навсегда остаться на территории Турции по желанию грузовладельца, которым по документам является гражданин Турции. Такой способ импорта является слишком рискованным, особенно в условиях нестабильных нерыночных принципов взаимодействия по отношению к России. Именно поэтому разработали новую схему, позволяющую закрыть транзит в Турцию без переоформления прав собственности, но при задействовании таможенного склада, который позволит, согласно законодательству Турции, оставаться грузу в нейтральной зоне и не пересекать таможенную границу Турции, то есть законодательство Турции не распространяется на эту «серую» зону и транзит в данном случае зарывается именно в этой точке. Также стоит отметить явление, которое носит названия NCTS. С 2005 года перевозки в соответствии с Единой транзитной процедурой декларируются и контролируются путем обмена электронными сообщениями с использованием системы под названием: “New Computerized Transit System (NCTS)”. Турция, присоединившись к «Конвенции об общем транзите» 1 декабря 2012 года, начала использовать NCTS

и стала интегрированной в транзитную инфраструктуру ЕС. Сегодня Процедура общего транзита реализуется 35 государствами, в том числе Турцией, государствами-членами ЕС, государствами-членами ЕФТА, Северной Македонией, Сербией и Великобританией. Поскольку транспортные процедуры в рамках процедуры общего транзита выполняются с использованием его цифровой инфраструктуры, время, необходимое для завершения этих процедур, сокращается, что дает транспортному сектору значительное конкурентное преимущество. Таким образом, для внутренних перевозок между Турцией и другими договаривающимися сторонами Конвенции процедура T1 может охватывать всю перевозку в соответствии с одной декларацией и гарантией. Таким образом, при моделировании новой схемы импорта учитывалось обхождение системы NCTS.

Тренд на поиск и изменение бизнес-модели в новых условиях усиливается, поскольку участники рынка начинают нести потери, которые можно избежать, применяя подход бизнес-моделирования и учета многофакторности логистического бизнеса. В зависимости от геополитической ситуации, а также от количества введенных санкций против РФ, будут меняться и особенности ведения транспортно-логистического бизнеса. Скорость освоения и внедрения новых логистических схем однозначно повысит эффективность цепей поставок.

### Источники и литература

- 1) 1. Волков, М. Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала / М. Волков, О. Дунаев/Торгово-промышленная палата Российской Федерации, TheBostonConsultingGroup, 2017. — С. 5–12.
- 2) 2. Земскова, О. М. Логистика в России и за рубежом: сравнительный анализ/ О. М. Земскова //Экономика и современный менеджмент: теория и практика, № 12 (54), 2018 — с.40–51.
- 3) 3. От переосмысления задач до цифровизации: как транспортной компании адаптироваться к новым трендам. (sberbusiness.live)
- 4) 4. [https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/59184/1/978-5-7996-2269-5\\_2018.pdf](https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/59184/1/978-5-7996-2269-5_2018.pdf) Управление цепями поставок 2015г. Автор: Виктор Сергеев Издательство: Юрайт.