

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ
Кафедра экономической теории

Мо Сяохэ
**РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА И
ПРОБЛЕМА ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**
Магистерская диссертация

специальность 1-25 81 07 «Экономика и управление на предприятии»

Научный руководитель
Никитенко Александр Фирсович
Старший преподаватель

Допущена к защите
«__» _____ 2019 г.
Зав. кафедрой экономической теории
_____ В.Л.Клюня
доктор экономических наук, профессор

Минск, 2019

РЕФЕРАТ

Магистерская диссертация: 79 с., 19 рис., 13 табл., 52 источника, 3 приложения.

ЭКСПОРТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО, ЗАГРЯЗНЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ, КИТАЙ

Цель работы и ее актуальность. Целью данной работы является разработка мероприятий по совершенствованию экспортной деятельности Geely Automobile Holdings Limited с учетом защиты окружающей среды.

Актуальность магистерской диссертации заключается в том, что экспорт – это прекрасная возможность заявить о себе в мировом масштабе. Именно экспорт считается тем фактором, который определяет конкурентоспособность компании. Однако экспортная продукция не должна наносить вред окружающей среде.

Объектом настоящего исследования является Geely Automobile Holdings Limited.

Предметом исследования является экспортная деятельность Geely Automobile Holdings Limited.

Автор работы подтверждает, что работа выполнена самостоятельно и приведенный в ней расчетно-аналитический материал правильно и объективно отражает состояние исследуемого процесса, а все заимствованные из литературных и других источников теоретические, методологические положения и концепции сопровождаются ссылками на их авторов

SUBSTRACT

Master's thesis: 79 p., 19 Fig., 13 tab., 52 sources, 3 appl.

EXPORT PROIZVODSTVA, ENVIRONMENTAL POLLUTION, THE ELECTRIC CAR, CHINA

The purpose of the work and its relevance. The aim of this work is to develop measures to improve the export activities of Geely Automobile Holdings Limited, taking into account environmental protection.

The relevance of the master's thesis is that export is a great opportunity to Express themselves on a global scale. Export is considered to be the factor that determines the competitiveness of the company. However, exports should not be harmful to the environment.

The object of this study is Geely Automobile Holdings Limited.

The subject of the research is the export activity of Geely Automobile Holdings Limited.

The author of the work confirms that the work is carried out independently and the calculation and analytical material provided therein correctly and objectively reflects the state of the process under study, and all the theoretical, methodological provisions and concepts borrowed from literary and other sources are accompanied by references to their authors.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ.....	5
GENERAL DESCRIPTION OF WORK.....	6
ВВЕДЕНИЕ.....	7
ГЛАВА 1.....	9
ЭКСПОРТНОЕ ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО И КАЧЕСТВО ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.....	9
1.1 Понятие экспорта и экспортного производства.....	9
1.2 Общие тенденции развития экспорта в мире.....	16
1.3 Взаимосвязь экспортного производства и загрязнения окружающей среды.....	28
ГЛАВА 2.....	38
2.1 Техничко-экономическая характеристика компании.....	38
2.2 Анализэкспортной деятельности компании Geely Automobile Holdings Limited.....	47
2.3 Воздействиепродукции компании Geely Automobile Holdings Limited на окружающую среду	50
ГЛАВА 3.....	57
3.1 Созданиепроизводства электромобиля в Республике Беларусь.....	57
3.2 Экономическая оценка мероприятий.....	60
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	67
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	70
ПРИЛОЖЕНИЕ А.....	74
Организационная структура Geely Automobile Holdings Limited.....	74
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	75
ПРИЛОЖЕНИЕ В.....	78

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Магистерская диссертация: 79 с., 19 рис., 13 табл., 52 источника, 3 приложения.

ЭКСПОРТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО, ЗАГРЯЗНЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ, КИТАЙ

Цель работы и ее актуальность. Целью данной работы является разработка мероприятий по совершенствованию экспортной деятельности Geely Automobile Holdings Limited с учетом защиты окружающей среды.

Актуальность магистерской диссертации заключается в том, что экспорт – это прекрасная возможность заявить о себе в мировом масштабе. Именно экспорт считается тем фактором, который определяет конкурентоспособность компании. Однако экспортная продукция не должна наносить вред окружающей среде.

Объектом настоящего исследования является Geely Automobile Holdings Limited.

Предметом исследования является экспортная деятельность Geely Automobile Holdings Limited.

В данной магистерской диссертации рассмотрено экспортное промышленное производство и его влияние на окружающую среду; проведен анализ экспортной деятельности компании Geely Automobile Holdings Limited и ее влияние на экологию; предложена разработка электромобиля, который будет поставляться на экспорт и рассчитан экономический эффект данного мероприятия.

Новизна полученных результатов заключается в разработке предложений по созданию электромобиля как экологического вида транспорта, который можно экспортировать как в страны Европейского союза, так и в Америку.

Автор работы подтверждает, что работа выполнена самостоятельно и приведенный в ней расчетно-аналитический материал правильно и объективно отражает состояние исследуемого процесса, а все заимствованные из литературных и других источников теоретические, методологические положения и концепции сопровождаются ссылками на их авторов.

GENERAL DESCRIPTION OF WORK

Master's thesis: 79 p., 19 Fig., 13 tab., 52 sources, 3 appl.

EXPORT PROIZVODSTVA, ENVIRONMENTAL POLLUTION, THE ELECTRIC CAR, CHINA

The purpose of the work and its relevance. The aim of this work is to develop measures to improve the export activities of Geely Automobile Holdings Limited, taking into account environmental protection.

The relevance of the master's thesis is that export is a great opportunity to Express themselves on a global scale. Export is considered to be the factor that determines the competitiveness of the company. However, exports should not be harmful to the environment.

The object of this study is Geely Automobile Holdings Limited.

The subject of the research is the export activity of Geely Automobile Holdings Limited.

This master's thesis examines export industrial production and its impact on the environment; the analysis of export activities of Geely Automobile Holdings Limited and its impact on the environment; proposed development of electric garbage truck, which will be supplied for export and calculated the economic effect of this event.

The novelty of the results is the development of proposals for the creation of an electric vehicle as an environmental mode of transport, which can be exported to both the European Union and the United States.

The author of the work confirms that the work is carried out independently and the calculation and analytical material provided therein correctly and objectively reflects the state of the process under study, and all the theoretical, methodological provisions and concepts borrowed from literary and other sources are accompanied by references to their authors.

ВВЕДЕНИЕ

В мировой практике, при разработке предложений по реформированию экономики, как правило большое внимание уделяется стимулированию факторов способствующих созданию благоприятных условий для роста экспортного потенциала. Решение этой проблемы имеет ключевое значение для достижения общих и промежуточных целей экономических реформ.

Одним из важнейших факторов, определяющих необходимость развития экспортного потенциала страны, это наличие сравнительных преимуществ в стране.

В то время, как на ранних этапах экономического развития на первый план выдвигались такие факторы как земля, труд, капитал, современный этап требует поиска новых факторов стимулирующих экономический рост, подчас играющих решающую роль.

Экспорт - это продажа товаров, произведённых в одной стране для потребления в другой. Экспорт важен для получения прибыли. Ни одна компания не желает упустить выгоду, потерять прибыль, игнорируя потенциальных потребителей других стран, потребности которых можно удовлетворить товарами производимыми экспортёром, спрос на который не может удовлетворить отечественный производитель.

Если бы компания Coca - Cola производила свою продукцию только для жителей США то в мире знали бы о ней ограниченное число потребителей, это люди посетившие США, либо родственники жителей этой страны. И, конечно, прибыли Coca - Cola не исчислялись бы в миллиардах долларов.

Согласно статистике, около 65% компаний в мире поставляют свои лучшие товары в другие страны, оставляя внутри страны лишь часть произведённой продукции. Они понимают, что значительная часть их прибыли – это прибыль которую они получают за счёт экспорта.

Второй фактор, играющий решающую роль в развитии экспортного потенциала, это экспортно-ориентированная экономика, которая создаёт возможность самовыражения в глобальном масштабе, определяет конкурентоспособность компаний. Очевидно, что рано или поздно, с учётом развития мирового рынка, даже самая успешная компания на внутреннем рынке, будет вытеснена с него.

Третий фактор – сегментация рынка, как стратегия любого производителя, которая сегодня всё больше и больше расширяет географические границы.

Как Объект диссертационного исследования рассмотрена автомобильная компания Geely Automobile Holdings Limited.

Предметом исследования является экспортная деятельность Geely Automobile Holdings Limited.

Целью данной работы является разработка мероприятий по совершенствованию экспортной деятельности Geely Automobile Holdings Limited с учетом защиты окружающей среды.

В соответствии с целью работы можно сформулировать следующие задачи:

- рассмотреть экспортное промышленное производство и качество окружающей среды;
- провести анализ экспортной деятельности компании Geely Automobile Holdings Limited и ее влияние на экологию;
- разработать мероприятия по совершенствованию экспортной деятельности компании Geely Automobile Holdings Limited.

Методы исследования: системный подход к исследуемому объекту и предмету, метод сравнений и аналогий, метод обобщений, метод анализа динамических рядов статистических данных, метод критического анализа, метод исторического анализа, - применение которых позволило обеспечить достоверность исследования и обоснованность теоретических выводов и предложений.

Теоретической и методологической базой исследования служат положения и выводы научных трудов отечественных и зарубежных ученых: Балабанова И.Т. Любецкого В.В., Нуховича Э.С., Спиридонова И.А., Чеботарева Н.Ф. и др. При решении поставленных задач использовались методы системного и структурно-функционального анализа. Были применены методы статистической обработки информации, сравнительного анализа, а также табличные и графические приемы визуализации данных.

Объем и структура. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

ГЛАВА 1

ЭКСПОРТНОЕ ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО И КАЧЕСТВО ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

1.1 Понятие экспорта и экспортного производства

Повышение эффективности внешнеэкономических связей во многом зависит от развития производства не только для внутреннего потребления, но и для экспорта. Это приводит к изучению производства в общем и экспортном производстве в частности.

По определению Х. Ф. Хоффмана [12], экспорт представляет собой совокупность коммерческих операций, связанных с продажей и вывозом товаров за границу для передачи иностранному контрагенту.

Несколько иное определение дается в концепции развития внешнеэкономических связей [17], согласно которой экспорт - это производство товаров, услуг, ценных бумаг и т. д. для продажи на внешних рынках.

Структура экспорта материальных ценностей связана с особенностями экономики страны, ее местом в международном разделении труда. Для развитых стран характерно преобладание в экспорте промышленной продукции. В странах с отсталой аграрной экономикой сырье и продукты питания играют важную роль в экспорте, причем часто от 1 до 2 товаров.

Экспортные операции могут осуществляться во многих формах, но на данном этапе в основном это торговля сырьем и торговля готовой продукцией.

Сырьевые товары включают: минеральные ресурсы, продукты их обогащения и переработки; сельскохозяйственное сырье растительного и животного происхождения и их переработанные продукты; продуктов химической промышленности и некоторых видов пищевых продуктов, пригодных для дальнейшей переработки.

Торговля многими товарами была монополизирована крупными международными торговыми и промышленными компаниями, особенно ТНК, которые стремились установить монопольно высокие цены на товарных рынках, а новый предприниматель неизбежно столкнулся бы со значительными трудностями при выходе на такие рынки. В отличие от сырья и полуфабрикатов готовая продукция предназначена для конечного потребления. Основной группой таких товаров являются инструменты и средства производства, которые в основном определяют экономический потенциал страны. Это машины, оборудование, механические устройства, инструменты и многое другое.

Экспорт является основным источником иностранной валюты, необходимой для оплаты импорта и различных расходов за рубежом. Внешнеэкономическая политика, как правило, направлена на расширение экспорта. Экспорт определенных товаров иногда ограничен по экономическим или экологическим причинам.

Экспортные возможности - это ресурсы за вычетом запасов, переходящих к следующему году. Ресурсы рассчитываются как сумма годовых запасов и производства этих продуктов, за вычетом внутреннего потребления в регионе.

По мнению Любецкого В. В. [22], развитие экспортного сектора предполагает выбор международной специализации страны. Место и роль страны в мировой экономике в определенной степени зависит от внешнеэкономического потенциала страны, которая является частью экономического потенциала и отражает способность страны устанавливать международные экономические отношения, используя весь спектр ресурсов, особенно географическое положение и т. д. Экспортный потенциал - это способность отечественных фирм производить конкурентоспособную продукцию и реализовывать ее на мировых рынках.

Для оценки международной конкурентоспособности в мировой торговле Кудров В.М. [20] предлагает использовать такие показатели: доля в мировом экспорте; специализация экспорта; проникновение импорта; степень воздействия иностранной конкуренции. Эти цифры указывают на степень участия в глобальном обмене. Валовая продукция данного региона зависит от внешней конкуренции пропорционально экспортируемой доле. Некоторые продукты, распределенные внутри страны, подвергаются конкуренции пропорционально степени проникновения импорта. Этот показатель рассчитывается как отношение импорта к общему спросу.

Структура экспорта материальных ценностей связана с особенностями экономики страны, ее местом в международном разделении труда. Для развитых стран характерно преобладание в экспорте промышленной продукции. В странах с отсталой аграрной экономикой сырье и продукты питания играют важную роль в экспорте, причем часто от 1 до 2 товаров.

Для оценки международной конкурентоспособности в мировой торговле могут использоваться следующие показатели: доля в мировом экспорте; специализация экспорта; проникновение импорта; степень воздействия иностранной конкуренции. Эти цифры указывают на степень участия в глобальном обмене. Валовая продукция данного региона зависит от внешней конкуренции пропорционально экспортируемой доле. Некоторые продукты, распределенные внутри страны, подвергаются конкуренции пропорционально степени проникновения импорта. Этот показатель рассчитывается как отношение импорта к общему спросу [10, с. 126].

Существующие экспортные отношения между странами и государствами улучшаются в результате развития экспортных отраслей. Развитие экспортного производства является одной из новых концепций в экономике. Наиболее точную концепцию экспортного производства дал Филиппов В.И., который рассматривает экспортную продукцию как экономическую категорию, связанную с процессом воспроизводства, и развитие международных экономических отношений.

Экспортное производство нельзя квалифицировать как самостоятельное производство, так как ассортимент продукции, ориентированной на экспорт, не имеет отраслевых ограничений.

Экспортная продукция включает не только производство, но и предоставление услуг. Российский исследователь Балабанов И. Т. [3] ссылается на внутренний экспорт (продукты и услуги, предоставляемые иностранным потребителям, в том числе на территории страны-экспортера), а также на экспорт услуг, особенно транспорта, передачи технологий. Пашковская М.В. [31] дополняет положения Балабанова И.Т. об экспорте товаров, относящихся непосредственно к экспортной продукции: здесь речь идет о продуктах и услугах, произведенных и предназначенных для экспорта, но еще не проданных, которые находятся в запасах (и на предприятии, производящем экспорт продукции, как часть оборотных средств). Экспортная продукция относится не только к производству определенных видов товаров и услуг, но прежде всего к специализации экспорта, которая включает в себя различные формы международного разделения труда и их взаимодействия. Продукты совместных предприятий также включены в список экспортных товаров.

Рассматривая вопрос о соотношении экспортного производства и экспортного потенциала, Чеботарев Н.Ф. [44] считает, что их следует отличать при рассмотрении экспортно-импортных отношений производства в конкретной стране. Эта разница, по его мнению, заключается в взаимодействии возможности и реальности: потенциал выхода части продукции страны на мировой рынок характеризует экспортный потенциал, а экспортная продукция характеризуется реальным выходом на мировой рынок определенных товаров, их специального производства для этой цели.

Экспортный потенциал - это способность национальной экономики производить и поставлять продукцию, конкурентоспособную на мировом рынке, динамично менять экспортную специализацию и увеличивать экспорт различных продуктов с учетом как задач внутреннего развития и утвердить свою позицию на мировом рынке [40, с. 42].

Несмотря на различные мнения исследователей, нет единой теории экспортного развития производства. Ученые не имеют четкого ответа на вопрос о том, что должно быть связано с экспортной продукцией товаров,

непосредственно связанных с экспортной продукцией. В теоретическом развитии исследователи не учитывают один из самых важных моментов - фактор времени. Движение (инновации, наука и техника и т. д.) и дальнейшее развитие национальных экономик в разные периоды указывают на необходимость учета этого фактора. Это движение выдвигает аргументы «за» развитие экспортных отраслей, и в развитии экспортно-ориентированных производств будет достигнуто увеличение количества экспортных производств.

Концепции экспортного производства и экспортно-ориентированного производства, с одной стороны, идентичны понятиям производства, производства и экспорта, конкурентоспособной продукции на мировом рынке. Но, с другой стороны, концепция экспортно-ориентированного производства может быть определена как производство, которое необходимо разработать, фокусируя свою продукцию на внешних рынках. Ориентация экспорта является одним из основных направлений участия стран в международном разделении труда. Экспорт находится в центре экспортной ориентации. Экспорт - это концепция, которая означает экспорт за границу товаров, услуг и капитала для их реализации на внешних рынках.

Деньги, полученные от экспорта, служат материальным источником для оплаты импорта. Процесс ориентации на экспорт - довольно сложный процесс. Ориентация экспорта страны показывает характер экономических отношений страны с другими странами, направленных на завоевание места на мировых рынках продуктов и отраслей. Суть экспортной ориентации как процесса заключается в движении и открытости экономики, с одной стороны, и, с другой стороны, в объединении движения определенных макроэкономических систем стран и поддержания экономических отношений [40, с. 44].

Целью экспортно-ориентированной политики является достижение относительно высоких темпов экономического роста и эффективности производства путем производства ассортимента продукции, которая находится в растущем спросе или имеет потенциальный спрос на мировом рынке. Это может быть достигнуто, прежде всего, когда, с одной стороны, правильно учитываются факторы и источники роста эффективности производства, а с другой стороны, правильные определения национальных сравнительных преимуществ конкуренции на мировом рынке, в какой степени они связаны с достигнутым уровнем промышленного развития, в каких областях необходимо еще больше укрепить свою конкурентоспособность, то есть, если будет четкое понимание развития приоритетных секторов, можно создать базу экспорта - «полюса» роста. Актуальность ориентации на экспорт свидетельствует о необходимости предлагать всеобъемлющее определение экспортно-ориентированных отраслей на государственном уровне и на уровне предприятий.

Экспортно-ориентированное производство государства - это ориентация производства государства на мировой рынок с целью захвата максимально возможной доли мирового рынка [32, с. 51].

Экспортно-ориентированное производство - это предприятие, производственная деятельность которого направлена на производство конкурентоспособной, высококачественной продукции для ее реализации на внешних рынках, с учетом целей внутреннего развития, оживления экономики страны, расширения спроса на отечественную продукцию, развитие экономических отношений как на национальном, так и на международном уровне. Благодаря развитию экспортно-ориентированных отраслей народного хозяйства страны будут иметь возможность взаимодействия и взаимопроникновения, интегрируясь в мировую экономику. Предложения, частично введенные автором по приоритетам развития экспортно-ориентированных производств на уровне области и предприятия, представлены на рисунке 1.1.



Рисунок 1.1 – Приоритеты развития экспортноориентированных производств

Примечание – Источник: [23, с. 116].

Развитие экспортно-ориентированной продукции является результатом расширения международных отношений, что позволит решить проблемы ускорения научно-технического прогресса, удовлетворить потребности

отечественных отраслей в передовом оборудовании, новейшие технологические процессы, сырье, улучшение потенциалов в наиболее важных и приоритетных секторах экономики, разработки новых методов управления и маркетинга, расширит возможности увеличения валютных поступлений страны, максимально снизить неблагоприятные для страны конкуренцию на внешнем рынке, будет способствовать повышению эффективности других отраслей, которые зависят от них, и т. д. Развитие приоритетных экспортно-ориентированных отраслей приведет к развитию отрасли, к которой они принадлежат.

Приоритетная отрасль, на основе которой может быть создана база экспорта страны, должна соответствовать следующим критериям [42, с. 117]:

1) обладают определенным экспортным потенциалом, то есть возможностями для быстрого роста экспорта, а также перспективами повышения конкурентоспособности на внешнем рынке на основе сравнительных преимуществ национальной экономики;

2) имеют многообещающий спрос на свою продукцию на внутреннем рынке, то есть зависимость экономики от экспорта должна в некоторой степени смягчаться растущим внутренним спросом;

3) содействовать развитию всей страны, особенно ее научного и интеллектуального потенциала;

4) снизить зависимость от импорта сырья и энергии, снизить ресурсоемкость промышленного производства в целом и, следовательно, увеличить объем и долю условного чистого производства в общем объеме промышленного производства. Развитие полюсов роста создает дополнительные возможности для увеличения валютных поступлений. Кроме того, у них есть лучшие возможности найти нишу на мировом рынке, где многие производители могут сосуществовать в течение длительного времени;

5) смягчить, насколько это возможно, неблагоприятные условия конкуренции на внешнем рынке, то есть свести к минимуму несоответствия и диспропорции в торговле;

6) содействовать повышению эффективности производства в других секторах экономики, а также иметь благоприятный побочный эффект.

Масштаб экспортно-ориентированного производства можно разделить на следующие группы:

Крупные экспортно-ориентированные производства – это производства, степень сравнительных преимуществ которых по сравнению с другими производствами довольно высока, занимают определенные места на мировом рынке и продукция, которых востребована. Производство с формирующимися рынками сбыта, высокими экономическими показателями, значительным количеством рабочих мест и т. д.

Средняя экспортно-ориентированная продукция - это производство, степень сравнительного преимущества которого невелика и доля экспортируемой незначительна. Продукция, производимая этими предприятиями, недостаточно одобрена на внешних рынках.

Производство, которое необходимо сосредоточить на экспорте - производство, которое имеет перспективы в будущем. Для развития этих отраслей промышленности требуется государственная поддержка и капиталовложения (в основном).

Характеристики сравнительных преимуществ вышеуказанных трех групп показаны на рисунке 1.2.

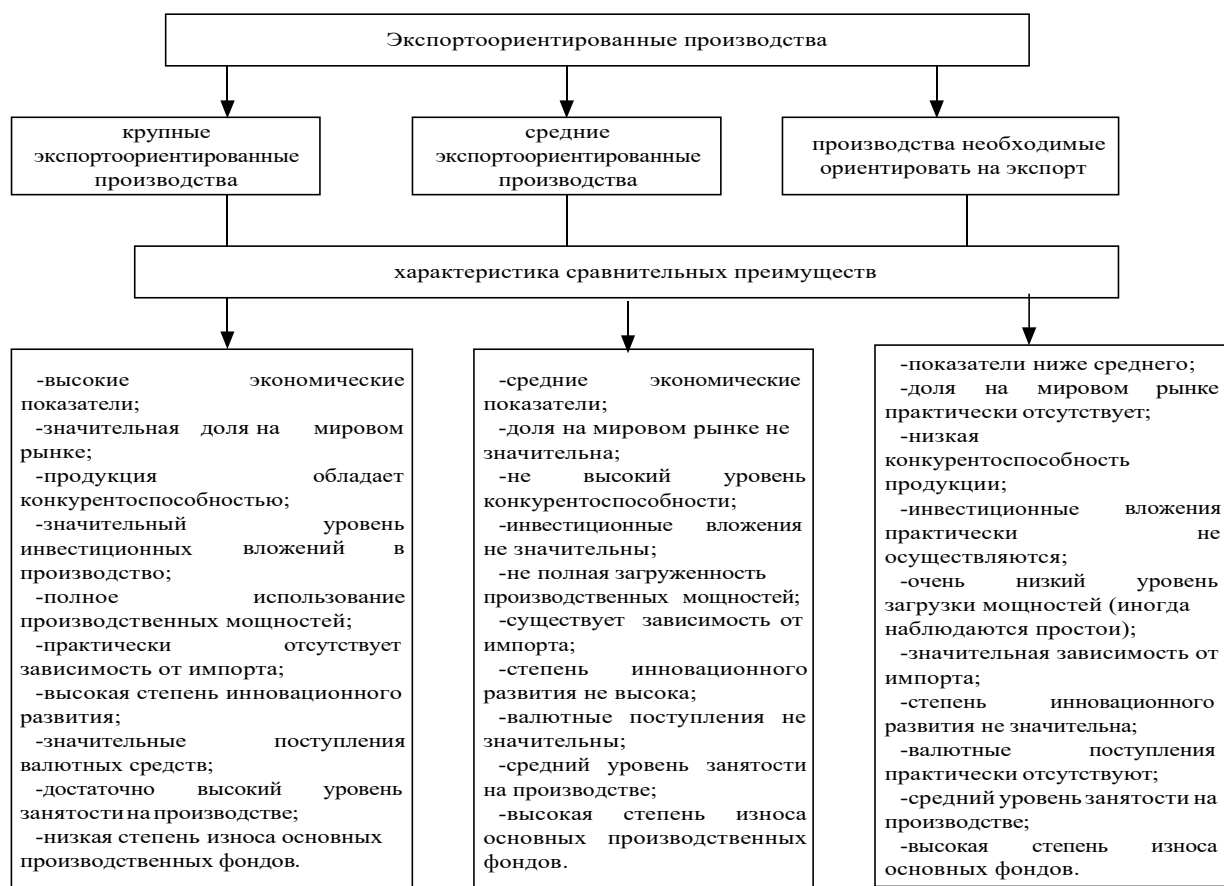


Рисунок 1.2 – Характеристики сравнительных преимуществ экспортноориентированных преимуществ

Примечание – Источник: [23, с. 119].

Поддерживая и развивая экспортно-ориентированное производство, государство вносит свой вклад в достижение нескольких целей:

- увеличивает спрос на продукцию отечественного производства, что в результате стимулирует производителей и улучшает ситуацию на рынке труда;
- экспортная ориентация дает экономике новое качество развития на мировом рынке, эффективность национального производства проверяется в конкуренции;

- достижение сильной конкурентной позиции на мировом рынке требует постоянной заботы об улучшении качества продукции, расширении производства и продаж, развитии новых рынков, что в результате приведет к достижению международных стандартов ИСО.

Расширение и развитие экспортных отраслей следует стимулировать как на микроуровне посредством налоговых стимулов для экспортеров и долгосрочных льготных кредитов для развития экспортного сектора экономики, так и на макроуровне за счет использования доходов от экспортных пошлин и соответствующий механизм распределения внешних займов в качестве источника финансирования экспортных отраслей и государственных инвестиций в создание современной индустриально-экономической инфраструктуры внешнеэкономической деятельности.

1.2 Общие тенденции развития экспорта в мире

В современных условиях в качестве тенденций развития мирового экспорта можно выделить следующие:

1. Закрепление лидирующей роли в мировом экспорте за КНР.
2. Рост доли услуг в мировом экспорте.
3. Опережающие темпы роста мирового туризма.
4. Стабильное увеличение доли международной электронной коммерции (интернет-торговли).

Рост мировой торговли замедляется наряду с ростом напряженности в торговле между крупнейшими мировыми экономиками и ужесточением денежно-кредитных условий, которые усугубляют финансовую нестабильность в некоторых странах с формирующейся рыночной экономикой. Показатели мировой торговли достигли пика в 2017 году, увеличившись на 5,3 % в объемном выражении, что выше среднего роста, наблюдавшегося в течение последнего десятилетия. Но рост сократился в течение 2018 года, с предполагаемым расширением на 3,8 % за год в целом. Замедление темпов роста было обусловлено главным образом более слабым ростом спроса на импорт товаров в большинстве развитых стран (рисунок 1.3 и 1.4).

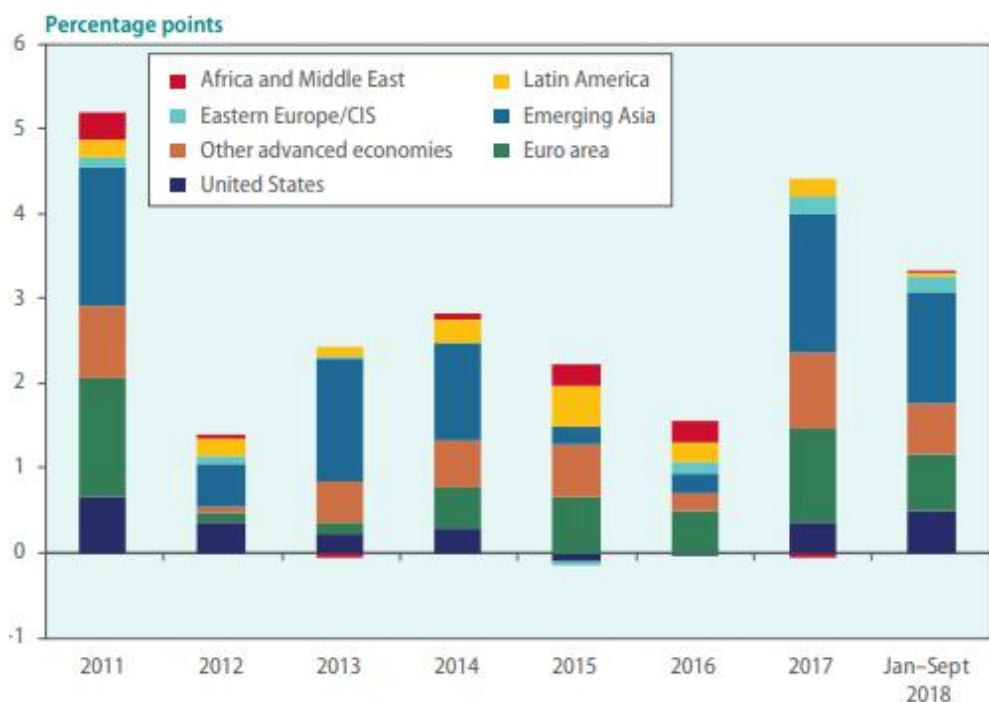


Рисунок 1.3 – Вклад в глобальный рост объема экспорта товаров по регионам, 2011-2018 годы

Примечание – Источник: [51, с. 51]

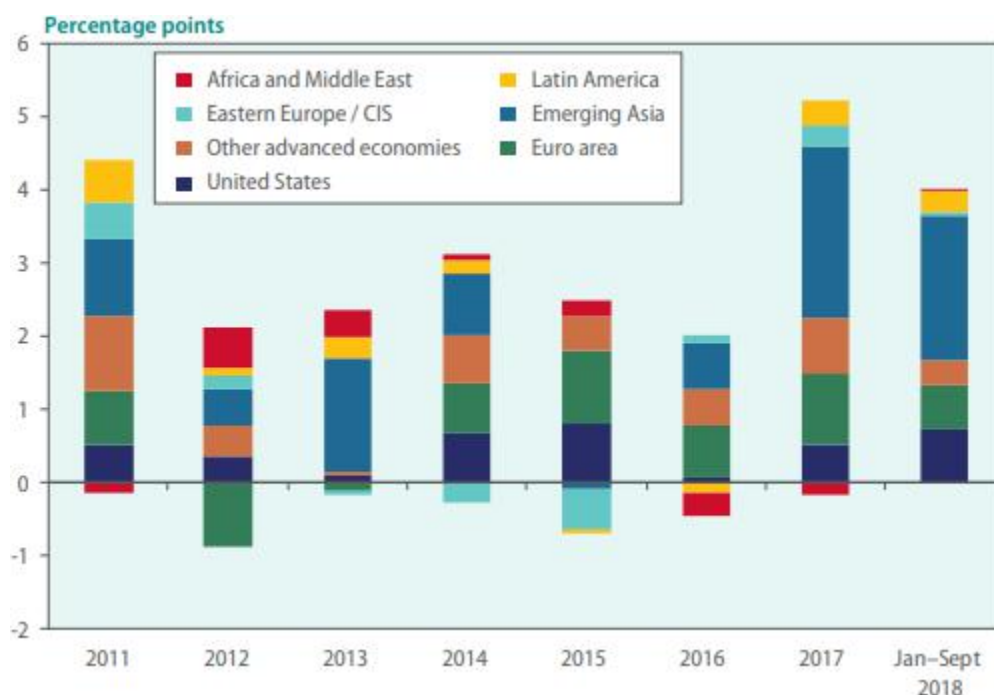


Рисунок 1.4 – Вклад в глобальный рост объема импорта товаров по регионам, 2011-2018 годы

Примечание – Источник: [51, с. 51]

В Азии рост торговли более устойчивым. Восточная Азия выиграла от высокого глобального спроса на электронику, стимулируя внутрирегиональную торговлю, учитывая глубокую интеграцию региона в глобальные

производственные сети отрасли. Между тем глобальная торговля услугами продолжала расширяться более быстрыми темпами, чем торговля товарами, увеличившись более чем на 10 % в стоимостном выражении в первой половине 2018 года. Доходы от международного туризма составляют 30 процентов общемирового объема торговли услугами, а в первой половине 2018 года приток туристов увеличился на 6,0 %.

Туризм также тесно коррелирует с настроениями рынка, предполагая, что по состоянию на середину 2018 года наращивание экономических рисков не оказало существенного влияния на глобальные настроения. В 2018 году наблюдалась эскалация торговой напряженности и последовательный рост тарифов среди крупнейших мировых экономик, наиболее заметно между Китаем и США. Хотя эта напряженность оказала существенное воздействие на некоторые конкретные секторы, меры стимулирования и прямые субсидии до сих пор компенсировали значительную часть прямых негативных последствий для Китая и Соединенных Штатов, а нарушение торговых потоков на глобальном уровне остается умеренным. Масштабы торговых потоков, на которые распространяются новые тарифы, по-прежнему ограничены, даже после принятия Соединенными Штатами решения ввести тарифы на дополнительные китайские товары стоимостью \$ 200 млрд начиная с середины сентября 2018 года. Хотя Китай и Соединенные Штаты являются двумя крупнейшими торговцами в мире, двусторонняя торговля между этими двумя странами составляет лишь 3-4 % мировой торговли товарами, поскольку основная часть мировой торговли сосредоточена во внутрирегиональных потоках в Восточной Азии, Европе и Северной Америке.

Временные торговые барьеры действуют как шок, который снижает производство и повышает инфляцию. Хотя торговые барьеры часто вводятся для "защиты" внутренней экономики, они, как правило, не являются эффективными инструментами макроэкономического стимулирования или содействия восстановлению баланса внешних счетов. Непосредственно затронутые секторы уже стали свидетелями роста цен на вводимые ресурсы и задержек с принятием инвестиционных решений, и можно ожидать, что эти последствия будут распространяться, особенно через производственные сети. Рост торговых барьеров может иметь большее, нелинейное воздействие на объемы торговли, и это воздействие, как правило, увеличивается с более глубокой вертикальной специализацией вдоль цепочки создания стоимости.

На более дезагрегированном уровне диверсификация продукции и рынков экспортеров помогает им преодолевать неблагоприятные торговые потрясения. Это позволяет экспортерам проявлять определенную гибкость в отношении более высоких торговых издержек. В более общем плане технологический потенциал определяет то, как страны интегрируются на внешние рынки.

Например, даже сравнивая только развивающиеся страны, страны с более высоким технологическим потенциалом имеют больше экспортеров, а их фирмы-экспортеры являются более крупными, более диверсифицированными и взимают более высокие цены за свою продукцию, что свидетельствует о более высоком качестве продукции.

Обследования производства в обрабатывающей промышленности в зоне евро и некоторых странах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) указывают на дальнейшее замедление торговой активности в ближайшем будущем. С учетом нынешних перспектив мировой экономики и роста торговых споров ожидается, что в 2019-2020 годах темпы роста мировой торговли будут оставаться ниже 4 процентов в год, что значительно ниже среднего роста торговли, наблюдавшегося в предыдущие десятилетия (рисунок 1.5).

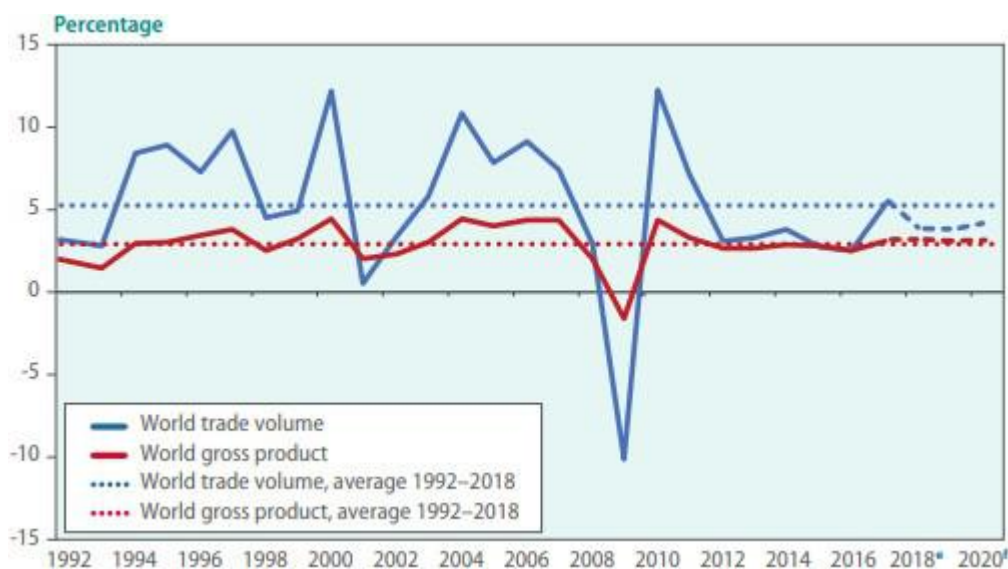


Рисунок 1.5 – Рост мировой торговли и мирового валового продукта, 1992-2020

Примечание – Источник: [51, с. 56]

Эта тенденция также отражает ослабление воздействия структурных факторов, которые стимулировали торговлю в предыдущие десятилетия, таких, как быстрое расширение ГПСЦ и революция в области информационно-коммуникационных технологий. Ожидается, что глобальная торговля услугами будет и впредь демонстрировать большую устойчивость, чем торговля товарами. Сектора услуг открывают значительные возможности как для развитых, так и для развивающихся стран в среднесрочной перспективе, особенно в нынешних условиях возросших барьеров в торговле товарами.

Структура мирового ВВП в разрезе отраслей представлен на рисунке 1.6.

Из рисунка 1.6 видно, что в мировом ВВП 63,7 % занимают услуги, 30 % занимает промышленное производство и 6,3 % составляет сельское хозяйство.

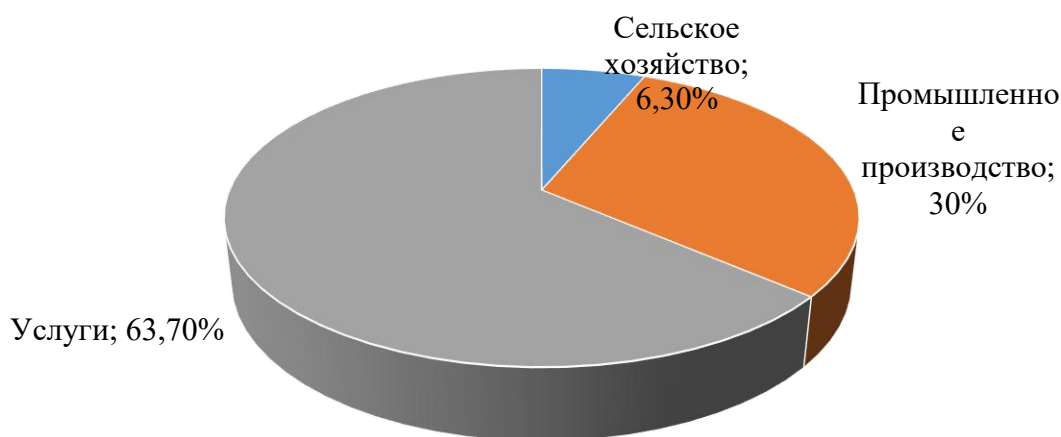


Рисунок 1.6 – Отраслевая структура мирового ВВП за 2017 г., %

Примечание – Источник: [51, с. 57]

В соответствии с тенденцией последних лет торговля услугами продолжала расширяться относительно быстрыми темпами — около 7 % в 2017 году. Эта тенденция, по-видимому, сохранится в 2018 году с годовым ростом 15,0 и 9,6 % в первых двух кварталах, соответственно. В развивающихся странах относительно быстрый рост экспорта услуг позволил увеличить их долю в мировом экспорте услуг с 23 до 30 % в период с 2005 по 2017 год. В этот период в развивающихся странах Азии отмечался самый быстрый рост торговли услугами - в среднем около 9 % в год. Африка продемонстрировала самые низкие показатели, но, тем не менее, среднегодовой прирост составил 5 процентов. В наименее развитых странах (НРС) также наблюдался значительный рост экспорта услуг, однако он начался с низкой базы и по-прежнему составляет менее 1 % мирового экспорта услуг. Тем не менее на долю услуг приходится 19% общего объема экспорта НРС, что подчеркивает важность вклада услуг в достижение целей устойчивого развития (ЦУР), которая предусматривает значительное увеличение экспорта из развивающихся стран и НРС.

Несмотря на это расширение, ограничения на торговлю услугами в мировой экономике остаются примечательными.

Они особенно остро проявляются в торговле услугами через временное перемещение людей, где сохраняются ограничения, связанные с квотами, тестами на рынке труда, сроками пребывания (МВФ, Всемирный банк и ВТО, 2017), правилами выдачи виз и разрешений на работу, а также признанием квалификации и лицензий. Торговая политика должна уделять внимание устранению ограничений в торговле услугами, поскольку издержки являются высокими, а ограничения снижаются медленнее, чем в отношении товаров.

Торговля услугами не является прямой целью недавнего повышения тарифов. Однако во времена торговой напряженности ужесточение визовых

требований и другие меры, ограничивающие иностранных посетителей, могут также затрагивать такие категории услуг, как образование и туризм. Повышение тарифов, связанное с напряженностью, также приведет к нарушению глобальных цепочек создания стоимости (ГПСЦ), что скажется на их компонентах услуг. Тем не менее в нынешних условиях международной торговли усиление торговой напряженности с упором на тарифы может повысить значимость услуг в торговых стратегиях, ориентированных на развитие.

Данные об экспорте услуг также указывают на важную роль услуг в обеспечении открытости, устойчивости и диверсификации. Помимо роста в развивающихся странах по сравнению с развитыми странами, экспорт услуг также является более динамичным, чем экспорт товаров в обеих группах стран (рисунок 1.7).

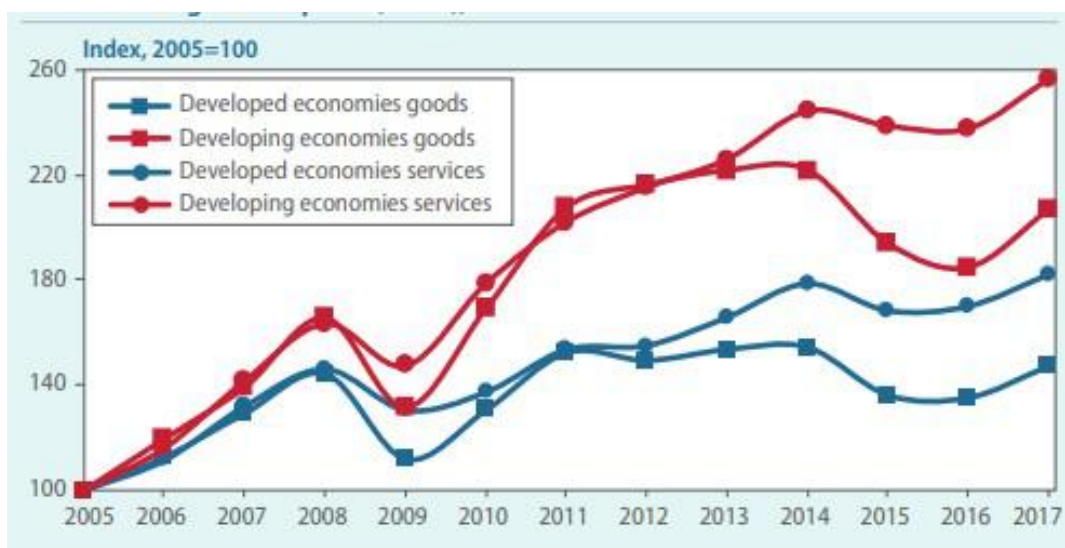


Рисунок 1.7 – Экспорт услуг и товаров (стоимость), 2005-2017 гг.

Примечание – Источник: [52, с. 48]

Таким образом, с 2005 года доля услуг в общем объеме экспорта возросла с 24 до 28 % в развитых странах и с 14 до 17 % в развивающихся странах. Экспорт услуг также был более устойчивым, о чем свидетельствует гораздо меньшее сокращение торговли услугами по сравнению с торговлей товарами как во время глобального финансового кризиса, так и во время спада торговли в 2015 и 2016 годах.

Инклюзивный потенциал услуг также показан на рисунке 1.8, который иллюстрирует ежегодные темпы роста экспорта между 2005 и 2017 годами в малых и крупных экспортерах.

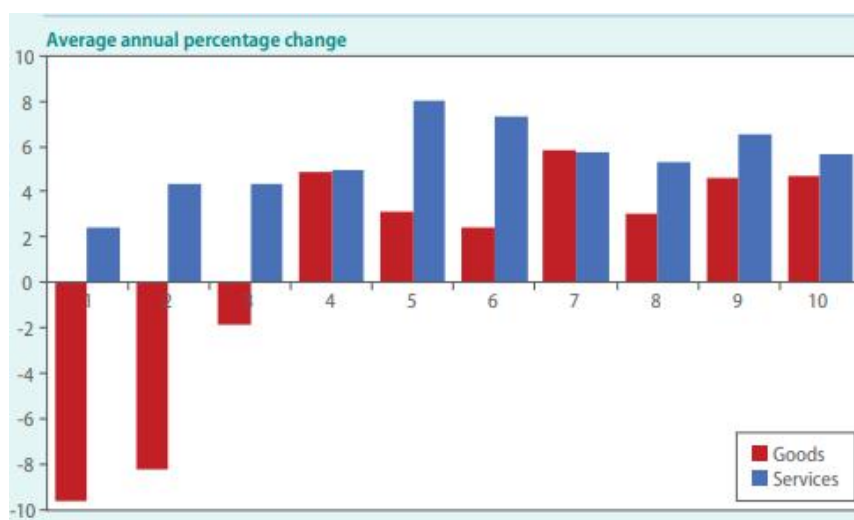


Рисунок 1.8 – Рост стоимости экспорта по децилям экспортных поступлений, 2005-2017 гг.

Примечание – Источник: [52, с. 50]

Эта цифра группирует страны по стоимостному объему их глобального экспорта, причем первый дециль представляет мелких экспортеров, т. е. 10 % стран, на которые приходится наименьший объем глобальных экспортных поступлений. Десятый дециль представляет собой 10 процентов крупнейших мировых экспортеров. Что касается товаров, то экспорт сократился в странах с меньшими экспортными доходами, что привело к увеличению их удаленности от других стран. Что касается услуг, то, хотя экспорт в странах с меньшими экспортными доходами вырос меньше, тем не менее с 2005 года он был положительным. Кроме того, экспорт услуг увеличился в странах со средними экспортными доходами (децили 5 и 6), указывает на некоторое сокращение разрыва с крупными экспортерами услуг.

Важно отметить, что торговля услугами играет жизненно важную роль в содействии горизонтальной и вертикальной диверсификации в большинстве экономических секторов. Эта роль отражается в существенном компоненте добавленной стоимости услуг в экспорте товаров, промежуточных вводимых ресурсах и услугах, связанных с товарами, например в услугах по распределению, предоставляемых компаниями-производителями. В то время как в 2011 году на долю прямого экспорта услуг приходилось 25 и 14 % общего объема экспорта в развитых и развивающихся странах, соответственно, на долю услуг приходилось гораздо более высокая доля 44 и 32 % добавленной стоимости в общем объеме экспорта в развитых и развивающихся странах, соответственно. Кроме того, хотя в последние годы непосредственно экспортируемая добавленная стоимость возросла, почти две трети роста добавленной стоимости услуг в экспорте обусловлено ростом услуг, воплощенных в экспорте других секторов. Экспорт добавленной стоимости этих услуг в рамках продукции во

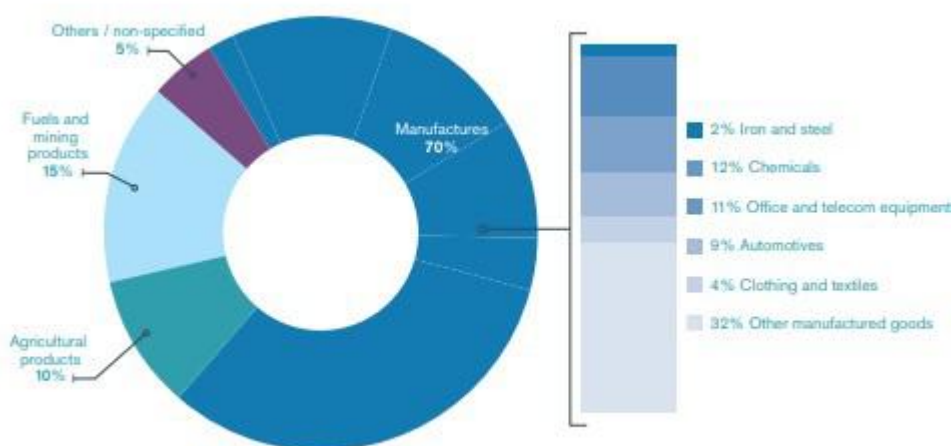
всех секторах экономики, именуемый пятым способом торговли услугами, является отражением "сервисификации" в международной торговле. Глобальный валовой внутренний продукт от многосторонней либерализации 5-го способа торговли услугами может достичь € 300 млрд к 2025 году, а глобальная торговля может увеличиться более чем на €500 млрд.

После снижения в 2015 и 2016 годах стоимость мирового товарного экспорта увеличилась на 11 % в 2017 году. Это было обусловлено главным образом 28-процентным увеличением экспорта топлива и продукции горнодобывающей промышленности.

Экспорт сельскохозяйственной продукции увеличился на 9 процентов, а экспорт промышленных товаров вырос на 8 процентов. Доля топлива и продукции горнодобывающей промышленности в мировом экспорте увеличилась до 15% с 13% в 2016 году (рисунок 1.9).

Несмотря на рост по всем основным товарным группам, стоимость товарного экспорта осталась ниже уровня 2014 года.

(Percentage share)



Source: WTO estimates.

Рисунок 1.9 – Мировой экспорт товаров по основным товарным группам, 2017 г. (процентная доля)

Примечание – Источник: [52, с. 78]

Индонезия зафиксировала наибольший рост экспорта сельскохозяйственной продукции. Шесть ведущих экспортеров сельскохозяйственной продукции в 2017 году остались прежними в 2017 году: Европейский союз, США, Бразилия, Китай, Канада и Индонезия. Таиланд переместился с восьмой на седьмую позицию. Аргентина опустилась с седьмой на десятую позицию, а Австралия - с десятой на восьмую. Индия осталась на девятой позиции.

За исключением Аргентины (-4%), десять крупнейших экспортеров сельскохозяйственной продукции в 2017 году зафиксировали положительные темпы роста (рисунок 1.10) – от 5% (Китай и Соединенные Штаты) до 24% (Индонезия).

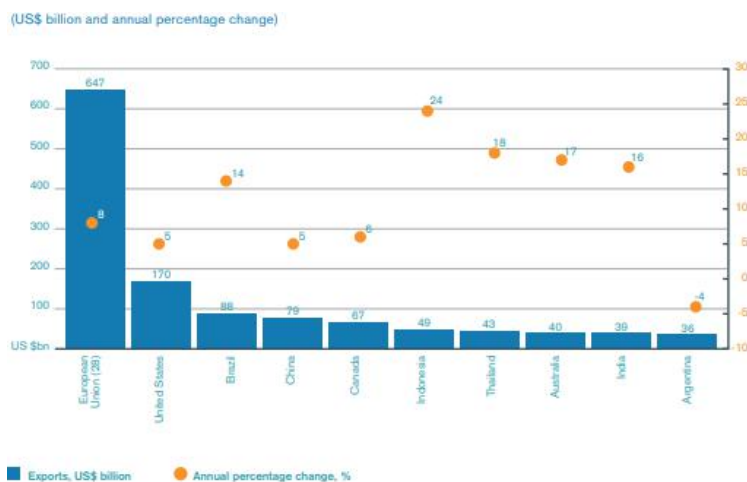


Рисунок 1.10 – Десятка лучших экспортеров сельскохозяйственной продукции, 2017 г.

Примечание – Источник: [52, с. 81]

Увеличение темпов роста экспорта Индонезии был обусловлен главным образом ростом экспорта животных или растительных жиров, масел и резиновых изделий.

На десятку ведущих экспортеров в 2017 году приходилось более 73% мирового экспорта сельскохозяйственной продукции.

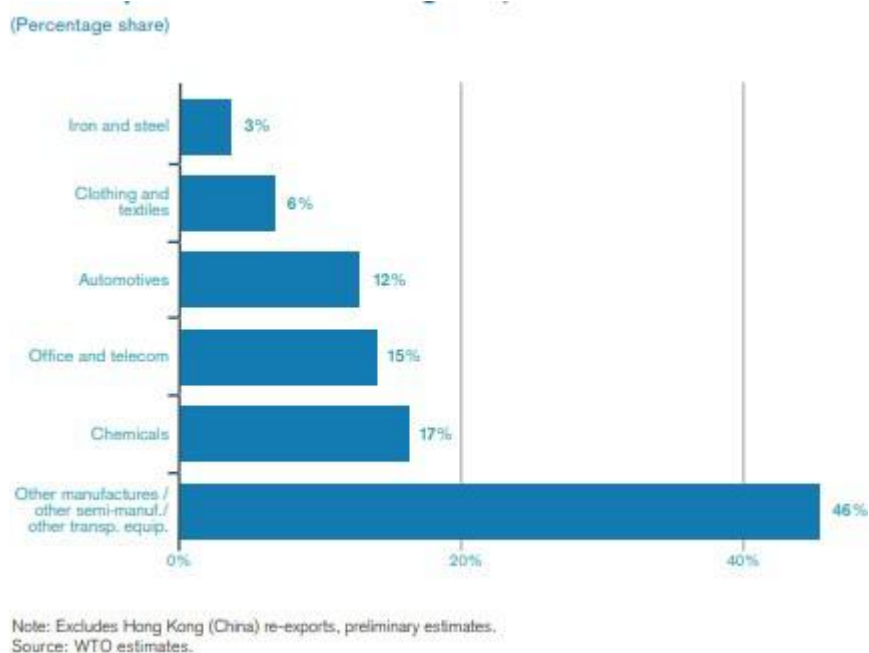


Рисунок 1.11 – Мировой экспорт промышленных товаров 2017 г.

Примечание – Источник: [52, с. 85]

Химическая продукция, офисная и телекоммуникационная продукция и автомобильная продукция составили 44% экспорта промышленных товаров в 2017 году.

Традиционные трудоемкие высокотехнологичные категории товаров, продукция машиностроительной и электротехнической промышленности остаются основными статьями экспорта Китая. В январе-ноябре на долю изделий машиностроения и электроники пришлось 58,1% экспорта Китая (8,05 трлн. юаней, прирост на 12,6%).

Статистика торговли показывает, что США является крупнейшим импортером туристических услуг (17%). Китай – крупнейшим экспортером туристических услуг.

Согласно последнему отчету Всемирной туристической организации (UNWTO) статистика туризма за 2017 год (рисунок 1.12) насчитывает 1 млрд. 235 млн. человек, посетивших различные страны.



Рисунок 1.12 – Статистика мирового туризма за 2017 год

Примечание – Источник: [39].

Это на 46 млн. человек (7%) больше чем в 2016 году. Устойчивый рост статистики туризма в мире характеризуется уже 7 лет. По сравнению с 2008 годом количество туристов выросло более чем на 300 млн. человек.

Распределение мирового потока туристов по странам в 2017 г. представлено на рисунке 1.13.

Значительное увеличение посещений туристов отмечено в странах Африки, Средней Азии и Океании.

На долю стран в этих регионах приходится около 91% туристических прибытий. На европейской части наибольшее количество посещения отмечено в Италии, Франции и Испании. В Северной Америке по посещаемости лидирует США, а в Азии – Китай.



Рисунок 1.13 – Распределение мирового потока туристов по странам в 2017 г.

Примечание – Источник: [39].

Что касается данных по регионам, в 2017 году наибольший рост пришелся на Азиатско-Тихоокеанский регион (+8%) в результате высокого спроса со стороны как внутри-, так и межрегиональных направляющих рынков. В Африке был зафиксирован серьезный скачок (+8%) после двух лет ослабления. В Американском регионе сохранилась положительная динамика (+4%). В Европе (+2%) были зафиксированы смешанные результаты: в некоторых турнаправлениях имел место двузначный рост, в других же наблюдался спад. На Ближнем Востоке (-4%) спрос тоже распределился неравномерно: в одних турнаправлениях – положительные результаты, в других – спады [39].

На результаты в Европе оказали влияние некоторые турнаправления, столкнувшиеся с трудностями в сфере безопасности. В 2017 году количество международных прибытий достигло 620 миллионов, что на 12 миллионов (+2%) превышает показатель за 2015 год. Как в Северной (+6%), так и в Центральной Европе (+4%) были зафиксированы внушительные результаты, в то время как в Южно-Средиземноморской Европе число прибытий выросло на 1%, а в Западной Европе результаты не изменились.

Азиатско-Тихоокеанский регион (+8%) лидировал среди других регионов как в относительном, так и в абсолютном выражении: 303 миллиона международных туристических прибытий, что на 24 миллиона больше, чем в 2016 году. Рост был значительным во всех четырех субрегионах: в Океании число прибытий увеличилось на 10%, в Южной Азии – на 9%, а в Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии – на 8%.

Количество международных туристических прибытий в Американском регионе (+4%) возросло на 8 миллионов и достигло 201 миллиона, закрепив положительные результаты последних двух лет. Рост был несколько динамичнее

в Южной и Центральной Америке (+6%), в то время как в странах Карибского бассейна и Северной Америки число прибытий увеличилось на 4%.

Доступные данные по Африке за 2016 год указывают на 8%-ный скачок в числе международных прибытий после двухлетнего трудного периода: число прибытий увеличилось на 4 миллиона и достигло 58 миллионов. В странах Африки к югу от Сахары (+11%) наблюдался наибольший рост, в то время как в Северной Африке было отмечено начало постепенного восстановления (+3%).

Ближний Восток в 2017 году посетил 53 миллиона международных туристов. Число прибытий снизилось примерно на 4%, при этом результаты по различным турнаправлениям региона распределились неравномерно. К показателям по Африке и Ближнему Востоку следует относиться с осторожностью, так как они основаны на ограниченных данных

Статистика интернет-торговли демонстрирует увеличение товарооборота в России на 21%. Показатели достигли 920 млрд. руб. Около 90% покупок в зарубежных интернет-магазинах приходится на Китай, 4% – Евросоюз, 2% – США.

Мировая электронная коммерция быстро растет. В 2018 году ее рост прогнозировался на уровне 17%.

В то время как Азия (20% +) находится на подъеме, рост рынка в Северной Америке (9% +) замедляется. Южная Америка (16,5% +), Ближний Восток и Африка (11% +) демонстрируют значительный рост, но, что удивительно, не такой сильный, как Европа (19% +).

В 2017 году объем электронной коммерции в секторе B2C вырос до 1,84 трлн долл. США, а на Азиатско-Тихоокеанский регион пришлась самая большая доля от общего оборота электронной коммерции в этом секторе - 50%.

Крупнейшим рынком электронной коммерции B2C с оборотом более 681 млрд долларов США по-прежнему является Китай, за которым следуют США (438 млрд долларов США) и Великобритания (196 млрд долларов США). Австралия и Турция демонстрируют самые высокие темпы роста оборота электронной торговли – 40% и 31%, соответственно. А средний показатель роста электронной торговли по всем регионам составляет 17% [25].

Из всех регионов у Европы — самый высокий показатель доли электронной коммерции в ВВП (e-GDP) — 4,91%. Но Азиатско-Тихоокеанский регион следует за ней по пятам (4,87%). Из всех стран, включенных в отчет, Великобритания имеет самый высокий показатель e-GDP – 7,9%, за ней следует Китай (5,8%) и Франция (3,95%). Более того, в Великобритании самая высокая доля покупателей, приобретающих товары по электронным каналам. Причем доступ в Интернет имеет 81% населения страны, и 98% из этого числа совершают онлайн-покупки.

Иная ситуация в Индонезии, где только 15% населения имеет доступ к сети, и только 29% из них совершают онлайн-покупки. Однако в Индонезии отмечен самый быстрый рост числа тех, кто совершает онлайн-покупки. Ежегодные темпы этого роста составляют 24,2%. Кроме того, средняя сумма расходов в расчете на одного онлайн-покупателя в мире за период с 2016 года увеличилась до 1425 долларов США на человека в год при ежегодном темпе роста 7,4%.

Таким образом можно сделать вывод, что за 2017 г. в сравнении с 2016 г. наблюдался рост международной торговли на 1,3%. Мировой товарооборот достиг 16 трлн. долларов. Наиболее высокими темпами развивалась мировая интернет-торговля, туристические услуги. Наиболее крупными мировыми экспортерами являются США и Китай.

1.3 Взаимосвязь экспортного производства и загрязнения окружающей среды

Промышленное производство, как известно, является одним из обязательных условий нормального функционирования современного общества.

Сегодня чрезвычайно важно обеспечить максимально возможную защиту окружающей среды от промышленных объектов, которые, потребляя огромное количество природных ресурсов, являются мощными источниками загрязнения [35].

Основным направлением охраны окружающей среды сегодня является максимально возможное поддержание экологического баланса и обеспечение естественных взаимосвязей экосистемы. Наиболее актуальными проблемами экологии в настоящее время являются:

- глобальное загрязнение окружающей среды;
- интенсивное сокращение природных ресурсов;
- рациональное использование всех видов ресурсов;
- разумная достаточность производства и потребления;
- экологическое воспитание людей;
- утилизация промышленных и бытовых отходов;
- обеспечение нормального функционирования и здоровья человека [35].

Экологические проблемы чрезвычайно актуальны как для отдельного предприятия, так и для всего промышленного комплекса страны, а также для всей Земли. В промышленном производстве можно выделить следующие направления экологических проблем.

Первое направление. Полное прекращение промышленного производства.

Это поддерживает партии «Зеленый» и организация «Гринпис», которые, способствуя девственности окружающей природы, забывают, что защита природы и прогресс человечества - полностью противоположные или обратно пропорциональные процессы. Развитие человеческой цивилизации неизбежно приводит к нарушению природной среды, и, наоборот, борьба за чистоту природы требует возвращения в общество до революции.

Второе направление. Развитие и эксплуатация промышленных предприятий в игнорировании состояния окружающей среды, то есть отрицание экологических проблем. Однако это неизбежно приводит к экологическому кризису.

Эти направления являются решением проблемы путем уничтожения одного из элементов экосистемы «предприятие - природная среда», а именно: предприятия и промышленность (в первом случае) и природная среда (во втором случае).

Третье направление - оптимальное сочетание работы промышленных предприятий с поддержанием максимально возможной экологической безопасности. Сокращение производства до разумной достаточности и оптимизации с одновременной защитой окружающей среды [8].

В процессе взаимодействия промышленных предприятий и природы сегодня существуют следующие экологические противоречия:

- между количеством предприятий и количеством загрязнения (жидкие, твердые, газообразные и другие отходы и уровень различных выбросов) природной среды;

- между производственной мощностью предприятия и потребляемыми ресурсами;

- между количеством работников и количеством отходов;

- между уровнем экологической осведомленности работников и состоянием окружающей среды;

- между технологическими процессами, используемыми на предприятии, и уровнем различной физической радиации (электрический, магнитный, электромагнитный, тепловой, вибрационный шум, излучение и т. д.) в окружающей среде.

Процесс индустриализации в Китае развивается более интенсивно, чем в Японии и Южной Корее, но развитие промышленности в Китае происходит с большим дефицитом водных ресурсов. Экономические издержки дефицита воды дополняются потерями, вызванными повышенным загрязнением. На сегодняшний день не менее 70 процентов водных ресурсов в КНР загрязнены, а вода из пятидесяти двух рек, протекающих через городские поселения, не может использоваться даже для питья и ирригации. Из-за низкого качества питьевой

воды в результате загрязнения источников воды в Китае имеются случаи тифа и распространения гепатита А.

Загрязнение воздуха пылевыми частицами и газами достигло больших масштабов в Китае. В отличие от экономически развитых стран Европы, в которых основным загрязнителем воздушного бассейна является автомобильный транспорт, в Китае основным источником вредных выбросов в атмосферу являются тепловые электростанции, различные промышленные и бытовые котлы, паровозы и т. Д., горящий уголь.

Основной загрязнитель воздуха при сжигании угля - двуокиси углерода, количество которого Китай твердо занимает второе место в мире после Соединенных Штатов, кроме того, в воздушном бассейне выбрасываются несгоревшие углеводороды (сажа), летучая зола и диоксид серы. На промышленность приходится около 70 процентов выбросов вредных газов в атмосферу. Среди более чем 600 китайских городов менее 1 процента соответствуют государственному стандарту Китая для максимально допустимого уровня загрязнения воздуха, что наносит значительный ущерб здоровью населения страны.

Из-за интенсивного сельскохозяйственного производства эрозия почв в КНР теперь приобрела государственный характер. Это особенно замечательно в крупнейших и наиболее густонаселенных районах. Эрозия почвы не только снижает плодородие почв и снижает урожайность сельскохозяйственных культур. В результате эрозии почвы искусственно сконструированные водохранилища замолкают гораздо быстрее, чем обычно предусматривается в проектах, что уменьшает возможность выработки электроэнергии от гидроэлектростанций.

Особенно сложная ситуация возникает, когда переносится не только слой почвы, но и родительская порода, на которой она развивается. В результате «глубокой» вспашки и нарушения растительного покрова, а также широкого использования химических удобрений проблема эрозии черных почв в северо-восточной части Китая становится все более актуальной и вызывает озабоченность у китайских специалистов [8].

Еще одной из серьезных и давних экологических проблем Китая, связанных с нехваткой воды, является опустынивание. Несмотря на то, что проблема борьбы с опустыниванием была решена правительством с 1950-х годов, площадь земель, потерянных для сельскохозяйственного производства, неуклонно возрастала из года в год. За последние два десятилетия были предприняты самые большие усилия для борьбы с песком. В стране проживает 2,62 миллиона квадратных километров пустыни, на долю которой приходится 27 процентов всей страны. В некоторых областях эта тенденция находится под контролем, но дальнейшее опустынивание идет довольно быстрыми темпами.

За последние двадцать лет Китай продолжает ускорять темпы экономического роста в среднем на 8-9 процентов в год. Успех экономического развития Китая называется «экономическим чудом» в мире, но это «чудо» осуществляется путем разрушения природной среды, что приводит к ухудшению состояния окружающей среды и, по мнению многих экспертов, влияет не только на здоровье населения самого Китая, но и на дальнейшие перспективы экономического роста страны. В то же время существует явное отсутствие людских и финансовых ресурсов, штрафов и других санкций за экологические нарушения, что препятствует успешному осуществлению законов и программ реабилитации окружающей среды, принятых соответствующими учреждениями.

За последние тридцать лет Китай активно участвовал в международном экологическом процессе. За это время лидеры КНР выразили озабоченность по поводу негативного влияния китайской экономики на глобальные экологические процессы и роль Китая в мировом сообществе. Руководители страны теперь открыто признают, что предыдущие меры по прекращению деградации окружающей среды не дали ожидаемых результатов. Законы о чистоте окружающей среды практически отсутствуют, но китайское руководство и ученые все еще принимают меры для значительного сокращения выбросов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду.

Таким образом, промышленное и сельскохозяйственное производство в КНР развивается за счет деградации окружающей среды, что уже дало отрицательные результаты. В Китае есть огромные загрязненные, заброшенные, «мертвые», безжизненные территории и города-призраки, что является ярким примером развития экологического кризиса.

Правильным направлением развития любой отрасли сегодня является оптимальное сочетание промышленного производства и воспроизводство чистоты окружающей среды.

В целом реальные пути решения экологических проблем связаны с исследованием комплекса фундаментальных сдвигов, в том числе научно-технического прогресса, но не сводящихся к нему [8].

Развитие науки и техники обеспечивает только возможность решения экологических проблем, которые только при определенных условиях становятся реальностью.

Организационно-технические мероприятия по обеспечению экологической безопасности промышленных предприятий разрабатываются на этапе проектирования и корректируются при строительстве. С учетом накопленного опыта работы предприятий организационные и технические действия могут быть изменены и добавлены.

Эти действия включают [35]:

- техническое обслуживание оборудования и систем во время эксплуатации в хорошем состоянии;
- организация деятельности предприятия за исключением попадания вредных выбросов в окружающую среду;
- организация контроля за состоянием систем очистки вредных выбросов и окружающей среды;
- поставка переносных средств контроля за состоянием окружающей природной среды и сбор утечек загрязненной воды;
- обеспечение визуальной агитации всех предприятий для защиты окружающей среды.

Эрготические меры по обеспечению экологической безопасности промышленных предприятий изложены в правилах, инструкциях, руководствах, директивах и т. д. и определяют действия каждого сотрудника предприятия по снижению вредного воздействия сайта, семинара и предприятия как а также основные действия по локализации вредных выбросов в биосферу. Указанные действия осуществляются в ходе повседневной деятельности предприятий.

Человек - это следующие события:

- правильное и точное выполнение всех должностных обязанностей, в том числе по охране окружающей среды;
- понимание ответственности всех категорий руководителей и сотрудников за загрязнение окружающей среды;
- специальная подготовка всего персонала производственных комплексов в соответствии с положением;
- экологическое образование руководителей и сотрудников;
- подготовка обслуживающего персонала для борьбы с загрязнением окружающей среды.

К сожалению, используемые в настоящее время меры по охране окружающей среды являются пассивными, и для обеспечения максимальной экологической безопасности предприятий необходимо использовать активные природоохранные меры, например, широкое внедрение и использование ресурсосберегающих и безотходных технологий.

Практическая реализация представленной деятельности непростая и требует некоторого времени с привлечением научного потенциала, но невозможно отложить их практическую реализацию на будущее.

Промышленное производство и природная среда являются двумя противоположными неотъемлемыми компонентами развития современной человеческой цивилизации. Сегодня на нашей планете живет более 7 миллиардов человек, и каждый, естественно, хочет жить лучше и безопаснее. Очевидно, что единственный способ продолжить человеческое существование в настоящем и будущем - это жизненно важная деятельность в полной гармонии с

миром, которая предполагает развитие и эксплуатацию промышленного производства в интересах природы [35].

Дальнейшее развитие современной цивилизации на основе научно-технического прогресса немыслимо без экологической поддержки, то есть без осторожного и рационального отношения к природной среде.

Проблема постоянно возрастающей экологической нагрузки при использовании автомобильного транспорта особенно обострилась в середине XX-го века, когда машины стали массовым продуктом. Европейские страны, находясь на относительно небольшой территории, начали разрабатывать и применять различные экологические стандарты по производству более экологических автомобилей.

С 2015 года в Европе действуют нормы Евро-6. Стандарты Евро-5 и Евро-6 имеют одинаковые нормы максимального количества выбросов вредных веществ для автомобилей с бензиновым двигателем. А вот для автомобилей, двигатель которых работает на дизельном топливе, стандарт Евро-5 имеет менее строгие требования: оксид азота (NO_x) не должен превышать 0,18 г/км, а углеводороды и оксиды азота (HC+NO_x) — 0,23 г/км.

Федеральный стандарт к выбросам в атмосферу в США для легковых автомобилей делится на три категории: транспортные средства с низким уровнем выбросов (LEV), транспортные средства со сверхнизким уровнем выбросов (ULEV — гибриды) и транспортные средства с супернизким уровнем выбросов (SULEV — электромобили). На каждый из классов существуют отдельные требования (таблица 1.1).

Таблица 1.1 – Требования США по выбросам

Категория	Пробег (миль)	Неметановые органические газы (NMOG), г/миль	Оксид азота (NO _x), г/миль	Оксид углерода (CO), г/миль	Формальдегид (HCHO), г/миль	Взвешенные частицы (PM)
LEV	50,000	0.075	0.05	3.4	0.015	–
	120,000	0.090	0.07	4.2	0.018	0.01
ULEV	50,000	0.040	0.05	1.7	0.008	–
	120,000	0.055	0.07	2.1	0.011	0.01
SULEV	120,000	0.010	0.02	1.0	0.004	0.01

Примечание – Источник: [9].

В целом все производители и дилеры по продаже автомобилей на территории США придерживаются требований по выбросам в атмосферу агентства EPA (LEV II).

В Китае программы по контролю за выбросами загрязняющих веществ автомобилями начали появляться в восьмидесятые годы, а общенациональный

стандарт появился лишь в конце девяностых годов. Эквивалентом Евро-1 стал Китай-1, Евро-2 — Китай-2 и т. д.

Текущий национальный стандарт автомобильных выбросов в Китае — Китай-5. Согласно стандарту Китай-5, предельные уровни выбросов загрязняющих веществ для бензиновых двигателей следующие, как представлено в таблице 1.2.

Таблица 1.2 – Предельные уровни выбросов загрязняющих веществ для бензиновых двигателей по стандарту Китай-5

Тип автомобиля	Масса, кг	Оксид углерода (CO), г/км	Углеводороды (HC), г/км	Оксид азота (NOx), г/км	Взвешенные частицы (PM)
1	все	1	0,1	0,06	0,0045
2	<1305	1	0,1	0,06	0,0045
	1305-1760	1,81	0,13	0,075	0,0045
	> 1760	2,27	0,16	0,082	0,0045

Примечание – Источник: [9].

Автомобили с дизельными двигателями имеют другие предельные нормы выбросов (таблица 1.3).

Таблица 1.3 – Предельные уровни выбросов загрязняющих веществ для дизельных двигателей по стандарту Китай-5

Тип автомобиля	Масса, кг	Оксид углерода (CO), г/км	Углеводороды и оксиды азота (HC + NOx), г/км	Оксид азота (NOx), г/км	Взвешенные частицы (PM)
1	все	0,5	0,23	0,18	0,0045
2	<1305	0,5	0,23	0,18	0,0045
	1305-1760	0,63	0,295	0,235	0,0045
	> 1760	0,74	0,35	0,28	0,0045

Примечание – Источник: [9].

Программа контроля за выбросами моторных транспортных средств в Бразилии называется PROCONVE. Первый стандарт был внедрён в 1988 году. В целом эти нормы соответствуют европейским, однако ныне действующий PROCONVE L6, хотя и является аналогом Евро-5, не включает в себя обязательное наличие фильтров для фильтрации твёрдых частиц или количества выбросов в атмосферу.

В целом развитые страны ориентируются на сходные нормы по содержанию вредных веществ в выхлопных газах. Евросоюз в этом плане

является своеобразным авторитетом: он наиболее часто обновляет эти показатели и внедряет жёсткое правовое регулирование. Другие страны следуют за такой тенденцией и также обновляют нормы выбросов. Например, китайская программа полностью эквивалентна Евро: нынешний Китай-5 соответствует Евро-5. Россия также пытается не отставать от Евросоюза, но на данный момент реализуется стандарт, который действовал в европейских странах до 2015 года.

По данным BP Statistical Review of World Energy 2017 1 (далее — ВР), совокупный объем выбросов углекислого газа в мире в 2016 году достиг 33,4 млрд т. Это всего на 0,1% выше уровня 2015 года, что является большим достижением для мира.

Россия занимает 4-е место в мире по выбросам углекислого газа (1,5 млрд т в 2016 году; рисунок 1.14).

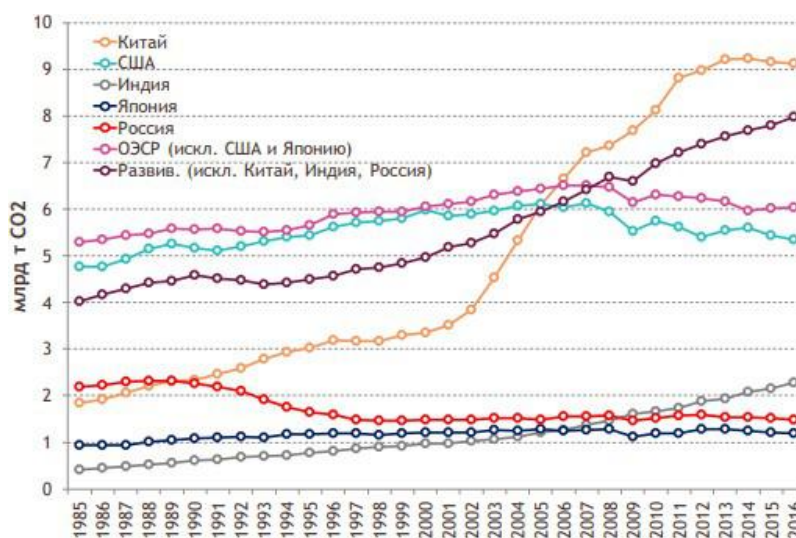


Рисунок 1.14 – Выбросы CO₂ по ведущим странам и регионам мира, 1985–2016 гг.

Примечание – Источник: [29].

В 2016 году у Китая по-прежнему наибольшие объемы выбросов CO₂ в мире (27,3% от совокупного объема), на втором месте остаются США (16,0%), далее идут Индия (6,8%), Россия (4,5%) и Япония (3,6%).

Среди основных международных тенденций:

- сокращение выбросов в 2016 году в Китае - основной источник выбросов на планете;
- устойчивое сокращение выбросов в США (путем перехода от угля к газу) и в Европе (менее заметное);
- быстрый рост выбросов в развивающихся странах (особенно в Индии);
- общий рост выбросов в развивающихся странах препятствует сокращению в развитых странах;
- стабильность выбросов в Японии и России.

Экологические проблемы автомобильного транспорта в современном мире неизбежны. Но они все еще могут быть решены, если мы будем действовать всеобъемлющим и глобальным образом.

Рассмотрим основные пути решения проблем, связанных с эксплуатацией транспортных средств:

- Чтобы уменьшить выбросы выхлопных газов, которые неблагоприятно влияют на окружающую среду, следует использовать чистое топливо хорошего качества. Часто попытки сохранить приводят к покупке бензина, содержащего опасные соединения.

- Разработка принципиально новых видов автотранспортных средств, использование альтернативных источников энергии. И так, в продаже появились электрические автомобили и гибриды, работающие на электричестве. И хотя таких моделей мало, возможно, в будущем они станут более популярными.

- Соблюдение правил эксплуатации транспортного средства. Важно своевременно исправлять проблемы, обеспечивать постоянное и комплексное обслуживание, не превышать допустимую нагрузку, следовать рекомендациям руководства.

- Экологическая ситуация, вероятно, улучшится, если вы разработаете и используете очистное и фильтрующее оборудование, которое уменьшит количество вредных соединений, выделяемых автомобильным транспортом.

- Реконструкция автомобильного двигателя для повышения эффективности и снижения расхода топлива.

Использование других видов транспорта, таких как троллейбусы и трамваи.

Исходя из всего вышесказанного, мы сделаем следующие выводы.

Экспорт представляет собой набор коммерческих сделок, связанных с продажей и экспортом товаров за границу для передачи иностранному контрагенту.

Рост мировой торговли замедляется наряду с ростом напряженности в торговле между крупнейшими мировыми экономиками и ужесточением денежно-кредитных условий, которые усугубляют финансовую нестабильность в некоторых странах с формирующейся рыночной экономикой. Показатели мировой торговли достигли пика в 2017 году, увеличившись на 5,3 % в объемном выражении, что выше среднего роста, наблюдавшегося в течение последнего десятилетия. Но рост сократился в течение 2018 года, с предполагаемым расширением на 3,8 % за год в целом. Замедление темпов роста было обусловлено главным образом более слабым ростом спроса на импорт товаров в большинстве развитых стран.

Наиболее высокими темпами развивалась мировая интернет-торговля, туристические услуги. Наиболее крупными мировыми экспортерами являются США и Китай.

Взаимодействие промышленного производства и природы следует рассматривать в единстве. Экологические проблемы чрезвычайно актуальны как для отдельного предприятия, так и для всего промышленного комплекса страны, а также для всей Земли. Развитие промышленности, с одной стороны, является результатом научно-технического прогресса и производственной деятельности людей. С другой стороны, промышленность является основным потребителем природных ресурсов и мощным источником загрязнения. Таким образом, увеличение производственных мощностей на предприятии и увеличение производства приводят к увеличению количества потребляемых ресурсов - и, следовательно, к увеличению вредных выбросов в окружающую среду.

ГЛАВА 2

АНАЛИЗ ЭКСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОЛОГИЮ

2.1 Технико-экономическая характеристика компании

Geely Automobile Holdings Limited - производитель автомобилей, специализирующийся на разработке, производстве и продаже легковых автомобилей.

В 1984 году Ли Шуфу была основана Zhejiang Huangvan Shiqu Refrigerator Company — компания по производству холодильников и компонентов для холодильных установок, переименованная в 1986 году в Zhejiang Huangvan Beijihua Refrigerator Company. По причине вступления в действие в 1989 году новых правил регулирования, по которым для производства холодильников в Китае требовалась лицензия, было принято решение начать заниматься изготовлением строительных и отделочных материалов.

Компания была вновь переименована в Zhejiang Taizhou Geely Decoration Ltd. С 1992 году Geely по лицензии стала выпускать мотоциклы, скутеры и комплектующие для них, установив партнерские отношения с японской Honda, но уже в 1994 году компания становится лидером по выпуску скутеров и приступает к сборке собственных мотоциклов. К 1996 году Geely произвела более 200000 мотоциклов и мотороллеров. В 1997 году Geely выпускает первый двигатель для скутера, разработанный и собранный китайскими инженерами.

Мотоциклы и скутеры Geely выпускаются по сей день и пользуются спросом прежде всего в Китае. В июне 1997 года Geely становится первым частным автопроизводителем в Китае, а уже в 1998 году с хэтчбека Haoqing SRV, построенного на платформе G100 Daihatsu Charade началось производство автомобилей. До конца года на конвейер встали и другие модели семейства HQ. В 2000 году выпускается соплатформенная Geely Merrie, однако масштабный выпуск автомобилей невозможен до 2001 года.

В 2001 году Geely получает лицензию на производство автомобилей и официально становится одним из первых частных автопроизводителей Китая, а модели марки публикуются в официальном автомобильном каталоге Китая. В 2002 году Geely начинает сотрудничать с Южнокорейской Daewoo и Итальянской Maggiora, а также приобретает Shanghai Maple Automobile (SMA). Geely входит в число 500 крупнейших предприятий Китая. В 2003 году Geely становится группой компаний и создается Geely Holding Group Co., Ltd.

В этом же году первая партия автомобилей Geely экспортирована за границу, а объём выпуска уже в первом полугодии составил 34 тысячи единиц. В 2003 году совместно с инженерами из Daewoo разработан Beauty Leopard на платформе первого поколения Toyota Synos, который был представлен общественности как «первый китайский спорткар». В 2004 году запущен в серийное производство представленный годом ранее Maple Marindo. С 2005 года акции Geely начинают котироваться на фондовой бирже Гонконга (0175 НК), и тогда же Geely обновляют хэтчбек Haoqing и представляет его вместе с другими своими моделями, Merrie и Uliou, на автосалоне во Франкфурте IAA'2005. Серьезного интереса в Европе они не вызвали, но Geely смогли заявить о себе и о своих намерениях. К этому времени автомобили Geely экспортировались на рынки Африки, Восточной Европы, Ближнего Востока, Центральной и Южной Америки. В 2006 году Geely показали свои модели на Международном автомобильном салоне в Детройте.

В этом же году представили самостоятельно разработанную автоматическую коробку передач и бензиновый мотор JL4J18 с рабочим объёмом 1 л и максимальной мощностью 57 кВт (78 л. с.). Тогда же Geely приобретают 19,97 % акций Британской Manganese Bronze Holdings занимающихся проектированием, разработкой и производством такси, а также подписывают соглашение о совместном предприятии. В 2006 году начинается экспорт автомобилей под брендом Shanghai Maple. С 2007 года с небольшой партии в 300 машинокомплектов начинается SKD-сборка автомобилей Geely на Украине на заводе КрАСЗ согласно заключенному импортерскому соглашению между группой компаний «АИС» и Geely. Тогда же на заводе АМУР в России начинается сборка автомобиля Geely (СК) Otaka. В 2007 году Geely произвела 181 517 автомобилей.

В 2008 году в Россию начинает поставляться Geely МК и Geely FC согласно подписанному эксклюзивному соглашению о дистрибуции между компаниями Geely и Red Dragon (была специально создана компанией «Рольф» для импорта и продажи на территории России китайских легковых автомобилей). На другом конце света, в рамках Североамериканского международного автосалона в Детройте (США) NAIAS 2008, Geely представила миру очередную систему активной безопасности BMCS (Blow-out Monitoring and Braking System — система в режиме реального времени отслеживает давление в шинах, и в случае его резкого падения активирует автоматическое экстренное торможение). Разработкой данной системы в Geely занимались с 2004 года.

В 2008 году компания начинает осваивать выпуск битопливных автомобилей, способных работать на природном газе и метаноле, и на базе модели Geely (LC) Panda заканчивает разработку своего первого электромобиля Geely LC-E. На следующий 2009 год по контракту с фирмой Yulon Group

компании начинают совместный выпуск электромобилей. Также Geely заключает стратегическое соглашение с Shell на использование смазочных материалов компании при производстве и обслуживании автомобилей.

В 2009 году Geely приобрела австралийскую компанию по производству автоматических трансмиссий — Drivetrain Systems International Pty Ltd. (DSI). В этом же году Geely купила у Ford 100 % акций компании Volvo Cars за 1,8 млрд долл. США. Подписание окончательного соглашения о продаже состоялось 28 марта 2010 года. Сделка была завершена 2 августа 2010 года. В это же время по соглашению между Geely и Yulon Group, последние начинают выпуск модели Geely (LC) Panda под маркой Tobe M'Car на Тайване и во Вьетнаме. На автосалоне 2010 года в Пекине Geely презентовала новую стратегию развития и три своих новых суббренда: Emgrand, Gleagle и Englon.

На следующий год Geely Emgrand EC7 первым из китайских автомобилей завоевал 4 звезды в независимых краш-тестах EuroNCAP, предварительно получив 5 звезд в краш-тестах C-NCAP. В России в 2011 году на смену Red Dragon'у, работавшему по эксклюзивному договору о дистрибуции, пришли непосредственно представители Geely в лице ООО «Джили-моторс» и запускают продажи двух моделей: Geely МК и Geely МК Cross, производство которых налажено на заводе Derways в Карачаево-Черкесии.

В Беларуси между Geely и Министерством промышленности республики подписан меморандум о сотрудничестве на основании которого создается СЗАО «БелДжи». В 2012 году между Geely и Volvo Cars был подписан меморандум о передаче технологий, также Geely попадает в список 500 крупнейших компаний мира «Fortune Global 500», по версии Fortune, где занимает 475-ое место. А в России тем временем налажен выпуск и продажи самого безопасного «Китайца» на тот момент седана Geely Emgrand EC7.

По итогам 2012 года Geely стала крупнейшим экспортером среди автомобильных компаний Китая, реализовав 483 000 автомобилей. В 2013 году Geely приобрела 100 % акций британской Manganese Bronze Holdings, переименовав её в London Taxi Company, а также открыла научно-исследовательский центр China Euro Vehicle Technology (CEVT) в Гетеборге.

Geely продолжает оставаться в списке 500 крупнейших компаний мира «Fortune Global 500». В Беларуси на заводе «БелДжи» началось производство автомобилей Geely (Geely Emgrand X7, LC-Cross и SC7) методом крупноузловой сборки (SKD), а в России начинаются продажи первого полноценного кроссовера марки Emgrand X7 белорусского производства и седана Geely GC6 производства Derways.

В 2014 году компания меняет стратегию развития и отказывается от использования суббрендов Emgrand, Gleagle и Englon. Дальше в компании намерены развивать единый бренд Geely и таким образом все новые модели

будут выпускаться под брендом Geely и с новым логотипом, доставшимся от суббренда Emgrand, но в другом цветовом исполнении. При этом в других странах, в том числе и в России, автомобили Geely продолжают продаваться под разными брендами.

Дополнительно Geely приобретает британский стартап электромобилей Emerald Automotive. В конце года Geely представляет миру новый самостоятельно разработанный бензиновый мотор с рабочим объемом 1,3 л, турбонаддувом и максимальной мощностью 98 кВт (133 л. с.), который признаётся одним из лучших китайских двигателей 2014 года, а также целую россыпь новинок: флагманский седан Geely GC9, обновлённый лидер продаж Geely Emgrand EC7 и обновлённый Geely (GC7) Vision.

По итогам 2014 года Geely поднимается в списке 500 крупнейших компаний мира «Fortune Global 500», по версии Fortune, и занимает 466-ое место, а седан Geely Emgrand EC7 становится самым продаваемым китайским седаном, притом и в Китае, с результатом в 165 239 штук, и в России с результатом в 7789 штук. В 2015 году London Taxi Company, принадлежащая Geely, презентует новое поколение кэбов TX5, а кроссовер Geely Emgrand X7 прошёл суровые испытания в условиях крайнего севера, в зимнее время, преодолев путь длиной в 24 тыс. км от Минска до Магадана и обратно без каких-либо поломок.

С 2016 года прекращается сборка автомобилей Geely на заводе Derways в Карачаево-Черкесии, и в первой половине года Geely выводит на российский рынок обновлённые кроссовер Geely Emgrand X7 и седан Geely Emgrand7 уже под новым единым брендом, крупноузловая сборка которых налажена в Белоруссии на заводе «БелДжи». Весной 2016 года Geely совместно с Volvo анонсировали создание нового автомобильного бренда, который в начале был обозначен просто литерой «L». Первым автомобилем нового бренда задумывался кроссовер, построенный на перспективной шведско-китайской модульной платформе CMA.

В сентябре 2016 года автомобили Geely, как машины кортежа и сопровождения, принимают участие в саммите G-20 (Большая двадцатка) в Ханчжоу. Там же в Ханчжоу, после большой презентации, на которую были приглашены гости из России, Украины и Судана стартуют продажи пятого поколения бестселлера модельного ряда Geely — седана Geely Emgrand GL (FE-5).

В октябре 2016 года, в Гетеборге, состоялась презентация нового бренда «Lynk & CO» и первого кроссовера марки 01. Автомобиль планируют с 2017 года продавать в Китае; с 2018 года — в США и Европе.

В 2017 году Geely купила 51 % акций производителя спорткаров Lotus Cars у малайзийского холдинга Proton.

28 декабря 2017 года Китайский холдинг Geely купил 8,2 % долю в шведском производителе грузовиков АВ Volvo у инвестиционной компании Cevian Capital[20].

В 2018 году Geely поднимается в рейтинге 500 крупнейших компаний мира «Fortune Global 500», по версии Fortune, и занимает 267-ое место.

В 2019 году компания представила кросс-купе Geely Xingyue, которое оснащается 238-сильным турбированным двигателем Volvo VEP4 2.0TD T5, который работает в паре с 8-ступенчатым автоматом, передающим крутящий момент в 350 Нм на все четыре колеса. В России кросс-купе может появиться только в 2020 году.

Geely Automobile Holdings Limited владеет автомобильными брендами, такими как Geely Automobile, Lynk&Co, Volvo Cars, Polestar, Proton, Lotus Cars, London Electric Vehicles и Yuan Cheng New Energy Commercial Vehicles (рисунок 2.1).

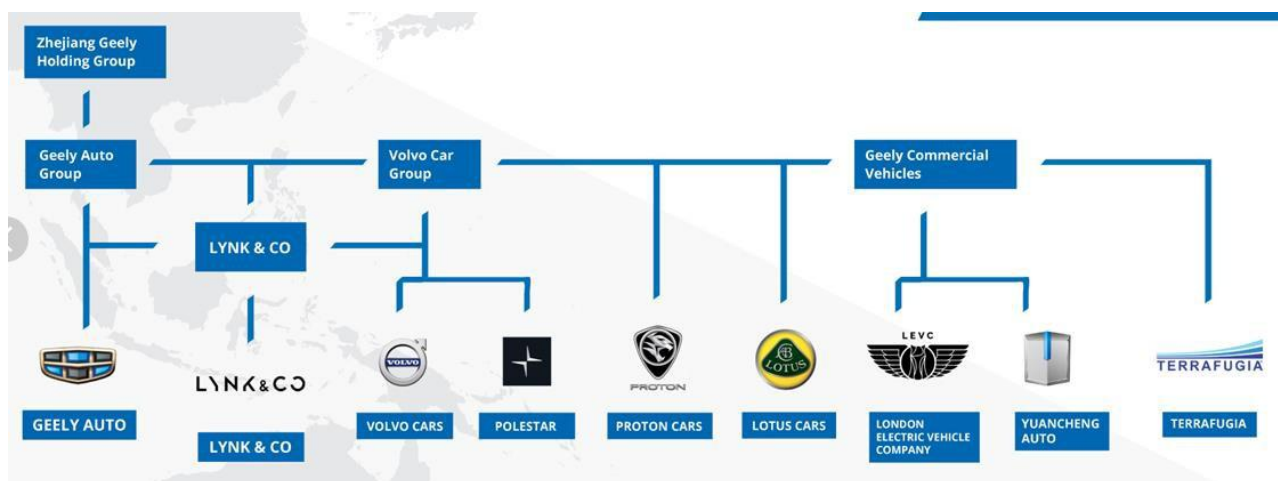


Рисунок 2.1 – Автомобильные бренды Geely Automobile Holdings Limited

Примечание – Источник: собственная разработка на основе данных организации.

Компания продает большую часть своей продукции на рынке Китая, а также за последние несколько лет расширила свои продажи за счет экспорта в другие развивающиеся страны. Акции Geely Automobile Holdings Limited котируются на основной доске фондовой биржи Hong Kong Limited («SEHK»); контролирующим акционером Geely Automobile Holdings Limited является Zhejiang Geely Holding Group Company Limited, частная компания, зарегистрированная в Китайской Народной Республике (далее - КНР), которая полностью принадлежит г-ну Ли Шу Фу, основному акционеру и председателю ее правления. директоров и его помощника. С главным офисом в Ханчжоу, КНР и 9 заводами в Luqiao, Linhai, Ningbo / Cixi, Chunxiao, Baoji, Jinzhong, Xiangtan, Jinan и Chengdu в КНР, Geely Automobile Holdings Limited имеет общую годовую

производственную мощность 1500000 единиц транспортных средств в две смены по состоянию на 31 декабря 2017 года.

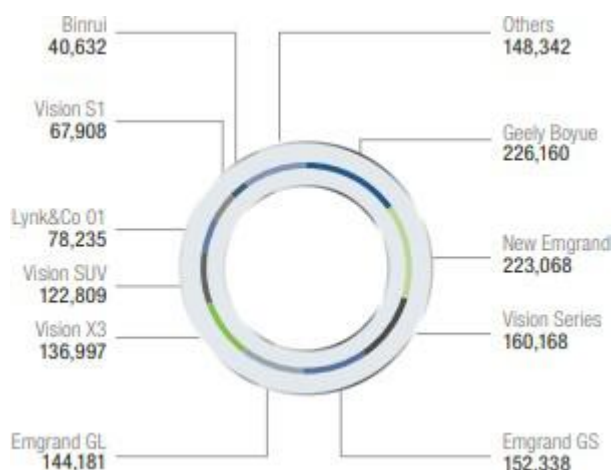


Рисунок 2.2 –Разбивка объема продаж по моделям в 2018 году

Примечание – Источник: собственная разработка на основе данных организации.

Компания продает 14 основных своих моделей транспортных средств (включая «Lynk & Co» – модель транспортного средства), которые в основном оснащены собственными высокопроизводительными двигателями с турбонаддувом и разработаны на основе 5 собственных платформ продукции марки «GEELY».

Финансово-экономические показатели Geely Automobile Holdings Limited за 2016 – 2018 гг. представлены в таблице 2.1.

Таблицы 2.1 – Финансово-экономические показатели Geely Automobile Holdings Limited за 2016 – 2018 гг., млн юаней

Показатель	2016	2017	2018	Отклонение, +, -		Темп роста, %	
				2018 / 2017	2018 / 2016	2018 / 2017	2018 / 2016
1	2	3	4	5	6	7	8
Выручка	53721,58	92760,72	106595,13	13834,4	52873,6	114,9	198,4
Стоимость доходов	43879,86	74779,34	85081,73	10302,4	41201,9	113,8	193,9
Валовая прибыль	9841,72	17981,38	21513,41	3532,03	11671,7	119,6	218,6
Итого Операционные расходы	47478,86	80608,46	92159,77	11551,3	44680,9	114,3	194,1
Продажа/общие/административные Расходы, всего	5104,82	7006,25	8315,03	1308,78	3210,21	118,7	162,9
Процентные расходы (доходы)	-242,97	-89,97	-	0	89,97	242,97	0,0
Необычные расходы (доходы)	-375,7	16,33	-	0	-16,33	375,7	0,0

Продолжение таблицы 2.1

1	2	3	4	5	6	7	8
Прочие операционные расходы, всего	-887,15	-1103,48	-1236,98	-133,5	-349,83	112,1	139,4
Операционные доходы	6242,72	12152,26	14435,36	2283,1	8192,64	118,8	231,2
Процентные доходы (расходы), не-операционные, нетто	-38,77	59,14	523,61	464,47	562,38	885,4	-1350,6
Прибыль (убыток) от продажи активов	0	562,56	0	-562,56	0	-	-
Чистая прибыль до налогов	6203,94	12773,96	14958,97	2185,01	8755,03	117,1	241,1
Отчисления на уплату налогов	1033,76	2038,57	2284,57	246	1250,81	112,1	221,0
Чистый доход после уплаты налогов	5170,19	10735,39	12674,4	1939,01	7504,21	118,1	245,1
Доля меньшинства	-57,79	-101,67	-121,19	-19,52	-63,4	119,2	209,7
Чистая прибыль до вычета чрезвычайных статей	5112,4	10633,72	12553,21	1919,49	7440,81	118,1	245,5
Чистая прибыль	5112,4	10633,72	12553,21	1919,49	7440,81	118,1	245,5
Прибыль по обыкновенным акциям, за исключением чрезвычайных статей	5112,4	10633,72	12553,21	1919,49	7440,81	118,1	245,5
Разводненная прибыль	5112,4	10633,72	12553,21	1919,49	7440,81	118,1	245,5
Разводненное средневзвешенное количество акций в обращении	8820,61	9155,57	9174,03	18,46	353,42	100,2	104,0
Прибыль на акцию после дополнительной эмиссии за исключением чрезвычайных статей	0,58	1,16	1,37	0,21	0,79	118,1	236,2

Примечание – Источник: собственная разработка на основе данных организации.

Финансовые показатели группы в 2018 году оправдали ожидания руководства, общий доход увеличился на 15% до 106.6 млрд юаней за год, закончившийся 31 декабря 2018 года. Общая чистая прибыль нашей группы выросла на 18% с 10.74 миллиарда юаней в 2017 году до 12.67 млрд юаней в 2018 году за счет увеличения общего объема продаж и повышения маржи прибыли в

течение года. После учета неконтролирующих долей наша чистая прибыль, приходящаяся на акционеров, выросла на 18% с 10.63 миллиарда юаней в 2017 году до 12.55 миллиардов юаней в 2018 году.

Разводненная прибыль на акцию выросла на 18% до 1.37 юаней. В результате запуска нескольких недорогих моделей компактных внедорожников со второй половины 2017 года и исключения более дорогих автомобилей "Lynk&Co", которые были проданы 50%-ным совместным предприятием, из расчета средняя цена продажи группы ("ASP") выросла всего на 1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В течение года наши производственные операции продолжали генерировать хороший операционный приток денежных средств, при этом общий уровень денежных средств нашей группы (банковские остатки и наличные деньги + залоговые банковские депозиты) увеличился еще на 17% до 15.76 млрд юаней на конец 2018 года.

Общая производительность Geely Automobile Holdings Limited соответствовала ожиданиям руководства в 2018 году. Спрос на его новые модели, запущенные в последние несколько лет, обнадеживает, в то время как продажи других существующих моделей остаются стабильными. Несмотря на более низкий спрос на легковые автомобили в Китае в 2018 году, объем продаж группы на рынке Китая по-прежнему вырос на 19% с 2017 года по сравнению с 4,1% в годовом исчислении снижение общего рынка легковых автомобилей Китая в 2018 году по данным Китайской ассоциации легковых автомобилей

Более сильное представление группы главным образом должно к своим более лучшим продуктам предлагая, технологиям, качеству продукции, обслуживанию после-сбытия и имиджу Тавра. В результате внедрения группой более обновленной продукции на экспортные рынки объем экспортных продаж группы значительно увеличился на 136% до 27 768 единиц в 2018 году по сравнению с 16,8% роста общего экспорта транспортных средств Китая по данным СААМ. В целом, группа продала в общей сложности 1,500,838 единиц транспортных средств (включая объем продаж автомобилей "Lynk&Co", проданных 50% совместным предприятием группы, а именно (Lynk&Co Investment Co., Лимитед. или "Lynk&Co JV")) в 2018 году на 20% больше, чем в 2017 году. Несмотря на уважительные результаты, объем продаж группы в 2018 году был на 5% ниже годового целевого показателя объема продаж 1,580,000 единиц, установленного в начале 2018 года. Дефицит был обусловлен резким ухудшением потребительских настроений в течение последних нескольких месяцев 2018 года и стратегическим решением группы активно корректировать запасы дилеров до более здорового уровня в конце 2018 года. Общий доход увеличился на 15% до 106.6 миллиардов юаней в 2018 году. Коэффициент валовой маржи улучшился в течение года за счет лучшего сочетания продуктов (т. е. более высокой доли моделей с более высокой маржой) и экономии

масштаба. Увеличение расходов на продажу и распределение на 12% хорошо контролировалось увеличением доходов. Увеличение административных расходов на 29% В течение года было обусловлено главным образом увеличением общих расходов на научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую деятельность. Они, в сочетании с дополнительным вкладом в прибыль от СП Lynk&Co в течение года, прибыль группы, относящаяся к акционерам, увеличилась на 18% до 12.55 миллиардов юаней в 2018 году. Разводненная прибыль на акцию ("EPS") выросла на 18% до 1.37 юаней. В 2018 году государственные гранты и субсидии выросли на 10% до RMB0.99 миллиардов с 2017 года. Правительственные гранты и субсидии в течение года представляли собой главным образом денежные субсидии от правительств на деятельность группы в области оперативной деятельности и исследований и разработок.

Организационная структура Geely Automobile Holdings Limited представлена в Приложении А

На основе прочной структуры корпоративного управления Geely имеет совет директоров, комитет по эксплуатации и управлению и различные функциональные департаменты, обязанности и полномочия которых определены документами.

В настоящее время Совет директоров Geely создал офис Совета директоров группы и имеет 11 департаментов, включая офис председателя, офис дисциплинарной инспекции, офис соблюдения, офис партии и масс, Департамент по связям с общественностью, Департамент Корпоративной Социальной Ответственности, Департамент перспективных технологий и т. д. Кроме того, Совет директоров имеет три специализированных комитета, включая Комитет по соблюдению, комитет по аудиту и Комитет по вознаграждениям.

В рамках Комитета по эксплуатации и управлению Geely создано пять специализированных комитетов, включая Комитет по стратегии производства продукции, комитет по управлению качеством, Комитет по закупкам, Комитет по управлению брендом и Комитет по безопасности производства. Под общей координацией каждого комитета по операциям и управлению группа создает 17 функциональных департаментов и основных дочерних компаний для осуществления обычного управления.

Высшим органом управления по вопросам соблюдения Geely является Комитет по соблюдению. Главный сотрудник по вопросам соблюдения координирует всю работу по обеспечению соблюдения. Управление по вопросам соблюдения организует внедрение различных систем соблюдения и имеет департамент по правовым вопросам, департамент внутреннего аудита, департамент дисциплинарной инспекции и надзора, департамент внутреннего

контроля и другие департаменты управления рисками. В действующем Кодексе соответствия Geely рассматриваются 12 основных вопросов управления соответствием требованиям, включая качество продукции, безопасность и охрану окружающей среды, защиту корпоративных активов, честную конкуренцию и антимонопольное законодательство, отмывание денег и управление конфликтом интересов. Мы разработали соответствующие правила комплаенс-консалтинга и отчетности по коррупции, приему взяток, даче взяток, должностным преступлениям, бухгалтерскому мошенничеству и другим вопросам, и всегда придерживаемся "нулевой терпимости" к нарушениям законов и дисциплин.

В начале 2017 года в соответствии с требованиями опубликованного советом директоров уведомления о дочернем учреждении департамента по управлению соблюдением каждая дочерняя компания Geely создала трехуровневый департамент по соблюдению, включающий в себя вспомогательный Комитет по соблюдению, вспомогательный офис по соблюдению и связь по соблюдению. После почти года операционной практики все дочерние компании строго внедрили двойную ответственность за одну позиционную систему, провели полезные инновации в сочетании с будущим направлением развития и бизнес-характеристиками и способствовали глубокому развитию комплаенс-менеджмента Geely.

В соответствии с исполнительным условием соблюдения правил, таких как система управления соответствием требованиям деловых партнеров, система собеседований по крупным проектам и внешние меры по управлению подарками, офис по соблюдению провел специальные внутренние самооценки и провел специальные встречи, обучение и т. д. образования в соответствии. В 2017 году главный сотрудник по соблюдению и директор по соблюдению прочитали 12 лекций для бизнес-подразделений, таких как внутренние продажи, Научно-исследовательский институт, система трансмиссии, система закупок, Инженерный центр качества поставщика, система коммерческого транспорта, центр стилизации, правовая система и система безопасности, охватывающая 1,754 человеко-часов. Комплаенс-офис провел 35 тренингов для новых сотрудников, ключевых должностей и среднего управленческого персонала, охватывающих 3530 человеко-часов. При этом все дочерние компании Geely Group серьезно внедрили комплаенс-тренинги для всех сотрудников. В течение всего года она провела 752 сессии и охватила 39 570 человеко-часов. Охват обучением достиг 97,77%.

2.2 Анализ экспортной деятельности компании Geely Automobile Holdings Limited

Продукция продается через более чем 880 дилеров в КНР. Geely Automobile Holdings Limited также экспортирует свою продукцию через 20 торговых агентов и 231 точку продаж и обслуживания в 20 зарубежных странах, главным образом в развивающиеся страны Ближнего Востока, Европы и Африки.

Объём экспортных продаж за 2014 - 2018 гг. представлен на рисунке 2.4.

Из рисунка 2.4 следует, что экспортный бизнес группы в 2018 году резко изменился. Это было в основном поддержано введением группой более обновленной продукции на экспортные рынки и восстановлением спроса на некоторых основных экспортных рынках группы. В 2018 году группа экспортировала 27 768 единиц транспортных средств, что на 136% больше, чем в 2017 году. Экспорт составил лишь 1,9% от общего объема продаж группы в течение года.



Рисунок 2.4 – Объём экспортных продаж за 2014 – 2018 гг.

Примечание – Источник: данные компании.

Доля группы в общем объёме экспорта легковых автомобилей Китая увеличилась с 1,8% в 2017 году до 3,7% в 2018 году по данным СААМ. “Geely Boyue”, “New Emgrand” и “Kingkong” являлись наиболее популярными экспортными моделями по объёмам продаж в 2018 году, что составило 49%, 14% и 14% соответственно от общего объёма экспорта Geely Automobile Holdings Limited в течение года.

На рисунке 2.5 представлена разбивка экспортных продаж по моделям в 2018 году.

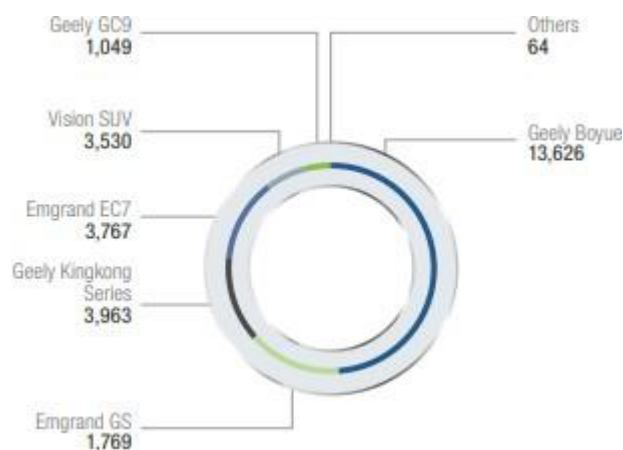


Рисунок 2.5 – Разбивка объема экспортных продаж по моделям в 2018 году

Примечание – Источник: данные компании.

Наиболее важными экспортными рынками Geely Automobile Holdings Limited в 2018 году были развивающиеся страны Восточной Европы, Ближнего Востока и Африки. В дополнение к экспорту морским транспортом из Китая, Geely Automobile Holdings Limited также собирает некоторые модели в зарубежных странах, используя контракты о производстве с местными партнерами. В конце 2018 года Geely Automobile Holdings Limited экспортировала свою продукцию в 24 страны через 24 торговых агента и 336 точек продаж и обслуживания.

Выручка от продаж внешним покупателям за 2017 – 2018 гг. представлена в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Выручка от продаж внешним покупателям, тыс. юаней

Регион	2016	2017	Отклонение, +, -	Темп роста, %
Азиатский регион	11839922	16560946	4721024	139,9
Европейский союз	546502	1054068	507566	192,9
США	1600313	778974	-821339	48,7
Япония	921042	380619	-540423	41,3
Индия	792864	92290	-700574	11,6
Другие страны	361536	965230	603694	267,0
Итого	16062179	19832127	3769948	123,5

Примечание – Источник: собственная разработка на основе данных компании.

Из таблицы 2.2 видно, что общая сумма экспортной выручки выросла на 3769948 тыс. юаней или на 23,5 %. Наибольший рост экспортной выручки наблюдается в Европейском союзе – 507566 тыс. юаней или 92,9 %. В Японии и Индии продажи упали в 2018 г. в сравнении с 2017 г. на 58,7 % и 88,4 % соответственно.

Структура экспортной выручки от продаж по регионам представлена в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Структура экспортной выручки от продаж по регионам, %

Регион	2017	2018	Отклонение, +, -
Азиатский регион	73,71	83,51	9,79
Европейский союз	3,40	5,31	1,91
США	9,96	3,93	-6,04
Япония	5,73	1,92	-3,82
Индия	4,94	0,47	-4,47
Другие страны	2,25	4,87	2,62
Итого	100	100	-

Примечание – Источник: собственная разработка на основе данных компании.

Из таблицы 2.3 видно, что наибольший удельный вес в структуре экспортной выручки занимает Азиатский регион, удельный вес которого в 2018 г. составил 83,51 %, что на 9,79 п.п. больше в сравнении с 2017 г.

В 2018 г. наблюдается увеличение объемов продаж небольших автомобилей. Как и другие производители, компания увеличивает участие в развивающихся рынках, таких как Бразилия, страны СНГ, Индия, в котором продажи автомобилей, растут более быстрыми темпами, чем на большинстве развитых рынков.

Для увеличения участия в этих быстро растущих рынках, компания значительно увеличивает производственные мощности, непосредственно или через совместные предприятия. Кроме того, компания ожидает, что повышенный спрос на меньшие, более экономичные автомобили будет продолжаться в зрелых рынках Северной Америки и Европы и, следовательно, можно увидеть и ожидать в будущем увеличение спроса на этих рынках на менее габаритные автомобили.

2.3 Воздействие продукции компании Geely Automobile Holdings Limited на окружающую среду

Geely Automobile Holdings Limited принимает концепцию охраны окружающей среды на протяжении всего жизненного цикла исследований и разработок, производства, продаж и логистики. Компания активно продвигает новую энергетическую стратегию Geely и ускоряет развитие экономики совместного использования через проект Cao Cao. С уточненным управлением окружающей среды, Geely Automobile Holdings Limited стремится строить более экологичный и более умный современный завод.

В ноябре 2015 года Компания объявила о своей новой стратегии энергетического транспортного средства под названием «Blue Geely Initiative» демонстрируя свою приверженность превращению в лидера отрасли в области

новых энергетических транспортных средств на фоне запуска своей первой новой модели энергетического транспортного средства на фоне роста продаж новых энергетических транспортных средств в Китае, который, как ожидается, сохранится в ближайшие годы.

В 2017 году электромобиль Emgrand EV достиг дальность 300 км в комплексном рабочем состоянии.

Благодаря постоянной популяризации интеллектуальных терминалов и мобильного интернета "экономика совместного использования" стимулировала новые бизнес-модели, а также обеспечивала решение проблем с низким уровнем выбросов углерода, таких как дорогостоящие поездки и трудности с парковкой в городах. Уже в 2015 году Geely запустила Cao Cao, платформу Internet+ travel, и придерживалась операционной модели "новый энергетический автомобиль + предприятие, принадлежащее и эксплуатируемое такси + сертифицированный водитель". По состоянию на конец 2017 года Цао Цао охватил в общей сложности 17 городов, включая Нинбо, Ханчжоу, Сямэнь, Чэнду, Циндао, Нанкин, Тяньцзинь, Тайюань, Далянь, Сучжоу, Гуанчжоу, Инкоу, Сиань, Чанша, Цзиньхуа, Пекин и Ухань.

Для дальнейшего совершенствования концепции обслуживания и навыков водителей Cao Cao мы создали систему управления файлами драйверов и провели обучение по вопросам медицинского спасения, безопасности вождения и использования транспортных средств. В 2017 году Академия Cao Cao разработала 22 курса подготовки водителей и накопительно подготовила 19 622 сертифицированных водителя.

В 2017 году Cao Cao ввел в эксплуатацию 16 298 единиц предприятий, принадлежащих и эксплуатируемых электрическими такси, которые получили 34768 млн. заказов и достигли расстояний 2,18 млрд. км с совокупным сокращением выбросов углерода на 309 000 тонн, что эквивалентно посадке 42000 акров лесов. "Углеродные активы", накопленные пользователями в углеродном банке Cao Cao, могут быть обменены на несколько продуктов с темой охраны окружающей среды, низкого уровня углерода и здоровья.

Раздел "Зеленый офис" компании предоставил 800 компаниям в общей сложности 550,000 командировок в 2017 году. Бизнес "Cao Cao Help", который был онлайн в июле 2017 г., собрал в общей сложности 200000 пользователей и сэкономил 140000 часов времени сбора.

В настоящее время Cao Cao может общаться с водителями, а также взаимодействовать с автомобилем. В будущем Cao Cao будет использовать передовые технологии, такие как технология Volvo Cars с поддержкой вождения и без водителя, а также летательные аппараты Terrafugia для создания более гибких, высокоэффективных и экологически чистых туристических решений, создавая неограниченные возможности для интеллектуальных перевозок.

Geely осуществила проект по обработке VOC на своих производственных базах, и скорость удаления органических выхлопных газов превысила 90%. Основной уровень выбросов загрязняющих веществ Geely не достигает 100% в течение трех лет подряд благодаря усовершенствованному управлению, потребление электроэнергии на душу населения в офисной зоне Geely снизилось на 14,07% в годовом исчислении в 2017 году.

Стоимость утилизации упаковки Джили достигла 79%, и это может уменьшить более чем 24 миллионов юаней ежегодных затрат на упаковку.

Дорожная карта энергосберегающих и новых энергетических транспортных средств указывает направление трансформации и модернизации автомобильных компаний. Электрификация, интеллектуальная сеть, чистая энергия и совместное использование автомобилей стали тенденцией развития будущего автомобиля. Geely активно продвигала стратегическую компоновку новой энергетики, и стабильно развивала три системы чистой электроэнергии, гибридной мощности и подключаемой гибридной энергосистемы. Geely также успешно применила новые технологии, такие как система 48V light mixing system и интеллектуальная система управления температурой батареи, и исследовала способ утилизации отработанных батарей с конца промышленной цепи. Кроме того, компания продвигает использование чистых видов топлива, таких как метанол, а метанольный двигатель и автомобильная технология Geely были оценены экспертами как "международный ведущий уровень".

Все заводы Geely расположены в запланированной общей промышленной зоне и не близки к экологически чувствительным районам, таким как природные заповедники, живописные места и т. д. и все крупные строительные проекты были одобрены оценке воздействия на окружающую среду в соответствии с требованиями.

Geely Automobile Holdings Limited продолжает повышать зеленые преобразования и модернизировать в автомобильной промышленности стандарты конструкции экологичного производства. Завод по производству Geely Auto Chunxiao, как новый завод для стратегического преобразования Geely, всегда придерживался экологической политики "строительства зеленой фабрики, безвредной для окружающей среды и создания экологически чистых автомобилей, которые полезны для людей", и постепенно улучшился, чтобы стать демонстрационным подразделением промышленной охраны окружающей среды в провинции Чжэцзян. С 25 октября по 5 ноября 2017 года завод-изготовитель Geely Auto Chunxiao инициировал заявку на обзор национальной зеленой фабрики и успешно прошел соответствующие сертификаты и публичные уведомления. В конце концов он получил почетное звание Национальной зеленой фабрики и построил модель зеленой фабрики Geely.

Geely Automobile Holdings Limited проводит онлайн-управление потреблением энергии и выбросами загрязняющих веществ, мониторинг оперативных данных в режиме реального времени и обеспечиваем надежность производственных операций интеллектуальными средствами, способствуя достижению целей Geely в области энергосбережения и сокращения выбросов. Кроме того, в компании приняли такие меры, как энергосбережение от технологического совершенствования и энергосбережение от управления, и стремятся достичь наилучших показателей энергосбережения.

Показатели по охране окружающей среды представлены в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Показатели по охране окружающей среды

Показатели по охране окружающей среды	2017	2018	Изменение, +, -
1	2	3	4
Валовый выброс в атмосферный воздух за грязнеющих веществ от стационарных источников, тонн	6409,85	5452,012	-957,84
Удельный объем выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников в расчете на 1 млн юаней произведенной продукции, кг/1 млн юаней.	39,6	34,2	-5,4

Продолжение таблицы 2.4

1	2	3	4
Доля уловленных загрязняющих атмосферный воздух веществ в общем объеме выбросов от стационарных источников, %	53,7	57,5	3,8
Общий объем образованных отходов, тыс. тонн	771,54	635,859	-135,68
Удельный объем образования отходов в расчете на 1 млн руб. произведенной продукции, тонн/1 млн юаней.	4,8	4	-0,8
Доля использованных и обезвреженных в собственном производстве отходов от общего объема их образования %	57,7	57,4	-0,3
Использование воды на производственные нужды, тыс. м ³	159267,3	155962,93	-3304,4
Удельное использование воды в расчете на 1 млн юаней. произведенной продукции. м ³ /1 млн юаней	984,8	978,42	-6,38
Доля повторного использования воды на производственные нужды в общем объеме использования воды. %	78	77	-1
Объем сброса сточных вод в сети канализаций, тыс м ²	76019,449	62809,416	-13210
Удельный объем сброса сточных вод в сети канализаций в расчете на 1 млн продукции, м ³ / 1 млн юаней	470,05	394,03	-76,02
Объем сброса загрязняющих веществ со сточными водами в сети канализаций, т/год	15804	12807,7	-2996,3
Удельный объем сброса загрязняющих веществ со сточными водами в сети канализаций в расчете на 1 млн произведенной продукции, кг/1 млн юаней	97,7	80,3	-17,4

Примечание – Источник: собственная разработка на основе данных компании.

В 2018 году средний уровень выбросов CO₂ в модельном диапазоне составлял 128 г / км, что указывает на то, что разработчики подошли к предельному значению выбросов, установленному законодательством на 2018 год. В настоящее время покупатели выпускают 4 модели разных марок, уровень выбросов CO₂ менее 100 г / км. 14 моделей компании, производящей менее 120 граммов CO₂.

На основе прошлых технологий охраны окружающей среды Geely Automobile Holdings Limited дополнительно улучшила меры по очистке загрязнителей в новых проектах.

В настоящее время Geely осуществила проект по обработке VOC-покрытий на всех производственных базах, а скорость удаления органических выхлопных газов превысила 90+. Некоторые из оснований приняли сухую краску брызга совмещенную с процессами адсорбции колеса цеолита и испепеления отработанного газа, которая не только эффективно уменьшает излучения VOC но также уменьшает загрязнение сточных вод. Промышленные сточные воды и бытовые нечистоты зоны завода утилизированы материализацией и биохимической обработкой, и после этого утилизированы системой повторного пользования воды для фильтрации, которые окончательно использованы для чистки дороги и полива в зоне завода. В отношении опасных отходов на территории завода в компании строго контролируют сбор, хранение и аутсорсинг таких процессов в соответствии с законами, правилами и экологическими стандартами. Уровень соответствия основных загрязнителей Geely достигает 100% в течение трех лет подряд.

Восемь действующих производственных баз Geely создали систему экологического менеджмента и прошли сертификацию третьей стороны.

Geely Automobile Holdings Limited устанавливает показатели результативности экологической деятельности, такие как количество экологических инцидентов, нормы правовой обработки опасных отходов, нормальные эксплуатационные нормы объектов охраны окружающей среды, нормы соблюдения экологического мониторинга, жалобы на охрану окружающей среды и государственные штрафы, количественно оцениваем ресурсы, потребление энергии и целевые показатели контроля за выбросами загрязняющих веществ, а также устанавливаем корпоративные стандарты сброса загрязняющих веществ, которые являются более строгими, чем местные стандарты. В то же время Geely Automobile Holdings Limited организует для людей с целью в мероприятиях Geely "День открытых дверей" и открывает экологическую информацию Geely на официальном сайте Geely, официальном аккаунте Weibo, WeChat и нескольких каналах общественного контроля.

Geely Automobile Holdings Limited подняли построение информации по управлению энергетикой на стратегическую высоту, построили информационную систему по управлению энергетикой и завершили среднесрочное и долгосрочное планирование. Основанный на информационной системе управления энергией основания Linhai и основания Baoji, наисовременнейшая «зеленая фабрика» использована как модель для того чтобы повысить конструкцию dataplatform управления энергией Geely Automobile Holdings Limited.

При планировании новых проектов Geely Automobile Holdings Limited будет резервировать нагрузки для проекта производства фотоэлектрической энергии. В компании постоянно увеличивают конструкцию проектов производства фотоэлектрической энергии. К концу 2017 года завершено 25% запланированных мощностей. В компании планируют развивать проекты производства фотоэлектрической энергии Geely в качестве национальных добровольных проектов по сокращению выбросов парниковых газов и полностью реализовать управление углеродными активами. Geely будет участвовать в национальной системе торговли углеродом в рамках проектов по сокращению выбросов и содействовать достижению целей в области энергосбережения и сокращения выбросов с помощью рыночных и экономических мер.

На основании проведенного анализа сделаем следующие выводы.

Geely Automobile Holdings Limited - производитель автомобилей, специализирующийся на разработке, производстве и продаже легковых автомобилей.

Финансовые показатели группы в 2018 году оправдали ожидания руководства, общий доход увеличился на 15% до 106.6 млрд юаней за год, закончившийся 31 декабря 2018 года. Общая чистая прибыль нашей группы выросла на 18% с 10.74 миллиарда юаней в 2017 году до 12.67 млрд юаней в 2018 году за счет увеличения общего объема продаж и повышения маржи прибыли в течение года. После учета неконтролирующих долей наша чистая прибыль, приходящаяся на акционеров, выросла на 18% с 10.63 миллиарда юаней в 2017 году до 12.55 миллиардов юаней в 2018 году.

Продукция продается через более чем 880 дилеров в КНР. Geely Automobile Holdings Limited также экспортирует свою продукцию через 20 торговых агентов и 231 точку продаж и обслуживания в 20 зарубежных странах, главным образом в развивающиеся страны Ближнего Востока, Европы и Африки.

Экспортный бизнес группы в 2018 году резко изменился. В 2018 году группа экспортировала 27 768 единиц транспортных средств, что на 136% больше, чем в 2017 году. Экспорт составил лишь 1,9% от общего объема продаж группы в течение года.

Общая сумма экспортной выручки выросла на 3769948 тыс. юаней или на 23,5 %. Наибольший рост экспортной выручки наблюдается в Европейском союзе – 507566 тыс. юаней или 92,9 %. В Японии и Индии продажи упали в 2018 г. в сравнении с 2017 г. на 58,7 % и 88,4 % соответственно.

Наибольший удельный вес в структуре экспортной выручки занимает Азиатский регион, удельный вес которого в 2018 г. составил 83,51 %, что на 9,79 п.п. больше в сравнении с 2017 г. Больше всего автомобилей экспортируется в Северную Америку – 3088 тыс. шт., меньше всего в Южную Америку – 538 тыс. шт.

Geely Automobile Holdings Limited являющийся производителем автомобилей, следует стратегии, проводимой Geely Automobile Holdings Limited в области охраны окружающей среды, включая обязательства по защите окружающей среды, совершенствованию производственных процессов, которые приводят к минимизации отходов и загрязнению окружающей среды. Также стратегия включает в себя выработку целей и задач в области охраны окружающей среды, которые соответствуют или даже превосходят требования мирового законодательства.

ГЛАВА 3

МЕРОПРИЯТИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ЭКСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED

3.1 Создание производства электромобиля в Республике Беларусь

В 2018 году во всем мире было продано 996 557 электромобилей. С учетом подзаряжаемых гибридов число реализованных электрических машин составляет 2 миллиона 18 тысяч штук. Годом ранее таких автомобилей продали 1 миллион 281 тысячу [33].

Из 2 миллионов проданных электрокаров и подзаряжаемых гибридов примерно половина пришлась на Китай. Вторым по объему рынком в мире стала Европа, третьим — Северная Америка.

Таблица 3.1 – Продажи электромобилей в мире в 2018 году

Место в 2018	Модель	Продано, шт	Место в 2017
1	Tesla Model 3	145 846	106
2	BAIC EC-Series	90 637	1
3	Nissan Leaf	87 149	4
4	Tesla Model S	50 045	2
5	Tesla Model X	49 349	5
6	JAC iEV E/S	46 586	13
7	BYD e5	46 251	15
8	Renault Zoe	40 313	7
9	Chery eQ EV	39 734	11
10	BAIC Eu-Series	37 343	25

Примечание – Источник: [33].

Самым популярным электрокаром ожидаемо стала Tesla Model 3 — ее купили 145 тысяч человек. На втором месте — китайский электромобиль BAIC EC-Series, на третьем — Nissan Leaf, далее идут две другие модели Tesla — S и X.

По итогам 2018 года доля электрокаров и подзаряжаемых гибридов в продажах всех новых машин в мире достигла 2,1%. Чистые электромобили заняли, соответственно, около 1% рынка. Распределение по странам, впрочем, неравномерно. Например, в Норвегии новые электрокары занимают уже почти половину рынка, а в России их присутствие практически незаметно.

Рынок электромобилей в Беларуси держится на энтузиастах. Его развитие тормозит отсутствие специальных законов и тарифов, разветвленной сети зарядных станций и мер по стимулированию спроса на электротранспорт.

Рынок электромобилей в Беларуси только начинает становление. В нашей стране зарегистрировано всего чуть более 100 единиц этой техники. В Украине — более 2000 тысяч, в России — порядка 1200 единиц. Больше всего автомобилей зарегистрировано в Китае — более 650 тысяч единиц.

Прогнозируется, что к 2025 году мировой парк электромобилей вырастет до 20 млн единиц, что в 200 раз больше сегодняшнего показателя. К 2030 году электротранспорт займет 30% мирового автомобильного рынка, а в 2020-2025 годах автомобили с электромоторами и двигателями внутреннего сгорания сравниваются по цене и дальности поездки на одном заряде или заправке.

Для развития электромобильного транспорта и зарядной инфраструктуры в Беларуси научно-исследовательским и проектным предприятием «БелТЭИ» по заказу концерна «Белэнерго» в прошлом году была разработана программа. Ее оптимистичный сценарий предполагает, что к 2025 году в Беларуси будет свыше 30 тысяч электромобилей, пессимистичный — 10 тысяч.

Оба сценария могут быть реализованы только при условии стимулирующей экономической политики и изменений в законодательстве, направленных на облегчение пользования электромобилями. Рассматривали такие стимулирующие спрос на электромобили факторы, как льготные кредиты, субсидии на приобретение автомобилей, отмену таможенных пошлин и утилизационных сборов, снижение транспортного сбора, льготный тариф на электроэнергию

Специалисты посчитали, что субсидии в размере 7 тысяч долларов вкупе с относительно дешевыми тарифами на электроэнергию могли бы сделать владение электромобиля выгодным для потребителей.

Наиболее сложный вопрос связан с отменой таможенных платежей на электромобили, которые могут достигать 54% стоимости транспортного средства.

Еще одним сложным вопросом можно назвать отмену утилизационного сбора, размер которого на новые электромобили составляет порядка 400 долларов, на электрокары старше трех лет — больше 2500 долларов.

Утилизационный сбор для автомобилей с двигателями внутреннего сгорания в десять раз ниже, а гибридные автомобили вообще освобождены от этого сбора, поэтому предложили освободить электромобили от утилизационного сбора.

Кроме того, специалисты предлагают на 50% снизить транспортный сбор, а также страхование гражданской ответственности владельцев электромобилей. Производителей электромобилей и зарядных станций рекомендуют освободить

от земельного налога, налога на прибыль на три года и снизить подоходный налог до 9%.

Разработанная «БелТЭИ» программа пока не принята властями. По сути, ее положили в стол.

Во время разработки программы произошло изменение законодательства. Сейчас любая государственная программа должна инициироваться Советом министров. Таким образом, наша программа уже не может иметь статус государственной, но движение происходит. Сейчас инициативу на себя взяло Минэкономики. Они готовят собственную программу по развитию электротранспорта, не затрагивая зарядные станции. И сейчас готовится указ президента о развитии электротранспорта.

Помимо отсутствия специального законодательства и стимулирующих мер для населения развитие отрасли в Беларуси сдерживают недостаток зарядных станций. Сейчас их в Беларуси насчитывается 20 штук. Для покрытия всей страны, посчитали в «БелТЭИ», необходимо построить сеть из 1628 зарядных станций, на что потребуются около 12,7 млн долларов.

В масштабах страны 12,7 млн долларов инвестиций — это совсем немного. Нужно, чтобы кто-то либо единовременно, либо за непродолжительное время вложил эти деньги и построил сеть, однако пока что мы развиваемся по пессимистичному сценарию, и только отдельные энтузиасты устанавливают у себя зарядные станции. Мы прорабатывали варианты государственно-частного партнерства, прямых инвестиций, государственных вложений, но пока никаких решений по этому вопросу нет.

Вместе с тем о своей готовности выступить национальным оператором сети зарядных станций для электротранспорта заявило производственное объединение «Белоруснефть».

«Белоруснефть» отслеживает тематику электромобилей с 2013 года. У «Белоруснефть» девять зарядных станций, шесть из которых — станции быстрой зарядки. Мы уже давно закрыли направление Минск — Вильнюс. Если на государственном уровне будет поддержана наша инициатива выступить в качестве национального оператора, «Белоруснефть» готовы покрыть к 2025 году всю страну 176 быстрыми зарядными станциями, а к 2030-му сеть достигнет 1300 зарядных станций.

Компания «Белоруснефть» владеет электрогенерирующими источниками на местных видах топлива и готова обеспечить тариф для зарядки электротранспорта «как минимум в два раза ниже, чем сегодня предлагает Министерство энергетики».

Правда, Минэнерго пока не определилось с тарифами на электроэнергию для владельцев электромобилей, что также сдерживает развитие отрасли.

Приемлемая стоимость электроэнергии для владельцев электромобилей должна быть сравнима с тарифами для населения. В этом году, по данным Минэнерго, стоимость 1 кВт·ч составляет 5,49 цента. В будущем он вырастет.

Создается впечатление, что рынок электромобилей в Беларуси держится исключительно на энтузиастах или, «на некоторых предпринимателях, которые действуют по принципу «успеть первыми вступить в рынок».

На уровне правительства какое-то понимание есть. Но сейчас развитие идет больше в сторону создания собственного производства, потому что оно имеет социальный эффект — увеличиваются рабочие места, происходит импортозамещение. Возможно, будет косвенное субсидирование производства, но о субсидировании покупателей говорить преждевременно.

Geely Automobile Holdings Limited имеет завод в Республике Беларусь СЗАО «БЕЛДЖИ». 17 ноября 2017 года состоялось торжественное открытие завода Белджи – СКД завода (мелкоузловая сборка комплектов автомобиля) полного цикла, а именно: сварка, окраска, сборка. Новое предприятие разместилось между Борисовом и другим промышленным городом – Жодино – и занимает площадь 118 га. Новый завод принял в свой штат более 700 человек. Производственная мощность выпуска автомобилей составляет до 60 000 автомобилей в год с возможностью дальнейшего увеличения производственных мощностей. Таким образом, в качестве развития экспортной деятельности Geely Automobile Holdings Limited можно на заводе СЗАО «БЕЛДЖИ» наладить производство электромобилей Geely Emgrand GSE 2018.

По данным компании, новинка оснащена мощным индукторным электродвигателем, мощность которого составляет 160 лошадей. Мощность аккумуляторного блока, установленного на электромобиль джили эмгранд е, составляет 52 кВт/ч. Но самое интересное то, что электро автомобиль компании сможет зарядиться до 80 процентов своей мощности всего за полчаса. Такое преимущество действительно очень впечатляет, сама же компания не разглашает, как им удалось достичь такого эффекта скорости. Но, по словам разработчиков, секрет кроется в специальной системе контроля температуры батареи. Эта же система также помогает продлить жизнь батареи в условиях суровой эксплуатации, и особенно в холодную пору года, препятствуя потере заряда.

3.2 Экономическая оценка мероприятий

Программа реализации Geely Emgrand GSE 2018 в стоимостном выражении представлена в таблице 3.2.

Таблица 3.2 – Программа реализации Geely Emgrand GSE 2018 в стоимостном выражении, млн. руб.

Наименование показателей	По периодам (годам) реализации проекта						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1. Объем реализации продукции в стоимостном выражении (без НДС), млн. руб.	6803,9	6803,9	6803,9	6803,9	6803,9	6803,9	6803,9
композиционные материалы	-	-	-	-	-	-	-
внутренний рынок	2229,5	2229,5	2229,5	2229,5	2229,5	2229,5	2229,5
ближнее и дальнее зарубежье	4574,4	4574,4	4574,4	4574,4	4574,4	4574,4	4574,4
2. Выручка от реализации продукции (без НДС)	6803,9	6803,9	6803,9	6803,9	6803,9	6803,9	6803,9
3. НДС начисленный – всего	1360,8	1360,8	1360,8	1360,8	1360,8	1360,8	1360,8
4. Выручка от реализации продукции (стр. 2+стр.3)	8164,6	8164,6	8164,6	8164,6	8164,6	8164,6	8164,6
5. Удельный вес реализуемой продукции по рынкам сбыта, %:							
внутренний рынок	32,8	32,8	32,8	32,8	32,8	32,8	32,8
ближнее и дальнее зарубежье	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2

Примечание – Источник: собственная разработка.

Как видно из таблицы 3.2 объем реализации продукции по всем годам реализации проекта остается постоянным, большую часть продукции планируется реализовать на внешние рынки.

Сводный расчет затрат на производство и реализацию продукции оформляется представлен в таблице 3.2. Для анализа безубыточности выделяются условно-переменные и условно-постоянные расходы (издержки).

Таблица 3.3 – Расчет затрат на производство и реализацию продукции, млн. руб.

Элементы затрат	По периодам (годам) реализации проекта						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Затраты на производство и реализацию продукции – всего	7061,4	7061,4	7061,4	7061,4	7061,4	7061,4	7061,4
1.1. Материальные затраты – всего	6006,0	6006,0	6006,0	6006,0	6006,0	6006,0	6006,0
В том числе:							
1.1.1. сырье и материалы	203,0	203,0	203,0	203,0	203,0	203,0	203,0

Продолжение таблицы 3.

1	2	3	4	5	6	7	8
1.1.2. покупные комплектующие изделия и полуфабрикаты	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5
1.1.3. топливно-энергетические ресурсы	5758,7	5758,7	5758,7	5758,7	5758,7	5758,7	5758,7
1.1.4. работы и услуги производственного характера, прочие	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8
материальные затраты (принять в размере 5% от суммы стр. 1.1.1 - 1.1.2)							
1.2. Расходы на оплату труда	206,6	206,6	206,6	206,6	206,6	206,6	206,6
1.3. Отчисления на социальные нужды	70,3	70,3	70,3	70,3	70,3	70,3	70,3
1.4. Амортизация основных средств и нематериальных активов	136,5	136,5	136,5	136,5	136,5	136,5	136,5
1.5. Прочие затраты (10% от суммы стр. 1.1-1.4)	641,9	641,9	641,9	641,9	641,9	641,9	641,9
2. Справочно:							
2.1. условно-переменные издержки	6021,7	6021,7	6021,7	6021,7	6021,7	6021,7	6021,7
2.2. условно-постоянные издержки	1039,6	1039,6	1039,6	1039,6	1039,6	1039,6	1039,6

Примечание – Источник: собственная разработка.

Затраты на производство и реализацию продукции составят 7061,4 млн. руб., из них 6006,0 млн. руб. составят материальные затраты, в которых наибольшую долю занимают покупные комплектующие изделия.

Инвестиционные затраты представлены в таблице 3.4.

Таблица 3.4 – Инвестиционные затраты, млн. руб.

Наименование показателей	По периодам (годам) реализации проекта						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Инвестиционные затраты							
1. Капитальные затраты (без НДС)							
1.1. предынвестиционные затраты (принять 3% от стр. 1.3)	49,35	0	0	0	0	0	0
1.2. строительно-монтажные работы (принять 8% от стр. 1.3)	131,6	0	0	0	0	0	0
1.3. приобретение и монтаж оборудования	1645	0	0	0	0	0	0
1.4 предпроизводственные затраты (принять 1,5% от стр. 1.3)	24,7	0	0	0	0	0	0
2. Итого капитальные затраты без НДС – стоимость инвестиционного	1850,6	0	0	0	0	0	0

Продолжение таблицы 3.

1	2	3	4	5	6	7	8
проекта (сумма строк 1.1-1.5)							
3. НДС, уплачиваемый при осуществлении капитальных затрат (приобретении оборудования)	329,0	0	0	0	0	0	0
4. Прирост чистого оборотного капитала	354,4	-1,491	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Капитала							
5. Итого общие инвестиционные затраты с НДС (стр. 2+стр.3+стр.4)	2534,0	-1,491	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
II. Источники финансирования инвестиционных затрат							
6. Собственные средства – всего, в т.ч.	1900,5	0	0	0	0	0	0
6.1. взнос в уставный фонд	0	0	0	0	0	0	0
6.2. денежные средства за счет деятельности организации	1900,5	0	0	0	0	0	0
7. Заемные и привлеченные средства – всего	633,5	0	0	0	0	0	0
В том числе:							
7.1. иностранные кредиты	0	0	0	0	0	0	0
7.2. внутренние кредиты в иностранной валюте	0	0	0	0	0	0	0
7.3. внутренние кредиты в национальной валюте	633,5	0	0	0	0	0	0
8. Итого по всем источникам финансирования инвестиционных затрат (стр. 6 + стр. 7)	2534,0	0	0	0	0	0	0
9. Из общего объема финансирования инвестиционных затрат, %:	0	0	0	0	0	0	0
9.1. доля собственных средств	75	0	0	0	0	0	0
9.2. доля заемных и привлеченных средств	25	0	0	0	0	0	0
III. Финансовые издержки по проекту							
10. Плата за кредиты (займы), связанная с осуществлением инвестиционных затрат по проекту (проценты по кредитам (займам), комиссии банков и другие платежи) – всего	209,1	128,8	64,4	0	0	0	0
11. Источники финансирования платы за кредиты (займы), связанные с осуществлением капитальных затрат по проекту (указать) – всего	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0
IV. Суммарная потребность в инвестициях (стр. 5+стр.10)	2743,0	127,3	64,4	0,0	0,0	0,0	0,0

Примечание – Источник: собственная разработка.

Таким образом, проведенные расчеты показали, что стоимость оборудования составит 2534,0 млн. руб.

Расчет прибыли от реализации продукции представлен в таблице 3.5. В данной таблице отражаются ежегодно образующаяся прибыль или убытки.

Из представленных данных видно, что предприятие будет стабильно получать прибыль от реализации продукции, что дает возможность погашать кредит на оборудование и оставшуюся часть расходовать на развитие деятельности.

Таблица 3.5 – Расчет прибыли от реализации, млн. руб.

Наименование показателей	По периодам (годам) реализации проекта						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1 Выручка от реализации продукции	8164,6	8164,6	8164,6	8164,6	8164,6	8164,6	8164,6
2 Налоги, сборы, платежи, включаемые в выручку от реализации продукции	-167,1	161,9	161,9	161,9	161,9	161,9	161,9
3 Выручка от реализации продукции (за вычетом НДС, акцизов и иных обязательных платежей) (стр. 1 - стр. 2)	8331,7	8002,7	8002,7	8002,7	8002,7	8002,7	8002,7
4 Условно-переменные издержки	6021,7	6021,7	6021,7	6021,7	6021,7	6021,7	6021,7
5 Маржинальная (переменная) прибыль (стр. 3 - стр.4)	2477,0	1819,0	1819,0	1819,0	1819,0	1819,0	1819,0
6 Условно-постоянные издержки	1039,6	1039,6	1039,6	1039,6	1039,6	1039,6	1039,6
7 Прибыль (убыток) от реализации (стр. 3 - стр. 4- стр. 6)	1270,3	941,3	941,3	941,3	941,3	941,3	941,3
8 Прибыль (убыток) от текущей деятельности							
9 Прибыль (убыток) до налогообложения	0	0	0	0	0	0	0
10 Налог на прибыль	0	0	0	0	0	0	0
11 Чистая прибыль (убыток)	1270,3	941,3	941,3	941,3	941,3	941,3	941,3
12 Чистый доход	0	0	0	0	0	0	0
13 Погашение задолженности по долгосрочным кредитам, займам	0	0	0	0	0	0	0

Примечание – Источник: собственная разработка.

Оценка эффективности инвестиций базируется на сопоставлении ожидаемого чистого дохода от реализации проекта с инвестированным в проект капиталом. В основе метода лежит вычисление чистого потока наличности, определяемого как разность между чистым доходом по проекту и суммой общих

инвестиционных затрат и платы за кредиты (займы), связанной с осуществлением капитальных затрат по проекту.

Расчет чистого потока наличности осуществляется в соответствии с таблицей 3.6.

Таблица 3.6 – Расчет чистого потока наличности и показателей эффективности проекта, млн. руб.

Виды доходов и затрат, наименование показателей	По периодам (годам) реализации проекта						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	2	3	4	5	6	7	8
1. ОТТОК НАЛИЧНОСТИ							
1.1. Капитальные затраты без НДС	1850,6	0	0	0	0	0	0
1.2. Прирост чистого оборотного капитала	354,4	-1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.3. Плата за кредиты (займы), связанные с осуществлением капитальных затрат по проекту	209,1	128,8	64,4	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Полный отток	2414,0	127,3	64,4	0,0	0,0	0,0	0,0
3. ПРИТОК НАЛИЧНОСТИ							
3.1. Чистый доход организации (по табл. 8.1)	1178,2	908,4	908,4	908,4	908,4	908,4	908,4
3.2. Чистый доход организации за базисный период	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Чистый доход по проекту (стр. 3.1 - стр. 3.2)	1178,2	908,4	908,4	908,4	908,4	908,4	908,4
5. Сальдо потока (чистый поток наличности – ЧПН) (стр. 4 - стр. 2)	-1235,8	781,1	844,0	908,4	908,4	908,4	908,4
6. То же нарастающим итогом (накопленная сумма по стр. 5)	-1235,8	-454,7	389,3	1297,7	2206,1	3114,5	4023,0
7. Коэффициент дисконтирования (при ставке дисконтирования 22,6 %)	0,816	0,666	0,544	0,444	0,363	0,296	0,242
8. Дисконтированный отток	1970,6	84,8	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9. Дисконтированный приток	961,8	605,4	494,2	403,4	329,3	268,8	219,5
10. Дисконтированный ЧПН (стр. 9 - стр. 8)	-1008,8	520,5	459,1	403,4	329,3	268,8	219,4
11. То же нарастающим итогом (по стр. 10) – чистый дисконтированный доход (ЧДД)	-1008,8	-488,3	-29,2	374,2	703,5	972,4	1191,8
12. Показатели эффективности проекта:	1850,6	0	0	0	0	0	0
12.1. Чистый дисконтированный доход (ЧДД) (по стр. 11)	1191,8						
12.2. Простой срок	2,7						

Продолжение таблицы 3.6

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

окупаемости проекта (по стр. 6)							
12.3. Динамический срок окупаемости проекта (по стр. 11)	3,2						
12.4. Внутренняя норма доходности (ВНД) (по стр. 5), %	34,30%						
12.5. Индекс рентабельности (ИР) (по стр. 8 и стр. 9)	1,570						
13. Финансово-экономические показатели:							
13.1. Рентабельность реализованной продукции, %	14,75	10,93	10,93	10,93	10,93	10,93	10,93
13.2. Рентабельность продаж, %	12,76	9,45	9,45	9,45	9,45	9,45	9,45

Примечание – Источник: собственная разработка.

Данный проект обладает финансовой привлекательностью так как имеет не очень большой срок окупаемости: простой срок окупаемости 2,7 лет, динамический срок окупаемости – 3,2 года. Индекс рентабельности составляет 1,570, что больше 1, т.е. проект является прибыльным и его следует принять. Рентабельность реализованной продукции в первый год составит 14,75 %, а по всем оставшимся годам снизится до 10,93 %.

На основе всего вышеизложенного сделаем следующие выводы.

В 2018 году во всем мире было продано 996 557 электромобилей. С учетом подзаряжаемых гибридов число реализованных электрических машин составляет 2 миллиона 18 тысяч штук. Годом ранее таких автомобилей продали 1 миллион 281 тысячу.

Рынок электромобилей в Беларуси только начинает становление. В Беларуси зарегистрировано всего чуть более 100 единиц этой техники. В Украине — более 2000 тысяч, в России — порядка 1200 единиц. Больше всего автомобилей зарегистрировано в Китае — более 650 тысяч единиц.

В качестве развития экспортной деятельности Geely Automobile Holdings Limited можно на заводе СЗАО «БЕЛДЖИ» наладить производство электромобилей Geely Emgrand GSE 2018. Данный проект обладает финансовой привлекательностью так как имеет не очень большой срок окупаемости: простой срок окупаемости 2,7 лет, динамический срок окупаемости – 3,2 года. Индекс рентабельности составляет 1,570, что больше 1, т.е. проект является прибыльным и его следует принять. Рентабельность реализованной продукции в первый год составит 14,75 %, а по всем оставшимся годам снизится до 10,93 %.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследования проведённые при подготовке магистерской диссертации позволяют сделать ряд выводов.

Развитие экспортно-ориентированной экономики является результатом расширения международных экономических отношений позволяющей решать проблемы научно-технического прогресса, расширять возможности отечественных отраслей производства в использовании передового производственного оборудования, разработке новых методов управления и маркетинга, расширять возможности увеличения ассортимента экономических благ и их качества, внедрять ресурсосберегающие технологии, снижать степень негативного воздействия на окружающую среду.

Развитие экспортных отраслей, их расширение следует стимулировать как на микроуровне посредством налоговых стимулов для экспортёров и долгосрочных льготных кредитов на развитие экспортных секторов экономики, так и на макроуровне за счёт использования доходов от экспортных пошлин и соответствующего механизма распределения внешних займов в качестве источника финансирования экспортных отраслей, государственных инвестиций в создание совершенной индустриально-экономической инфраструктуры для внешнеэкономической деятельности.

Развитие экспортного промышленного производства предлагается рассматривать в тесном взаимодействии с природной средой. Экологические проблемы чрезвычайно актуальны как для отдельного предприятия, для всего промышленного комплекса страны, а так и для всей планеты Земля. Производственная деятельность людей, в её развитии, с одной стороны направлена на максимальное удовлетворение возрастающих потребностей людей, с другой стороны промышленность являлась основным потребителем природных ресурсов – мощный источник загрязнения окружающей среды.

На примере интенсивного индустриального развития Китая показаны катастрофические последствия «экономического чуда» Китая, которое сопровождается разрушением природной среды, что несомненно оказывает серьёзное негативное воздействие на здоровье населения страны, а так же на перспективу дальнейшего экономического роста.

Многую проанализирована стратегия автомобильной компании Geely Automobile Holdings Limited по интеграции в мировой рынок, которая строится за счёт роста качества выпускаемой продукции, ценовой доступности, а также концепции охраны окружающей среды на протяжении всего жизненного цикла организации производства, исследовании и разработок, организации

производственного процесса, продаж и логистики, реализации потребительских свойств экономического блага.

Компания активно продвигает новую стратегию энергетического транспортного средства «Blue Geely Initiation», демонстрирую свою приверженность превращения в лидера отрасли в области производства новых энергетических транспортных средств на фоне роста их продаж как в Китае так и в мире. При этом стратегия включает в себя выработку целей и задач в области охраны окружающей среды, которые соответствуют или даже превосходят требования мирового законодательства.

По итогам 2018 г. доля продаж электрокаров и подзаряжаемых гибридов в мире достигла 2.1% от общего количества проданных машин. Чистые автомобили заняли, соответственно, около 1% рынка.

В 2018 г. было продано 996557 электромобилей, а с учётом подзаряжаемых гибридов число реализованных машин составило 2 млн. 18 тыс. штук.

Если говорить о Беларуси, то в стране зарегистрировано около 100 единиц этой техники. В Украине более 2000 единиц, в России – 1500 единиц. Более всего единиц зарегистрировано в Китае – 650 тыс. единиц.

Прогнозируется, что к 2025 г. мировой парк автомобилей вырастет до 20 млн. единиц, а к 2030 г. займёт 30 % мирового автомобильного рынка.

Оптимистичный прогноз по Беларуси – к 2025 г. парк электромобилей составит около 30 тыс. штук.

Мною предполагается для развития экспертной деятельности Geely Automobile Holdings Limited необходимо наладить производства электромобилей Geely Emgrand GSE 2018 в Беларуси на заводе СЗАО «БЕЛДЖИ». Данный проект обладает финансовой привлекательностью так как имеет не очень большой срок окупаемости:

- простой срок окупаемости - 2,7 года;
- динамический срок окупаемости – 3,2 года.

Индекс рентабельности составит 1,570, что больше 1, т.е. данный проект является прибыльным и с учётом прогноза развития рынка электромобилей его следует принять.

Рентабельность реализованной продукции в первый год может составить 14,75 %, а затем снизиться до 10 %.

Реализация данного сценария возможна при условии проведения стимулирующей экономической политики и изменениях в законодательстве, направленных на облегчение пользования электромобилями. Так же необходимо предусмотреть ряд факторов стимулирующих спрос на электромобили таких как:

- льготное кредитование;
- субсидии на приобретение автомобилей;

- отмену таможенных пошлин и утилизационных сборов;
- снижение транспортного сбора
- установление льготных тарифов на электроэнергию на зарядных станциях.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Абрамов, В.Л. Мировая экономика: учебное пособие / В.Л. Абрамов. - М.: Дашков и К, 2008. - 312 с.
- 2 Алехнович, А.В. Управление внешнеэкономической деятельностью в РФ: учебник / А.В. Алехнович. – М.: Амалфея, 2014. – 416 с.
- 3 Балабанов, И.Т. Внешнеэкономические связи: учеб. пособие / И.Т. Балабанов. – М.: 2016. – 93 с.
- 4 Бахрамов, Т.Г. Организация внешнеэкономической деятельности: Особенности менеджмента: учеб. пособие / Т.Г. Бахрамов, Н.В. Глухов. – СПб.: Лань, 2015. – 444 с.
- 5 Бровкова, Е.Г. Внешнеэкономическая деятельность: учебник / Е.Г. Бровкова, И.П. Продиус. – М.: МТ-Пресс, 2014. – 186 с.
- 6 ВТО прогнозирует умеренный рост мировой торговли в 2016-2017 годах [Электронный ресурс] / International Centre for Trade and Sustainable Development. – Режим доступа: <http://www.ictsd.org/bridges-news>. – Дата доступа: 27.12.2017.
- 7 Верба, В.Е. Финансы внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования: учебник / В.Е. Верба. – М.: Экзамен, 2013. – 212 с.
- 8 Взаимодействие производства и окружающей среды [Электронный ресурс] / ekologyprom.ru. – Режим доступа: <http://ekologyprom.ru/uchebnik-po-promyshlennoj-ekologii/112-vzaimodejstvie-proizvodstva-i-okruzhayushhej-sredy.html>. – Дата доступа: 04.05.2019.
- 9 Влияние автомобильного транспорта на окружающую среду [Электронный ресурс] / <http://biofile.ru>. – Режим доступа: <http://biofile.ru/bio/22604.html>. – Дата доступа: 03.05.2019.
- 10 Внешнеэкономическая деятельность предприятия: учебник / Л.Е. Стровский [и др.]; под ред. Л.Е. Стровского. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – 823 с.
- 11 Герчикова, И.Н. Международное коммерческое дело: учебник / И.Н. Герчикова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – 671 с.
- 12 Гофман, Н.Ф. Основы внешнеэкономической деятельности: учебник / Н.Ф. Гофман, Г.А. Маховикова. – СПб.: Питер, 2015. – 208 с.
- 13 Грачев, Н.Ю. Внешнеэкономическая деятельность. Организация и техника внешнеторговых операций: учебно-практ. пособие / Н.Ю. Грачев. – М.: Интел-Синтез, 2015. – 592 с.
- 14 Гурова, И.П. Мировая экономика: учебник для студентов / И.П. Гурова. - М.: Омега-Л, 2012. - 400 с.
- 15 Дегтярева, О.И. Внешнеэкономическая деятельность: учеб. пособие / О.И. Дегтярева. – М.: Дело, 2014. – 424 с.

- 16 Джинджолия, А.Ф. Мировая экономика и международные экономические отношения: учебное пособие / Л.С. Шаховская, А.Ф. Джинджолия, Е.Г. Попкова. - М.: КноРус, 2013. - 256 с.
- 17 Иванова, Н. Г. Внешнеэкономическая деятельность предприятий: учебник / Н. Г. Иванова. – М.: Высшая школа, 2014. – 128 с.
- 18 Ковалев, В.В. Внешнеэкономические аспекты развития предприятий: учебник / В.В. Ковалев, О.Н. Волкова. – М.: Дело, 2015. – 55 с.
- 19 Комкова, Е. 20 лет НАФТА [Текст] / Е. Комкова // Мировая экономика и международные отношения. — 2015. — № 7. — С. 41-52.
- 20 Кудров, В.М. Мировая экономика: социально-экономические модели развития: учебное пособие / В.М. Кудров. - М.: Магистр, ИНФРА-М, 2011. – 399 с.
- 21 Ломакин, В.К. Мировая экономика: учебник для студентов вузов / В.К. Ломакин. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. - 671 с.
- 22 Любецкий, В.В. Мировая экономика и международные экономические отношения: учебник / В.В. Любецкий. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 350 с.
- 23 Международные экономические отношения: учебник для вузов / под ред. В.Е. Рыбалкина. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. – 605 с.
- 24 Михайлин, А.Н. Управление внешнеэкономической деятельностью фирмы: учеб. пособие / А.Н. Михайлин. – М.: МАЭП, ИИК «Калита», 2013. – 112 с.
- 25 Мировой рынок электронной коммерции вырастет по итогам 2018 года на 17% [Электронный ресурс] / www.retail-loyalty.org. – Режим доступа: <https://www.retail-loyalty.org/news/mirovoy-rynok-elektronnoy-kommertsii-vyrastet-po-itogam-2017-goda-na-17/>. – Дата доступа: 26.04.2019.
- 26 Морозов, Ю.П. Внешнеэкономическая деятельность: организационно-экономический аспект: учебник / Ю.П. Морозов, О.В. Чкалова. – Нижний Новгород: Высшая школа, 2012. – 241с.
- 27 Негативное влияние транспорта на окружающую среду [Электронный ресурс] / vtorothodi.ru. – Режим доступа: <http://vtorothodi.ru/ecology/vliyanie-transporta-na-okruzhayushhuyu-sredu>. – Дата доступа: 03.05.2019.
- 28 Нестабильная стабильность: экономические итоги Китая в 2018 году [Электронный ресурс] / Война и мир. – Режим доступа: <http://www.warandpeace.ru/ru/analysis/view/118970/>. – Дата доступа: 03.05.2019.
- 29 Нормы выбросов вредных веществ автомобилями в мире. Справка [Электронный ресурс] / Аргументы и факты. – Режим доступа: http://www.aif.ru/dontknows/file/normy_vybrosov_vrednyh_veshchestv_avtomobilyami_v_mire_spravka. – Дата доступа: 01.05.2019.
- 30 Нухович Э.С. Мировая экономика на рубеже XX-XXI веков / Э.С. Нухович, Б.М. Смитиенко, М.А. Эскиндиоров. М., 2005.– 420 с.

- 31 Пашковская, М.В. Мировая экономика: Учебник / М.В. Пашковская, Ю.П. Господарик. - М.: МФПУ Синергия, 2012. - 528 с.
- 32 Пономарева, Е.С. Мировая экономика и международные экономические отношения: Учебное пособие для студентов вузов, обуч. по экономическим специальностям / Е.С. Пономарева, П.С. Томилов, Л.А. Кривенцова. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 287 с.
- 33 Продажи электромобилей в мире в 2018 году достигли миллиона штук [Электронный ресурс] / evmode.ru. – Режим доступа: <http://evmode.ru/2019/02/11/prodazhi-elektromobilej-v-mire-v-2018-godu-dostigli-milliona-shtuk/>. – Дата доступа: 03.05.2019.
- 34 Ростовский, Ю.М. Внешнеэкономическая деятельность: учебник / Ю.М. Ростовский, В.Ю. Гречков. – М.: Экономистъ, 2012. – 589 с.
- 35 Промышленное производство и окружающая среда [Электронный ресурс] / www.eprussia.ru. – Режим доступа: <https://www.eprussia.ru/epr/253/16331.htm>. – Дата доступа: 03.05.2019.
- 36 Раджабова, З.К. Мировая экономика: Учебник / З.К. Раджабова. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 304 с.
- 37 Спиридонов, И.А. Мировая экономика: Учебное пособие / И.А. Спиридонов. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 272 с.
- 38 Статистика Торговли [Электронный ресурс] / <http://vawilon.ru>. – Режим доступа: <http://vawilon.ru/statistika-torgovli/>. – Дата доступа: 30.04.2019.
- 39 Статистика туризма [Электронный ресурс] / <http://vawilon.ru>. – Режим доступа: <http://vawilon.ru/statistika-v-turizme/>. – Дата доступа: 30.04.2019.
- 40 Стрелкова, И.А. Мировая экономика: Учебное пособие / И.А. Стрелкова. - М.: ИЦ РИОР, ИНФРА-М, 2013. - 267 с.
- 41 Торговля без поддержки [Электронный ресурс] / Ведомости. – Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2018/04/14/torgovlya-bez-podderzhki>. – Дата доступа: 03.04.2019.
- 42 Халеви́нская, Е.Д. Мировая экономика и международные экономические отношения: Учебник / Е.Д. Халеви́нская. - М.: Магистр, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 400 с.
- 43 Хасбулатов, Р.И. Мировая экономика: Учебник для бакалавров / Р.И. Хасбулатов. - М.: Юрайт, 2013. - 884 с.
- 44 Чеботарев, Н.Ф. Мировая экономика и международные экономические отношения: Учебник для бакалавров / Н.Ф. Чеботарев. - М.: Дашков и К, 2013. - 352 с.
- 45 Шкваря, Л.В. Мировая экономика. Схемы и таблицы: Учебное пособие для студентов вузов / Л.В. Шкваря. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. - 391 с.

46 Экономическая теория: учеб. пособие / Л.Н. Давыденко, А.И. Базылева, А.А. Дичковский и др.; Под общ. ред. Л.Н. Давыденко. – 2-ое изд., перераб. – Мн.: Выш. шк., 2004. – 366 с.

47 Экономическая теория: Учебник. – Изд. испр, и доп. / Под об. Ред. академика В.И. Видяпина, А.И. Добрынина, Г.П. Журавлевой, Л.С. Тарасевича. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 322 с.

48 Экономика Китая [Электронный ресурс] / ereport.ru. – Режим доступа: <http://www.ereport.ru/stat.php?amp&count=china&razdel=country>. – Дата доступа: 03.05.2019.

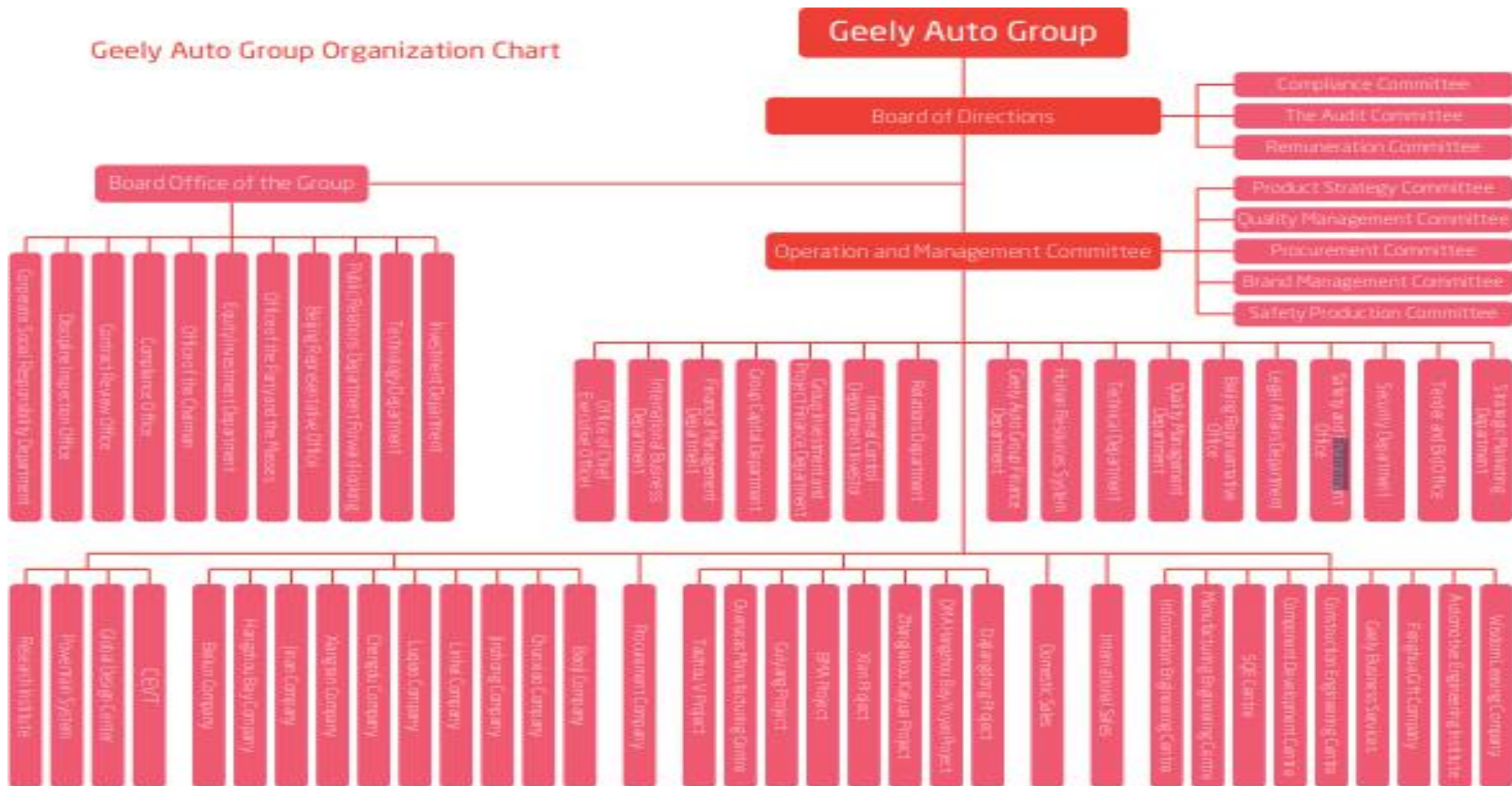
49 Экспорт Китая в 2017 году превысил ожидания [Электронный ресурс] / ТОРГПРОМИНФО. – Режим доступа: <http://torgprominfo.com/mirovaya-ekonomika/eksport-kitaya-v-2017-godu-prevysil-ozhidaniya/>. – Дата доступа: 04.01.2018.

50 Geely Automobile Holdings Limited [Electronic resource] / Official site. - Access mode: <http://global.geely.com/>. - Access date: 03.05.2019.

51 World Economic Situation and Prospects 2019 / United Nations. – New York, 2019. – 246 p.

52 WORLD TRADE STATISTICAL REVIEW 2018 / WTO. – Geneva, 2018. – 213 p.

Организационная структура Geely Automobile Holdings Limited



ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Бухгалтерский баланс

Период до:	2018 31/12	2017 31/12	2016 31/12	2015 31/12
<i>Итого оборотные активы</i>	42785,48	53008,18	47249	25347,85
<i>Денежные средства и краткосрочные финансовые вложения</i>	15737,2	13414,64	15045,49	9184,04
<i>Денежные средства</i>	15737,2	13414,64	15045,49	9166,93
<i>Денежные средства и их эквиваленты</i>	-	-	-	-
<i>Краткосрочные финансовые вложения</i>	-	-	-	17,12
<i>Общая дебиторская задолженность, нетто</i>	21687,02	31696,92	27779,97	13097,06
<i>Дебиторская задолженность – торговля, нетто</i>	1083,69	700,7	1237,36	1593,14
<i>Итого Товарно-материальные Запасы</i>	4250,8	7003,48	3531,63	2059,42
<i>Расходы будущих периодов</i>	66,54	47,81	42,88	37
<i>Прочие оборотные активы, всего</i>	1043,93	845,33	849,04	970,33
<i>Итого активы</i>	91460,98	84980,75	67582,84	42292,46
<i>Основные средства, итого – нетто</i>	23422,62	14052,94	10650,31	8034,43
<i>Основные средства, итого – брутто</i>	28159,28	17925,76	13979,03	10696,27
<i>Накопленная амортизация, всего</i>	-4736,67	-3872,82	-3328,71	-2661,84

<i>Гудвилл, нетто</i>	26,41	16,08	6,92	2,58
<i>Нематериальные активы, нетто</i>	14993,19	10331,11	0401,01	3200,24
<i>Долгосрочные финансовые вложения</i>	0322,29	4020,34	1023,19	2013,31
<i>Векселя к получению – долгосрочные</i>	-	-	-	-
<i>Прочие долгосрочные активы, всего</i>	3910,99	2323,23	2191	1031,03
<i>Прочие активы, всего</i>	-	-	-	-

Итого краткосрочные обязательства 43760,4 49901,95 40630,2 20449,25

<i>Кредиторская задолженность</i>	27281,16	31638,85	23140,8	11204,91
<i>Кредиторская/накопленная задолженность</i>	41438,04	47532,53	-	-
<i>Накопленные расходы</i>	3820,14	3443,59	2550,5	2125,72
<i>Векселя к платежу/краткосрочная задолженность</i>	1375,28	1296,46	174,38	-
<i>Текущая часть долгосрочных кредитов и займов/Капитализируемая аренда</i>	-	-	-	-
<i>Прочие краткосрочные обязательства, всего</i>	11283,82	13523,06	14764,52	7118,63

Итого обязательства 46517 50513,71 43145,61 22768,64

<i>Общая долгосрочная задолженность по кредитам и займам</i>	2047,82	-	2068,32	1928,86
<i>Долгосрочные кредиты и займы</i>	2047,82	-	2068,32	1928,86

<i>Обязательства по финансовой аренде</i>	-	-	-	-
<i>Прочие заемные средства</i>	3423,1	1296,46	2242,69	1928,86
<i>Долгосрочные обязательства по отложенному налогу на прибыль</i>	278,04	267,97	198,07	174,83
<i>Неконтролируемая доля в дочерних компаниях</i>	430,74	343,79	249,02	215,71
<i>Прочие обязательства, всего</i>	-	-	-	-

<i>Итого акционерный капитал</i>	44943,98	34467,05	24437,23	19523,82
----------------------------------	----------	----------	----------	----------

<i>Погашаемые привилегированные акции, всего</i>	-	-	-	-
<i>Непогашаемые привилегированные акции, нетто</i>	-	-	-	-
<i>Обыкновенные акции</i>	164,47	164,29	162,71	161,35
<i>Добавочный капитал</i>	6692,3	6641,2	6212,32	5818,47
<i>Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)</i>	38119,33	27785,13	18200,35	13459,31
<i>Собственные акции, выкупленные у акционеров, по стоимости приобретения</i>	-	-	-	-
<i>Право работников на получение акций компании (ESOP)</i>	-	-	-	-
<i>Нереализованный доход (убыток)</i>	-	-	-	-

<i>Прочие собственные средства</i>	-32,12	-123,58	-138,15	84,68
<i>Итого обязательства и капитал</i>	91460,98	84980,75	67582,84	42292,46
<i>Обыкновенные акции в обращении, всего</i>	8981,61	8970,51	8882,86	8801,99
<i>Привилегированные акции в обращении, всего</i>	-	-	-	-

* В млн. CNY (за исключением акций)

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Отчет о доходах

Период до:	2018 31/12	2017 31/12	2016 31/12	2015 31/12
<i>Общий доход</i>	106595,13	92760,72	53721,58	30138,26
<i>Выручка</i>	106595,13	92760,72	53721,58	30138,26
<i>Прочие доходы</i>	-	-	-	-
Стоимость доходов	85081,73	74779,34	43879,86	24667,6
<i>Валовая прибыль</i>	21513,41	17981,38	9841,72	5470,65
<i>Итого Операционные расходы</i>	92159,77	80608,46	47478,86	27407,01
<i>Продажа/общие/административные Расходы, всего</i>	8315,03	7006,25	5104,82	3805,41
<i>Исследования и разработки</i>	-	-	-	-
<i>Амортизация</i>	-	-	-	-
<i>Процентные расходы (доходы)</i>	-	-89,97	-242,97	-1,82
<i>Необычные расходы (доходы)</i>	-	16,33	-375,7	-72,03
<i>Прочие операционные расходы, всего</i>	-1236,98	-1103,48	-887,15	-992,15
<i>Операционные доходы</i>	14435,36	12152,26	6242,72	2731,25
Процентные доходы (расходы), не-операционные, нетто	523,61	59,14	-38,77	143,56
Прибыль (убыток) от продажи активов	-	562,56	-	-
Прочие доходы, нетто	-	-	-	-

<i>Чистая прибыль до налогов</i>	14958,97	12773,96	6203,94	2874,8
Отчисления на уплату налогов	2284,57	2038,57	1033,76	586,14
<i>Чистый доход после уплаты налогов</i>	12674,4	10735,39	5170,19	2288,66
Доля меньшинства	-121,19	-101,67	-57,79	-28,13
Акции в филиалах	-	-	-	-
Перерасчет согласно общепринятым принципам бухгалтерского учёта США	-	-	-	-
<i>Чистая прибыль до вычета чрезвычайных статей</i>	12553,21	10633,72	5112,4	2260,53
Чрезвычайные статьи	-	-	-	-
<i>Чистая прибыль</i>	12553,21	10633,72	5112,4	2260,53
Корректировка чистой прибыли	-	-	-	-
<i>Прибыль по обыкновенным акциям, за исключением чрезвычайных статей</i>	12553,21	10633,72	5112,4	2260,53
Корректировка на размывание акционерного капитала	-	-	-	-
Разводненная прибыль	12553,21	10633,72	5112,4	2260,53
Разводненное средневзвешенное количество акций в обращении	9174,03	9155,57	8820,61	8809,51
<i>Прибыль на акцию после дополнительной эмиссии за исключением чрезвычайных статей</i>	1,37	1,16	0,58	0,26
Сумма дивидендов на каждую обыкновенную акцию	0,31	0,24	0,11	0,03
Нормализованная прибыль на акцию после дополнительной эмиссии	1,37	1,11	0,55	0,25