

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НА СФЕРУ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ

А.В.Матросов

Научный руководитель А.Г.Савин
Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева

Логистическая система представляет собой сопряженную упорядоченную совокупность разнотипных элементов, которая характеризуется не только качествами, присущими отдельным составляющим структуры, но и обладает некоторой эмерджентностью. Логистической системе свойственна определенная структура, которая будет обладать следующими характеристиками:

- целостность;
- кратность;
- взаимосвязанность;
- интегративность;
- организованность;
- устойчивость.

Традиционно к элементам логистической системы принято относить разнородные объекты:

- предприятия оптовой и розничной торговли;
- транспортные предприятия;
- логистические компании;
- экспедиторские компании;
- организации, осуществляющие таможенное сопровождение и проч....

Анализ исследований, проведенных в области логистики позволяет отметить значительное влияние логистической системы на сферу оказания услуг. Становится очевидно, что логистическая система не только сокращает продолжительность логистических циклов и сказывается на качестве логистического сервиса, но и создает возможность влиять на производительность.

Среди ключевых показателей эффективности логистической системы принято выделять общие логистические издержки, в которые включаются затраты на выполнение логистических операций, ущербы от предполагаемых логистических рисков, а также классические затраты на логистическое администрирование. К логистическим рискам традиционно относят межгосударственные санкции. Очевидно, что кризис 2022 года, вызванный введением санкций против Российской Федерации отличается от всех ранее существовавших своей нециклическостью. Введение санкций против РФ в значительной степени оказало влияние на деятельность многочисленного количества организаций и в большей мере затронуло рынок транспортно-логистических услуг.

Как следствие, можно наблюдать прекращение деятельности части компаний по причине отсутствия возможности адаптировать бизнес под возникшие условия. В основном это затронуло интересы предприятий, осуществляющих деятельность в сфере доставки товаров из других государств. Часть компаний сменила траекторию либо приостановило деятельность в данной сфере.

Наиболее устойчивые участники рынка транспортно-логистических услуг произвели работу по оптимизации расходов, провели тщательный анализ маршрутов доставки, консолидировали складские заявки и сместили фокус на доставку больших партий товара.

Многие компании, предпринявшие попытки оперативно перестроить логистические траектории, понесли убытки по причине непредсказуемо коррелирующегося курса валют.

Можно сказать, что эти процессы выступили катализатором внедрения продуктов для оцифровки операций в транспортно-логистической сфере.

Осуществление транспортировки товаров через северо-западные границы РФ напрямую связано с увеличением расходов по причине дополнительного логистического “крюка”. Для решения данной проблемы Российская Федерация в настоящий момент активно развивает транспортную траекторию “север-юг”, в том числе с интеграцией транспортных коридоров Казахстана и Китая. Например, в начале 2022 г. был запущен первый контейнерный поезд из Урад-Хоуци в Москву, который за 10 дней доставил 50 контейнеров с сельскохозяйственной продукцией. В марте 2022 г. РЖД открыли новый сухопутный мультимодальный сервис через Казахстан, между Шэньчжэнем и Санкт-Петербургом.[1]

Также следует отметить смещение фокуса транспортно-логистических компаний в сторону стран участниц Таможенного союза Евразийского экономического союза, куда входят не только Россия и Казахстан, но и Белоруссия, Армения и Киргизия.

В настоящее время наблюдается положительная динамика в сфере транспортно-логистических услуг. По данным аналитиков спад в отрасли транспортно-логистических услуг в 2022 году составил 24,9, но при этом уже в 2023 году отмечена положительная динамика - 2,4%. Ожидается дальнейший рост рынка транспортно-логистических услуг. По прогнозам исследователей ожидаемые темпы прироста рынка в 2023-2026 гг. будут на уровне 3,0%.[1]

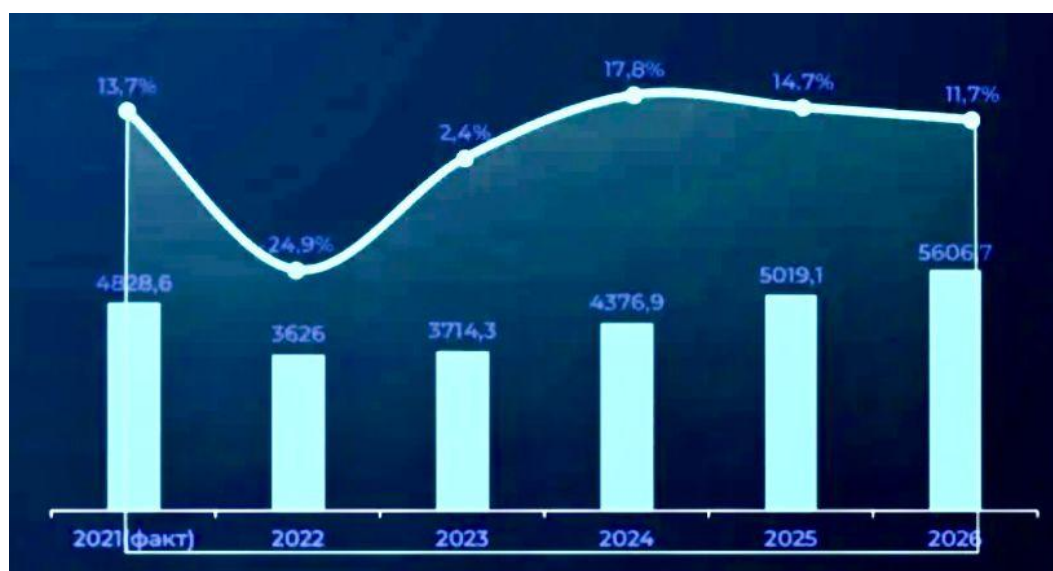


Рисунок 1 - Прогноз объема рынка транспортно-логистических услуг

Рассмотрим, как логистика в текущих условиях сказалась на сфере услуг, а именно ресторанный бизнес. Логистическая структура ресторанного бизнеса включает в два трека участия в логистической системе: взаимодействие с поставщиками, обеспечивающими бесперебойную работу производственного процесса и взаимодействие с поставщиками оборудования (инвентаря).

После введения санкций против РФ многие поставщики, как продуктов питания, так и оборудования ушли с российского рынка.

Так, например ресторанный рынок в 2022 году уменьшился на 10-50%, цены поставщиков выросли до 70%.[2] В сложившихся обстоятельствах, рестораны вынуждены отказываться от некоторых блюд в меню либо по причине высокой стоимости продуктов, либо по причине их отсутствия на рынке. Рестораторы предпринимают все возможные попытки для сохранения и поддержания бизнеса. Ищут новых поставщиков, способных

предоставить аналоги импортным продуктам, запускают новые концепции развития бизнеса. Очевидно, что повышение цен на продукты, влечет за собой увеличение стоимости блюд. При этом стоит отметить рост отечественных производителей качественных продуктов. Это позволяет коррелировать цены в меню.

За год количество ресторанов, которые перешли на доставку, увеличилось вдвое. Сейчас пять тысяч ресторанов в России подключены к сервисам доставки. Средний чек в доставке по стране вырос на 2% год к году, а в Москве упал на 35%. [3]

В среднем у компаний, активно развивающих доставку, на нее уже приходится 50% и более заказов. У крупных ресторанных сетей соотношение доходит до 80%. Большинство предприятий, ориентированных на рост количества клиентов и расширение доставки, используют возможности как собственной доставки, так и сторонних сервисов. 53% опрошенных компаний развивают собственную доставку, 43% подключены к сервисам (Delivery Club, «Яндекс.Еда», «Сбермаркет» и др.).

Отдельно следует выделить проблемы, возникшие с поставкой производственного оборудования и запасных частей к нему. Из-за возникшего транспортно - экспедиционного «крюка» стоимостькратно возросла.

Список использованных источников

1. <https://vc.ru/trade/507484-prognoz-razvitiya-rynka-logistiki-rossii-2022>
2. <https://www.retail.ru/articles/restoranny-rynok-2022-poteri-ili-vozmozhnosti/>
3. <https://sberbusiness.live/publications/biznes-v-deistvii-kak-menietsia-restoranyi-biznes-v-2023-godu-rasskazyvaiut-restoratory>

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ С КЛИЕНТАМИ В БАНКОВСКОЙ СФЕРЕ НА ПРИМЕРЕ ЭЛЕКТРОННЫХ СРЕДСТВ ПЛАТЕЖА

Э. Р. Миннигулова

Научный руководитель Е.А. Ефимова
Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева

В данной статье описаны важные свойства электронных средств платежа, отличительные черты открытия и использования. Основная цель данной статьи определить, с какими сложностями могут столкнуться пользователи электронных кошельков, если они не знают их юридических особенностей и исходя из этого, дать рекомендации для безопасного потребления данного уникального продукта.

Электронный кошелек – это особенный банковский счёт, для открытия которого достаточно номера телефона (в некоторых случаях, так же указывается электронная почта). Изначально будет открыто неперсонифицированное электронное средство платежа или НЭСП. Физическое лицо сможет хранить на счёте не более 15 000 рублей за раз, и в течение календарного месяца расходные операции по такому Анонимному счёту не должны превышать 40 000 рублей. При этом важно учитывать, что деньги могут быть переведены только в пользу юридических лиц и ИП. Информация по данному счёту указана в части 5 статьи 10 Федерального закона от 27.06.2011 № 161-ФЗ «О национальной платёжной системе».

После открытия НЭСП, физ. лицо может перейти на счёт с удалённой упрощённой идентификацией или УпрИД. Для открытия такого счёта достаточно указать информацию