

Список использованных источников

1. Ростехнадзор [Электронный ресурс]. – Основные статистические показатели. – URL: <http://srpov.gosnadzor.ru>
2. Росприроднадзор [Электронный ресурс]. – Основные статистические показатели. – URL: <https://rpn.gov.ru>
3. Е.А.Третьякова, М.Ю. Осипова. Сочетание статистических и динамических подходов – научная статья, 2016 г. – 79-92 стр.

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ АУКЦИОННОЙ ЛОГИСТИКИ

Ю.В. Уварова

Научный руководитель А.Ю.Трусова

С развитием вычислительной техники и проникновением ИТ-технологий во все области экономической деятельности всё большую популярность набирает электронная форма торговли – тендеры.

К основным видам электронных конкурсных процедур относятся запросы ценовых предложений, котировочные заявки (с переторжкой или без), конкурсы (с ограниченным и неограниченным количеством участников, с предквалификацией или с постквалификацией) и наиболее распространенная форма торгов в России – аукционы(на понижение или на повышение цены).

Зачастую объектом поставки аукциона является достаточно большое количество и ассортимент товаров, которые необходимо будет доставлять в определенный срок разными объемами и разными транспортными единицами. В связи с этим появилась необходимость в изучении логистики данного процесса.

Транспортная аукционная логистика занимается обеспечением максимальной эффективности процессов передачи товаров или услуг от

победителя тендера к его заказчику, что в результате обеспечивает оптимизацию потоков ресурсов и как следствие снижает уровень затрат и себестоимость, а значит увеличивает прибыль.

Актуальность данной темы подтверждается тем, что в наши дни в условиях пандемии практически единственным надежным покупателем, имеющим стабильный спрос и гарантии, являются бюджетные организации или сетевые компании, которые в свою очередь приобретают товары и услуги только с помощью проведения тендеров. Их заказы имеют прогнозируемый объем и поступают регулярно, что требует планирования перевозок и расчета себестоимости всего заказа, в конечном итоге влияющие на получаемую предприятиями прибыль. Поэтому очень важно наладить работу транспортной аукционной логистики. К задачам, которые решаются данной логистикой, можно отнести:

- планирование и организация поставок по выигранному тендеру;
- выбор перевозчика и способа транспортировки;
- построение оптимального маршрута;
- обеспечение бесперебойной работы транспортно-складского процесса;
- учет особенностей продукции (соблюдение температурного режима благодаря выбору определенного типа грузового транспортного средства);
- юридическое и информационное сопровождение поставок;
- оптимизация транспортных процессов (снижение расхода топлива, техническое обслуживание транспортных средств, организация смешанных поставок и др.);
- снижение простоя транспортных средств и организация одновременной работы сбора заказов и доставки товаров;
- расчет себестоимости доставки, что на прямую влияет на ключевые значения (себестоимость лота, «стоп-линия» и «подвал»).

Себестоимость доставки автомобильным транспортом зачастую определяется по формуле:

$$(1) S = \frac{S_{об}(l+t\vartheta\beta)}{T\vartheta\beta q\gamma l},$$

где S – себестоимость 1 ткм;

q – грузоподъемность автомобиля;

γ – коэффициент использования грузоподъемности;

v – техническая скорость;

β – коэффициент использования пробега;

l – среднее расстояние перевозки груза;

t – время на погрузку и разгрузку;

$S_{об}$ – общая сумма затрат;

T – продолжительность работы подвижного состава на линии [1].

В условиях пандемии в сфере электронной торговли появились определенные тенденции. В первую очередь необходимо выделить расширение географии закупок и базы оптовых поставщиков, а также импортозамещение благодаря появлению новых отечественных производителей. Также улучшается сообщение между регионами благодаря повышению темпов строительства автомобильных дорог, отлаженности транспортной логистики и сокращению затрат на транспортировку.

Еще одна тенденция – уменьшение сроков планирования из-за нестабильного в силу пандемии спроса на продукцию и непредсказуемого колебания цен. Вместе с этим сокращается объем и сумма закупки, появляются консолидированные (совместные) закупки, партнерские программы.

Данная сфера развивается стремительно, и участники торгов находят всё большее способов снижения себестоимости товара ради повышения прибыли и победы в тендерах. Однако зачастую затраты на доставку и хранения товаров рассчитываются неверно. Большие заказы включают большие объемы и ассортимент товаров, которые необходимо будет

доставлять по определенному плану, расписанию или в редких случаях по мере необходимости или по звонку, что потребует дополнительных расходов на погрузку, доставку и хранение. Зачастую этот факт не учитывается при расчёте себестоимости. Однако правильная работа транспортной аукционной логистики позволит ликвидировать возможные риски и предотвратить появление такого рода ошибок.

Важной частью эффективной тактики и гарантией получения прибыли является определение двух точек: «стоп-линия» и «подвал». «Стоп-линия» – это минимальная цена, до которой есть смысл опускать цену лота. «Подвал» – это себестоимость лота. На первом этапе продавец рассчитывает себестоимость товара, не включая затраты на доставку и хранение, затем высчитывается себестоимость лота, с учетом отдаленности точки доставки и других переменных.

Стоимость доставки аукционного лота просчитать точно невозможно по нескольким причинам. Во-первых, к моменту поставки могут измениться цены на топливо, тех. обслуживание транспортных средств, а также других расходных материалов, заработная плата водителей и грузчиков в силу сезонности, изменения спроса и других косвенных показателей. Во-вторых, существует инфляционное ожидание для долгосрочных заказов. Фирма изучает рост себестоимости доставки за предыдущие периоды, что позволяет оценить на сколько могут повыситься цены к моменту поставки из-за инфляции.

Также инфляция влияет на себестоимость товаров и услуг и может колебаться от 1% до 100%. Например, в 2021 году оптовая цена на куриное яйцо изменилась с начала лета с 4 рублей на 100% и к настоящему моменту достигла 8 рублей. Причинами таких непредсказуемых изменений цен являются картельные сговоры большинства производителей данной продукции, либо непродуманная государственная политика. Оптовая цена за ячмень в августе 2019 года составляла 4,3 руб./кг, 2020 г. - 8,3 руб./кг, а в этом году достигла рекордных 12 руб./кг. Такие высокие темпы роста цен

связаны с непродуманной экспортной политикой правительства РФ. На внутреннем рынке спросовая цена на ячмень была в два раза ниже, чем за рубежом, что повлекло необдуманно высокий экспорт данной продукции и, вследствие уменьшения запасов, повышение цен на внутреннем рынке России.

Такая же проблема происходит с отечественным транспортным топливом больше десяти лет (бензин и дизельное топливо), которая гарантирует увеличение затрат на транспортную логистику. Немаловажной проблемой в силу пандемии стала нехватка рабочей силы – мужчины среднего возраста. Во время самоизоляций, карантинов и череды нерабочих дней профессия курьера стала одной из самых востребованных и популярных, так как суммарные выплаты за месяц от работы на пешей доставке из-за высокого спроса зачастую превышают среднюю зарплату водителей на предприятиях. (следовательно приходится увеличивать заработные платы для поддержки конкурентности рабочих мест)

По статистическим данным за последние два года в России каждая 6 коммерческая организация прекратила свою деятельность, что составляет около 515 тыс. закрытых бизнесов [2]. Это в 2,4 раза превысило число открывшихся предприятий. Суммарное количество коммерческих организаций продолжает снижаться и предположительно достигнет отметки 2,5 млн в конце 2021 года (рис.1) [3].

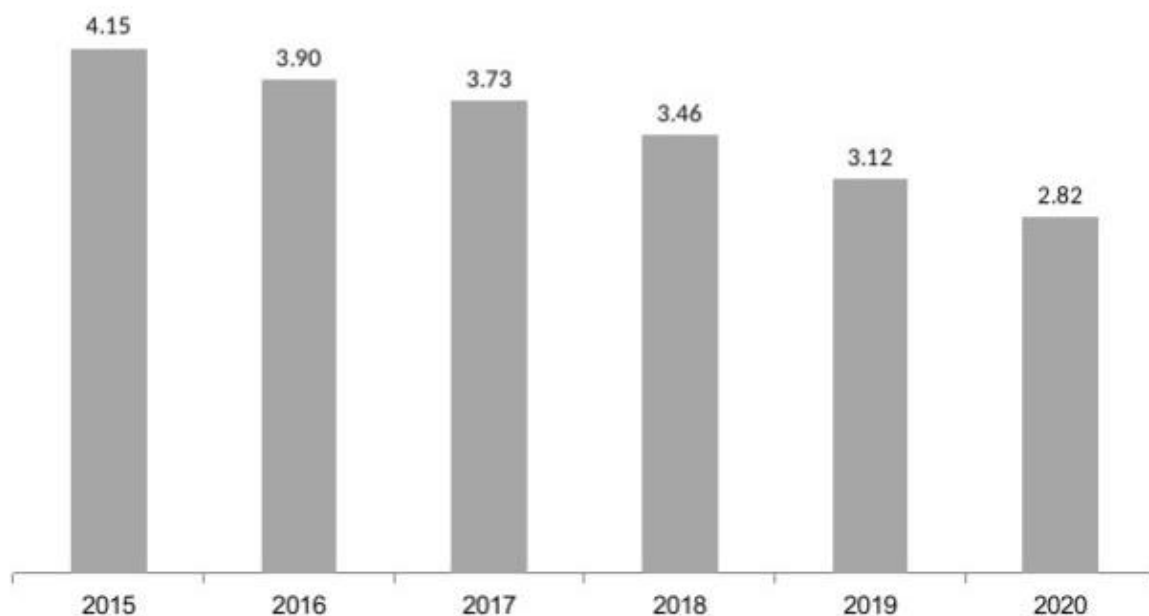


Рисунок 1 – Количество коммерческих организаций по годам, млн

Такое соотношение оказалось худшим как минимум за последние 18 лет и требует вмешательства и контроля со стороны правительства. Таким образом, можно сделать вывод, что данная проблема действительно актуальна в наши дни. Сфера транспортной аукционной логистики требует оптимизации и модернизации.

Список использованных источников

1. С.В. Слива «Совершенствование транспортной системы на основе логистики (на примере ИП Редина И.А.)».
2. Федеральная налоговая служба РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Электронный ресурс.
3. <https://www.klerk.ru/buh/news/509680/>