

ПУТИ СНИЖЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗАТРАТ ФИЛИАЛА «ЖЛОБИНСКИЙ ХЛЕБОЗАВОД» ОАО «ГОМЕЛЬХЛЕБПРОМ»

Д. А. Соколов

*Учреждение образования «Гомельский государственный технический
университет имени П. О. Сухого», Республика Беларусь*

Научный руководитель Е. П. Пономаренко

Проведено исследование логистических затрат предприятия с целью выявления потерь в цепи поставок готовой продукции. Рассмотрено влияние технической оснащенности транспорта на экономические показатели предприятия. Предложены мероприятия по внедрению системы GPS-мониторинга и оптимизации маршрутной сети предприятия.

Ключевые слова: логистические затраты, оптимизация потоков, GPS-мониторинг, хлебопекарная промышленность, логистика готовой продукции.

Для предприятий хлебопекарной промышленности логистика готовой продукции имеет особое значение: хлебобулочные изделия относятся к скоропортящимся товарам и требуют оперативной доставки в торговую сеть. Любые нарушения в процессе транспортировки приводят к росту возвратов, увеличению издержек и снижению общей эффективности деятельности предприятия [1, 2].

В целях оценки текущего состояния логистической системы Жлобинского хлебозавода проведем анализ основных показателей эффективности транспортной деятельности (табл. 1).

Таблица 1

Основные показатели эффективности транспортной деятельности Жлобинского хлебозавода в 2024 г.

Показатель	Значение показателя	Комментарий
Средняя загрузка авто-транспорта	70–75 %	Недогруз на отдельных маршрутах, рост удельных затрат
Средний пробег на 1 т продукции	150–600 км	Перерасход средств на направлении Буда-Кошелево
Расход топлива (13,2 л/100 км)	~ 711 л / авто/мес.	Высокие затраты вследствие ручного планирования маршрутов
Возвраты продукции из-за опозданий	До 4 ед./мес.	Прямые потери выручки, снижение качества продукции
Автопарк предприятия	12 ед.	Отсутствие автоматизированного контроля маршрутов

Примечание. Составлено автором на основе анализа данных предприятия.

Как видно из табл. 1, загрузка транспорта составляет 70–75 %, что ведет к росту удельных расходов; значительная вариация пробега (150–600 км/т) свидетельствует о неравномерности маршрутной сети; ручное планирование не позволяет сократить холостые пробеги и своевременно корректировать графики. Ежемесячно фиксируется до четырех возвратов продукции из-за опозданий.

Сравнительный анализ рентабельности маршрутов с учетом транспортных издержек представлен в табл. 2.

Таблица 2

**Оценка эффективности логистических маршрутов
Жлобинского хлебозавода в 2024 г.**

Маршрут	Количество рейсов	Объем перевезенных грузов, т	Рентабельность продаж с учетом затрат на транспортировку, %	Вывод
Чечерск (ЦРБ, «Цветущий»)	20	18,7	+12,14	Эффективен
Чечерск (Серебрянка, Гадиловичи)	4	4,4	–0,65	Малозагружен, убыточен
Буда-Кошелево (Дубрава, больница)	26	14,6	–3,79	Неэффективен, перегружен затратами

Примечание. Рентабельность рассчитана по формуле: $P = (\text{Выручка от реализации} - \text{Себестоимость реализованной продукции} - \text{Издержки на транспортировку продукции}) / \text{Выручка от реализации} \times 100 \%$.

Из табл. 2 следует, что наиболее эффективен маршрут «Чечерск (ЦРБ, «Цветущий»): рентабельность продаж составляет 12,14 % за счет высокой загрузки и коротких плеч доставки, что минимизирует простои и непроизводительный пробег. Направление Буда-Кошелево является убыточным (уровень убыточности составляет 3,79 %): высокие издержки на транспортировку (6988,8 руб.) при значительной протяженности маршрута полностью перекрывают прибыль от реализации.

В табл. 3 представлена динамика расходов на транспортировку продукции в 2022–2024 гг.

Таблица 3

**Динамика величины и уровня расходов на транспортировку продукции
Жлобинского хлебозавода в 2022–2024 гг.**

Показатель	Значение показателя по годам			Относительное отклонение (2024 к 2022), %
	2022 г.	2023 г.	2024 г.	
Выручка от реализации продукции, тыс. руб.	1278,4	1325,6	1381,5	+8,1
Расходы на транспортировку, тыс. руб.	88,4	99,7	109,2	+23,5
Доля транспортных расходов в выручке от реализации продукции, %	6,91	7,52	7,90	+0,99

Примечание. Доля транспортных расходов = $\text{Расходы на транспортировку} / \text{Выручка от реализации} \times 100 \%$.

Таким образом, в 2022–2024 гг. выручка выросла на 8,1 %, тогда как расходы на транспортировку увеличились на 23,5 % (почти втрое быстрее). Доля транспортных расходов в выручке возросла с 6,91 до 7,90 %, что свидетельствует о системном характере проблемы.

Для снижения логистических затрат Жлобинского хлебозавода предлагаются следующие мероприятия:

- 1) внедрение GPS-мониторинга – оснащение пяти наиболее загруженных автомобилей системами навигации для контроля маршрутов и расхода топлива;
- 2) автоматизация маршрутизации – переход от ручного планирования к специализированному программному обеспечению для оптимизации загрузки автомобилей в реальном времени;
- 3) оптимизация маршрутной сети – объединение малозагруженных рейсов и пересмотр нерентабельных направлений (Буда-Кошелево).

По оценкам специалистов, внедрение систем спутникового мониторинга позволяет снизить расход топлива на 10–15 % за счет сокращения холостых пробегов [3].

Затраты на внедрение и экономическое обоснование представлены в табл. 4 и 5.

Таблица 4

Затраты на внедрение системы GPS-мониторинга (пять автомобилей)

Статья затрат	Сумма, руб.	Характер затрат
GPS-трекеры: 5 ед. × 150,00 руб.	750,00	Единовременные
Монтаж и установка: 5 авт. × 30,00 руб.	150,00	Единовременные
Обучение водителей и диспетчера	200,00	Единовременные
Итого единовременные затраты	1 100,00	–
Абонентская плата ПО: 5 ед. × 15,00 руб. × 12 мес.	900,00	Ежегодные
Итого ежегодные затраты	900,00	–

Примечание. Стоимость трекеров и монтажа приведена по данным поставщиков оборудования на 2026 г.

Таблица 5

Экономическое обоснование эффективности внедрения GPS-мониторинга

Показатель	Значение
Среднемесячный расход топлива (5 авт. × 711 л)	3555 л/мес.
Снижение расхода при внедрении GPS (12 %)	426,6 л/мес.
Стоимость дизельного топлива	2,50 руб./л
Ежемесячная экономия	1066,5 руб./мес.
Годовая экономия на топливе	12798,00 руб./год
Единовременные затраты на внедрение	1100,00 руб.
Ежегодные эксплуатационные затраты	900,00 руб./год
Чистая годовая экономия	12798 – 900 = 11898,00 руб./год
Срок окупаемости	1100 / 1066,5 = ~ 1 месяц

Примечание. Составлено автором на основе данных предприятия.

Таким образом, основными факторами роста логистических затрат Жлобинского хлебозавода являются: недостаточная загрузка транспорта (70–75 %), убыточность маршрута Буда-Кошелево (–3,79 %) и отсутствие автоматизированного контроля. За 2022–2024 гг. расходы на транспортировку выросли на 23,5 % при росте выручки лишь на 8,1 %. Внедрение GPS-мониторинга на 5 автомобилях обеспечит чистую годовую экономию 11898 руб. при сроке окупаемости около 1 месяца. Реализация предложенного комплекса мер позволит повысить рентабельность убыточных маршрутов, сократить удельные транспортные расходы и укрепить конкурентные позиции предприятия.

Л и т е р а т у р а

1. Гаджинский, А. М. Логистика : учебник / А. М. Гаджинский. – М. : Дашков и К, 2022. – 484 с.
2. Сергеев, В. И. Логистика в бизнесе: учебник / В. И. Сергеев. – М. : Юрайт, 2023. – 601 с.
3. Бауэрсокс, Д. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Бауэрсокс, Д. Клосс. – М. : Олимп-Бизнес, 2021. – 640 с.

ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

К. А. Копачева

Учреждение образования «Гомельский государственный технический университет имени П. О. Сухого», Республика Беларусь

Научный руководитель Е. П. Пономаренко

Рассмотрены пути улучшения финансового состояния предприятия, его значение в обеспечении конкурентоспособности и устойчивого развития, а также актуальность системного подхода к управлению финансовым состоянием в современных условиях.

Ключевые слова: финансовое состояние, финансовая устойчивость, оптимизация финансового состояния, финансовые ресурсы, прогнозирование.

Одной из главных характеристик экономической деятельности предприятия в окружающей среде является его финансовое состояние. Оно определяет конкурентоспособность субъекта хозяйствования и его возможности для делового сотрудничества. Кроме того, оно позволяет оценить степень защиты экономических интересов как самого предприятия, так и его партнеров в финансовых и других отношениях. Финансовое состояние предприятий играет ключевую роль в обеспечении экономического развития государства.

Финансовое состояние предприятия – это экономическая категория, которая отражает состояние капитала в процессе его кругооборота и способность субъектов хозяйствования к саморазвитию на фиксированный момент времени. Способность предприятия финансировать свою деятельность, поддерживать свою платежеспособность, своевременно производить платежи говорит о его стабильном финансовом состоянии [1, с. 6].

Улучшение финансового состояния предприятия является одной из основных задач современного менеджмента. В условиях быстро меняющейся экономической среды и усиливающейся конкуренции эффективное управление финансовыми ресурсами становится критически важным для достижения успеха. Современные методы оптимизации финансового состояния сосредоточены на повышении рентабельности, снижении затрат, увеличении прибыли и повышении рентабельности с помощью внедрения инновационных технологий и подходов.