

УДК 331.104.2

АНЦИБОР КСЕНИЯ ВЛАДИСЛАВОВНА

обучающаяся студентка группы ДО-252 по направлению подготовки
«Экономика», филиал ЮУрГУ в г. Нижневартовск, Россия,
e-mail: Fomenko.ksenia2015@mail.ru

ЗЯБЛИЦКАЯ НАТАЛЬЯ ВИКТОРОВНА

д.э.н., профессор кафедры «Экономика, менеджмент и право»,
филиал ЮУрГУ в г. Нижневартовск, Россия,
e-mail: ziablitskaianv@susu.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2022-11-165-175

ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО РОСТА ПРЕДПРИЯТИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Аннотация. В данной статье **рассматриваются** потенциальные пути и рекомендации, направленные на устойчивый рост предприятия, посредством решения ряда проблем в рамках предприятия. В процессе написания статьи были **использованы** методы научных обобщений, сравнительного анализа и синтеза в рамках написания практической части и исследования теоретических основ в рамках тематики работы и имеющегося для анализа материала. Также в процессе написания работы проведён анализ экономической составляющей предприятия. После чего было сформировано мероприятия, которые направлены на устойчивый рост предприятия в современных условиях. На основании **анализа** были выделены направления, позволяющие определить меры для решения актуальных проблем в рамках предприятия, и тем самым обеспечить дальнейший устойчивый рост предприятия, функционирующего в современных условиях. **Полученные выводы** позволили определить, что процедура оптимизации транспортных затрат обеспечит устойчивый рост предприятия с учётом постоянного задействования в рамках предприятия транспортных услуг.

Ключевые слова: устойчивый рост предприятия, оптимизация издержек, совершенствование работы предприятия, оптимизация транспортных издержек.

ANTSIBOR KSENIA VLADISLAVOVNA

student of the DO-252 group in the field of Economics,
SUSU branch in Nizhnevartovsk, Russia,
e-mail: Fomenko.ksenia2015@mail.ru

ZIABLITSKAYA NATALIA VIKTOROVNA

Dr.Sc of Economics, Professor of the Department of Economics,
Management and Law, SUSU branch in Nizhnevartovsk, Russia,
e-mail: ziablitskaianv@susu.ru

ENSURING SUSTAINABLE GROWTH OF THE ENTERPRISE IN MODERN CONDITIONS

Abstract. This article discusses potential ways and recommendations aimed at sustainable growth of the enterprise by solving a number of problems within the enterprise. In the process of writing the article, the methods of scientific generalizations, comparative analysis and synthesis were used in the framework of writing the practical part and researching the theoretical foundations within the scope of the work and the material available for analysis. Also, in the process of writing the work, an analysis of the economic component of the enterprise was carried out. After that, measures were formed that are aimed at sustainable growth of the enterprise in modern conditions. Based on the analysis, the directions were identified that make it possible to determine measures to solve urgent problems within the enterprise, and thereby ensure further sustainable growth of the enterprise operating in modern conditions. The findings made it possible to determine that the procedure for optimizing transport costs will ensure sustainable growth of the enterprise, taking into account the constant involvement of transport services within the enterprise.

Keywords: sustainable growth of the enterprise, cost optimization, improvement of the enterprise, optimization of transport costs.

1. Введение

В рамках современной экономической обстановки постоянно изменяются требования и направления, позволяющие обеспечить развитие и эффективное функционирование компании. Ввиду этого оперативное реагирование на поправки в рамках хозяйственной деятельности позволяет заблаговременно улучшить финансовое состояние компании с учётом имеющихся у неё ресурсов и освоенных направлений деятельности [1]. При этом использование анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия и формирование на основании полученных результатов мероприятий по улучшению конкурентоспособности предприятия позволяют повысить доходы предприятий и сократить расходы без потери качества предоставляемых товаров или услуг [2-3].

Актуальность темы статьи обоснована тем, что в современных условиях социально-экономического и политического развития страны, деятельность предприятий является основой рыночной экономики. На данный момент исследование финансово-хозяйственной деятельности позволяет выработать решения по развитию предприятия, в том числе сформировать основу стратегии обеспечения устойчивого роста предприятия с учётом сильных и слабых сторон, а также имеющихся ресурсов. Сбалансированное использование данных, получаемых в рамках анализа деятельности предприятия, и формирование на их основе шагов по повышению устойчивого роста, позволяет усилить не только предприятие, но и обеспечить потенциал и устойчивость экономики Российской Федерации и создать благоприятные условия для страны с учётом сложившихся на данный момент ограничений и санкций со стороны мирового сообщества [4].

Теоретической базой исследования стали работы отечественных авторов в сфере оценивания экономической деятельности и формирования мер по обеспечению устойчивого роста отечественных предприятий с учётом международных норм оценки.

Среди данных работ стоит отметить следующие научные публикации и труды: «Корпоративные финансы» Ковалёва В.В. [5], «Финансовый анализ» Куприянова Л.М. [6], «Экономический анализ» Мардас А.Н. [7], «Анализ и аудит в отраслях» Овчинникова И.В. [8], «Учёт финансовых показателей и направлений их совершенствования» Шарапова М.В. [9], «Анализ подходов к оценке финансовой устойчивости предприятия для целей повышения его эффективности» Егорушкина Т.Н. [10], «Теоретические аспекты анализа финансовой устойчивости организации» Красникова Н.В. [11]. Данные работы значительно расширили видение особенностей анализа финансово-хозяйственной деятельности и его связи с повышением конкурентоспособности предприятия, однако некоторым аспектам тематики всё же уделено недостаточно внимания. Усиление жёстких методов конкуренции, международные ограничения на поставку сырья и продукции и увеличение количества игроков в условиях рыночной экономики вызвали объективную потребность в формировании и внедрении новых подходов к исследованию деятельности предприятий и созданию на основании результатов шагов по управлению устойчивостью роста.

2. Основная часть

2.1. Анализ экономического состояния предприятия

Для начала был проведён анализ ликвидности баланса предприятия, результаты которого

Наименование	Показатель	2019 год	2020 год	2021 год
Наиболее ликвидные активы	A1	5 830 916	13 723	17 043
Быстро реализуемые активы	A2	7 523 063	6 566 703	12 126 595
Медленно реализуемые активы	A3	35 269	291 515	324 521
Трудно реализуемые активы	A4	12 030 746	22 092 929	26 311 993
Наиболее срочные обязательства	П1	3 999 065	488 602	620 382
Краткосрочные пассивы	П2	142 319	5 213 764	93 971
Долгосрочные пассивы	П3	5 826 950	10 484 807	22 845 567
Постоянные пассивы	П4	15 451 660	12 777 697	15 220 232

На основании данных, полученных из отчётности предприятия, проведём дальнейшую оценку ликвидности баланса предприятия и сопоставим данные в рамках таблицы 2 [6; 12].

Таблица 2

Норматив	Соотношение активов и пассивов баланса		
	2019 год	2020 год	2021 год
A1>П1	5 830 916>3 999 065	13 723<488 602	17 043<620 382
A2>П2	7 523 063>142 319	6 566 703>5 213 764	12 126 595>93 971
A3>П3	35 269<5 826 950	291 515<10 484 807	324 521<22 845 567
A4<П4	12 030 746<15 451 660	22 092 929>12 777 697	26 311 993>15 220 232

С целью определения ликвидности баланса в рамках таблицы 2 были сопоставлены показатели по активам и пассивам. Баланс является ликвидным в случае выполнения неравенств [7, с.110].

$$A1>П1; A2>П2; A3>П3; A4<П4.$$

На основании расчётов, представленных в таблицах 1 и 2, удалось выявить, что показатели в 2019-2021 гг. имеют различные нормативные значения. Проанализировав неравенства, можно сделать вывод о несоответствии их нормативу, что говорит о неликвидности баланса. Аргументируем не ликвидность баланса, пояснив значение каждого из неравенств для ООО «Региональные грузоперевозки».

(A1<П1) - это свидетельствует о неплатежеспособности организации на момент составления баланса. У организации недостаточно ресурсов для покрытия наиболее срочных обязательств абсолютно и наиболее ликвидных активов.

(A2>П2) - выполнение неравенства свидетельствует о том, что быстро реализуемые активы превышают краткосрочные пассивы и организация может быть платежеспособной в недалёком будущем с учётом своевременных расчётов с кредиторами, получения средств от продажи продукции в кредит.

Если выполняется неравенство (A3<П3), то это говорит о том, что в будущем предприятие не может с помощью активов с низкой ликвидностью возмещать пассивы с низкой срочностью.

Завершающим неравенством является (A4>П4), позволяющее сделать вывод о том, что предприятие не обладает полностью ликвидным балансом [8, с.74].

После проведения оценки ликвидности были рассчитаны коэффициенты текущей ликвидности, которые подразделяются на коэффициенты быстрой, текущей и абсолютной ликвидности. Результаты представлены в таблице 3.

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Нормативное значение
Коэффициент текущей ликвидности = $(A1 + A2 + A3)/(П1+П2)$	3,23	1,2	17,4	от 1,5 до 2,5
Коэффициент быстрой ликвидности = $(A1+A2) / (П1+П2)$	3,22	1,15	16,9	> 1
Коэффициент абсолютной ликвидности = $A1/(П1+П2)$	1,4	0,002	0,02	>0,2
Общий показатель ликвидности = $(A1+A2+A3)/(П1+П2+П3)$	1,34	0,42	0,53	1-2

Коэффициенты текущей ликвидности за определённые периоды составляют 3,23; 1,2; 17,4 соответственно. Следовательно, показатели выше нормативного значения свидетельствуют о том, что у предприятия оборотных активов больше, чем краткосрочных обязательств, в несколько раз. За исследуемый период наибольшее значение показателя было в 2021 г. и составило 17,4, а наименьшее значение было представлено в 2020 г. и составило 1,2, что свидетельствует о том, что у предприятия оборотных активов больше, чем краткосрочных обязательств, в несколько раз в 2020 г.

За весь рассматриваемый период коэффициент текущей ликвидности увеличился на 17,17. То есть ООО «Региональные грузоперевозки» имеет высокую способность в краткосрочном периоде расплатиться по своим обязательствам (долгам).

Коэффициенты быстрой ликвидности выше нормативного значения, что свидетельствует о том, что у компании отсутствуют периоды возникновения дефицита ликвидных средств. За исследуемый период наибольшее значение показателя было в 2021 г. и составило 16,9, а наименьшее значение было представлено в 2020 г. и составило 1,5. За весь рассматриваемый период коэффициент быстрой ликвидности сократился на 13,68. У предприятия отсутствует риск потери платежеспособности, что является положительным фактором оценки для потенциальных инвесторов.

Коэффициенты абсолютной ликвидности за 2019 г. выше нормы. За 2020-2021 гг. данные показатели ниже нормы, что свидетельствует об уровне платежеспособности, а именно неспособности компании погасить свои текущие обязательства за счёт ликвидных оборотных активов. За исследуемый период наибольшее значение показателя было в 2019 г. и составило 1,4, а наименьшее значение было представлено в 2020 г. и составило 0,002. За весь рассматриваемый период коэффициент быстрой ликвидности сократился на 1,38. Данный коэффициент также демонстрирует долю краткосрочных долговых обязательств, которая может быть покрыта при помощи денежных средств.

Общие показатели ликвидности предприятия находятся ниже 1, кроме показателя 1,34, достигнутого в 2019 году, что свидетельствует о высоком финансовом риске, то есть предприятие не может стабильно оплачивать текущие счета.

За исследуемый период наибольшее значение показателя было в 2019 г. и составило 1,34, а наименьшее значение было представлено в 2020 г. и составило 0,42. За весь рассматриваемый период общий показатель ликвидности сократился на 0,81.

Также был произведён анализ показателей финансовой устойчивости предприятия, резуль-

Показатель	Период исследования		
	2021	2020	2019
Коэффициент автономии	0,406	0,458	0,640
Коэффициент задолженности	0,594	0,542	0,360
Коэффициент финансовой устойчивости	0,982	0,803	0,837
Коэффициент финансового левериджа	1,47	1,18	0,56
Коэффициент финансирования (покрытия долгов)	0,7	0,8	1,8
Коэффициент маневренности собственного капитала	-0,67	-0,67	0,26
Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными оборотными средствами	1	0	1

При анализе коэффициента автономии было определено, что он ниже 0,6, что, в свою очередь, свидетельствует об отсутствии финансовой независимости предприятия.

При рассмотрении коэффициента задолженности, который выше 0,5, было определено наличие рисков у акционеров.

Коэффициент финансовой устойчивости, в свою очередь, находится в рамках 0,8-0,9 и подтверждает низкий уровень зависимости предприятия от сторонних, внешних источников финансирования.

Коэффициент финансового левериджа находится в пределах нормы, ввиду этого можно говорить о наличии финансовой устойчивости предприятия.

Коэффициент финансового покрытия долгов выше 1 – это подтверждает, что предприятие платежеспособно и с лёгкостью может получить кредиты.

Коэффициент маневренности собственного капитала ниже 1 или имеет отрицательное значение – это говорит о том, что средства вложены в медленно реализуемые активы, а оборотный капитал формировался за счёт заемных средств.

Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными оборотными средствами в виде положительного значения подтверждает наличие у предприятия собственного капитала.

Также был проведён экспресс-анализ состояния предприятия за 2019-2021 гг., результаты

Экспресс-анализ состояния организации	Характеристика положения		
	2021	2020	2019
Изменение валюты баланса	9 815 282	3 544 876	2 839 524
«Золотое правило» экономики (Темп роста прибыли и выручки)	-3,9%	-4,8%	13,4%
«Золотое правило» экономики (Темп роста выручки и активов)	-41,9%	-20,9%	39,6%
Соотношение темпов роста оборотного и внеоборотного капитала	62,3%	-132,3%	15,8%
Рост оборотных активов	5 596 218	-6 517 307	3 401 732
Рост внеоборотных активов	4 219 064	10 062 183	1 856 203
Увеличение доли долгосрочных финансовых вложений	1,8%	16,6%	73,8%
Низкий удельный вес ликвидных активов (10-12%) от стоимости имущества	36%	29,6%	63,2%
Низкий удельный вес денежных средств (4-7%) в оборотных активах	36%	30%	63%
Рост дебиторской задолженности	5 559 892	-956 360	-1 958 926
Темп прироста заёмных средств, опережающий темпы прироста оборотных активов	-35,9%	111,1%	33,9%
В составе собственных средств отсутствуют нераспределённая прибыль, резервный капитал, фонд накопления	9 911 002	7 468 466	5 755 623
Основу источников финансирования имущества составляют собственные средства (90-97%), которые формируются только за счёт увеличения счёта «Добавочный капитал»	39,2%	44,1%	60,8%
Темпы изменения выручки, прибыли до налогообложения и чистой прибыли ниже, чем темпы изменения внеоборотных и оборотных активов	-33,3%	155,4%	134,0%
Превышающие темпы роста оборотных средств, запасов, незавершённого производства над темпами роста выручки и прибыли	120,5%	-47,3%	-102,1%
Соотношение темпов роста собственного и заёмного капитала	82%	51%	65%
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженностей	145,4%	714,4%	7,2%
Соблюдается ли оптимальный вариант формирования финансов организации	39,2%	44,1%	60,8%
Соблюдается ли нормативная величина доли заёмного капитала организации	33,0%	30,9%	38,2%

Следовательно, изменение валюты баланса говорит о том, что наблюдается увеличение валюты баланса за счёт переоценки основных фондов или инфляционного фактора вследствие удорожания готовой продукции, что свидетельствует о спаде производственной деятельности.

Оценивание «золотого правила экономики» по нескольким параметрам свидетельствует о том, что данное неравенство не соблюдалось в 2021 г. и предприятие имеет отрицательную динамику.

При рассмотрении соотношения темпов роста оборотного и внеоборотного капитала, было определено, что в 2021 г. превышение темпов прироста оборотных активов свидетельствует о формировании более мобильной структуры активов, способствующей ускорению оборачиваемости всего капитала. Рост оборотных активов может свидетельствовать не только о расширении производства или увеличении инфляции, но и о замедлении их оборачиваемости.

В процессе анализа роста оборотных активов предприятия было определено, что в 2021 г. наблюдался рост, и это говорит о расширении производства или увеличении инфляции, а также о замедлении их оборачиваемости.

Анализ роста внеоборотных активов показал, что с 2021 г. наблюдалось постепенное сокращение данного показателя.

В рамках роста доли долгосрочных финансовых вложений значения имеют положительный эффект и при этом снижаются, – это свидетельствует о перспективе возможного вовлечения

финансовых средств в основную деятельность организации.

Низкий удельный вес ликвидных активов указывает на достаточный уровень ликвидности баланса.

Низкий удельный вес денежных средств в оборотных активах свидетельствует о том, что с 2020 г. наблюдается снижение вплоть до 30%. Это говорит о хорошей оценке структуры оборотного капитала и финансовой устойчивости, т.к. этот вид активов является главным определяющим фактором платежеспособности предприятий.

При оценивании дебиторской задолженности было определено, что показатель повысился, и это свидетельствует о том, что организация вовремя не оплачивает оказанные услуги, выполненные работы.

В рамках темпа прироста заёмных средств было определено, что намечался рост показателя до 2020 г., потом - упал до 35,9%. Это свидетельствует о независимости организации от внешних инвесторов.

Стоит отметить, что в структуре собственных средств отсутствует нераспределённая прибыль, резервный капитал, фонд накопления, а также определено, что присутствуют все источники финансирования, кроме фонда. Основу источников финансирования имущества составляют собственные средства. Данная закономерность свидетельствует о высоком уровне самофинансирования организации.

Темпы изменения выручки, прибыли до налогообложения и чистой прибыли ниже, чем темпы изменения внеоборотных и оборотных активов. С 2019 по 2020 гг. наблюдался скачок. С 2020 г. по 2021 гг. снижается показатель, а в 2021 г. он получил отрицательное значение, поэтому темпы изменения выручки, прибыли до налогообложения и чистой прибыли ниже, чем темпы изменения внеоборотных и оборотных активов. Это говорит о снижении общей эффективности, росте себестоимости.

В 2019 г. и 2021 гг. темпы роста оборотных активов и запасов выше темпов роста выручки и прибыли. В 2020 г. наоборот - темпы роста оборотных активов, запасов ниже темпов роста выручки и прибыли.

С 2019 г. наблюдалось незначительное снижение, а с 2020 г. – рост. Это говорит о том, что тенденция благоприятна для организации, так как она говорит о повышении финансовой независимости организации, а значит снижает вероятность возможных финансовых рисков. Если больше 100%, то это собственный капитал, а если меньше 100%, то это заёмный капитал.

С 2019 г. наблюдалось незначительное снижение, а с 2020 г. – рост. Если больше 100%, то это говорит об отвлечении средств из хозяйственного оборота, что в дальнейшем приведёт к необходимости привлечения дорогостоящих кредитов банка и займов для поддержки текущей производственно-хозяйственной деятельности организации (в данном случае речь шла о 2019 и 2020 гг.). Если меньше 100%, то это создает угрозу финансовой устойчивости организации (2020 г.).

Величина доли собственного капитала составляет 44,1-60,8%, при этом оптимальный вариант формирования финансов организации соблюдается не в полной степени.

Все значения меньше 40% свидетельствуют о том, что это - показатель высокой финансовой устойчивости, однако такое значение может быть расценено как неэффективное управление исследуемого предприятия.

На основании проведённых анализов следует вывод, что ООО «Региональные грузоперевозки» реализует широкий ассортимент продукции в рамках специализации.

Проведённый анализ бухгалтерской отчётности дал возможность определить коэффициенты текущей ликвидности, быстрой ликвидности и абсолютной ликвидности, которые свидетельствуют о способности предприятия в рамках краткосрочного периода оплатить свои обязательства, о наличии временных периодов возникновения дефицита ликвидных средств, а именно о неспособности предприятия погасить свои текущие обязательства за счёт ликвидных оборотных активов.

1.2. Мероприятия по обеспечению устойчивого роста в современных условиях

При проведении анализа финансового состояния было определено, что в рамках финансового состояния у предприятия имеются незначительные проблемы на данный момент. При

этом сложившиеся на данный момент социально-экономические факторы в Российской Федерации могут нести угрозы для эффективного функционирования и развития предприятия. Помимо этого, предприятию стоит проработать транспортные издержки с учётом постоянного задействования транспорта при реализации своей продукции и оказании услуг.

Для анализа и разработки эффективных решений по оптимизации транспортных издержек предприятия целесообразно рассмотреть хозяйственные процессы, реализуемые в ООО «Региональные грузоперевозки», которые позволят систематизировать параметры, воздействующие на деятельность транспорта. Анализ деятельности транспорта компании осуществ-

Параметры	2019	2020	2021	Отклонение		Темп роста, %	
				2020/ 2019	2021/ 2020	2020/ 2019	2021/ 2020
Среднеспис. числ. единиц транспорта	25	25	25	0	0	0,00	0,00
Общая грузоподъём., т.	974	974	974	0	0	0,00	0,00
Средняя грузоподъём., ТС, т.	19	19	19	0	0	0,00	0,00
Объёмы перевозок, т.	10250	9410	9865	- 840	450	91,8	104,8
Грузооборот, тыс.т/км	3899896	2822927	3045032	-1076969	222105	72,4	107,9
Число отработ.авточасов. в тыс.	48,2	38,9	40,6	-9,3	1,7	80,7	104,4

За исследуемый период структура и количество транспортных средств не подвергалось изменению. Ввиду этого общая грузоподъёмность оставалась без изменений в рамках 974,0 тонн, средняя грузоподъёмность составила 19 тонн с учётом 25 грузовиков. В 2019 г. объём транспортируемых грузов составил 10250 т., после чего он снизился на 840 т. и составил 9410 т. в 2020 г. В 2021 г. произошёл рост объёма перевозок, который в итоге составил 9865 т. Схожая динамика спада и последующего роста также наблюдалась в грузообороте. Данные изменения выбранных параметров являются обоснованными ввиду того, что параметры отработанных авточасов соответственно изменялись и вносили коррективы в другие показатели. К примеру, в 2019 г. было отработано 48,2 тыс.ч., при этом в последующие два года было отработано меньше, а именно 38,9 и 40,6 тыс.ч. соответственно.

Для оценивания структуры и динамики транспортных издержек были использованы параметры за 2020-2021 гг., которые являются внутренней информацией компании и представлены в виде показателей, требуемых для расчётов и анализа изменений затрат в рамках исследуемого предприятия.

В свою очередь, анализ транспортных издержек исследуемого предприятия в рамках обобщённых параметров представлен в таблице 7 [9, с.44].

Параметры	2020	2021	Изменение	Темп роста
Материальные расходы с учётом:	13500,8	14810,4	1309,58	109,7
Затрат на содержание грузового транспорта	3215,4	3854,9	639,5	119,8
Затрат на обслуживание электропогрузчиков	479	301,41	-177,59	62,9
Затрат на обслуживание электротягачей	479	301,41	-177,59	62,9
Затрат на обслуживание легкового транспорта	718,5	847,1	128,6	117,9
Итоговая сумма транспортных издержек	4891,9	5304,82	412,92	108,4
Расходы на оплату труда	2022,6	2094,1	71,5	103,5
Соц. нужды	452,37	485,4	33,03	107,3
Амортизационные отчисления	159,85	174,5	14,65	109,2
Сопутствующие расходы	696,57	740,32	43,75	106,3
Итоговая сумма в рамках всех параметров	16832,2	18304,7	1472,51	108,7

На основании данных, представленных в таблице 7, можно отметить повышение транспортных расходов по определённым параметрам. При этом затраты на обслуживание транспорта возросли. Транспортные издержки состоят из материальных расходов разного уровня.

Видно, что итоговая сумма материальных расходов возросла на 109,7 % и составила 14810,4 млн. рос. руб. лишь в рамках 2021 г., в то время как в 2020 г. данный показатель составил 13500,8 млн. рос. руб.

Транспортные затраты, которые включают в себя издержки на содержание погрузочного и грузового транспорта, также частично возросли. Лишь издержки на содержание погрузчиков и прочей вспомогательной техники сократились. Затраты на содержание и использование легкового автотранспорта повысились на 128,6 млн. рос. руб. и составили 847,1 млн. рос. руб. на момент 2021 г. Итоговая сумма транспортных издержек повысилась и составила 5304,82 млн. рос. руб. на момент 2021 г.

В свою очередь остальные параметры, которые связаны с транспортом, оплатой счетов за электроэнергию и прочими затратами, также повысились, несмотря на попытки предприятия снизить издержки в рамках таблицы 8 [9, с.56].

Параметры	2020	2021	Изменение	Темп роста
Горюче-смазочные материалы	3,67	3,24	-0,43	88,3
Затраты на электроэнергию	1079	1300,8	221,8	120,6
Расходы на запасные детали	3809,2	4000,8	191,6	105,03
Итоговая сумма транспортных издержек	4891,9	5304,8	412,97	108,4

В рамках таблицы 8 получено подтверждение роста всех показателей транспортных расходов. Затраты на горюче-смазочные материалы снизились лишь на 0,43 млн. рос. руб. и составили 3,24 млн. рос. руб. в 2021 г. Затраты на электричество повысились на 221,8 млн. рос.руб. Данное увеличение, помимо объёмов работ, также связано с ростом цен на электричество. Рост издержек на запасные детали к автопарку связан с ростом стоимости данных элементов, на момент 2021 г. данный показатель составил 4000,8 млн. рос.руб.

В итоге предприятие нацелено на сокращение и оптимизацию транспортных издержек, но с учётом большого автопарка, высоких затрат на его содержание и обслуживание, а также ряда внешних факторов, среди которых стоит отметить рост стоимости электричества и запасных элементов, - структура издержек не снизилась, а лишь повысилась. Также не стоит исключать воздействие современных ограничений, вызванных международной политической обстановкой.

Для реализации мер по оптимизации транспортных издержек целесообразно снизить транспортные затраты посредством заключения соглашений с транспортными компаниями, осуществляющими различные объёмы перевозок, имея в своём распоряжении необходимой автопарк. Целесообразность также обосновывается тем, что на данный момент изменения в объёмах транспортируемого груза взаимосвязаны с экономической и эпидемиологической ситуацией в стране. На данный момент основную долю перевозок удаётся осуществить при помощи личной экспедиторской службы и автопарка. При этом водители различных грузовых автомобилей периодически задействованы не полностью, ввиду чего возникает сложность с оплатой труда и компенсацией затрат на обслуживание авто, которое может не быть задействовано долгий период ввиду отсутствия необходимости. Таким образом, процедура привлечения подрядчиков в сфере транспортировки груза и оплат по факту осуществлённых работ даст возможность компании оптимизировать издержки.

Среди недостатков личного транспортного парка стоит выделить следующие:

- долгосрочное замораживание транспортных средств, которые были израсходованы на покупку автомобилей и недвижимости для эффективной организации транспортных помещений, мастерских, складов хранения топлива, а также запчастей и прочих расходных материалов;

- постоянный рост налогооблагаемой базы ввиду быстрых и неожиданных обновлений в

сфере законодательства;

- амортизация основных средств предприятия;
- обязательные расходы на страхование транспорта;
- постоянное техническое обслуживание автомобилей, в рамках которого стоит отметить затраты на ремонт, техосмотр и прочие проверки;
- расходы на управление автомобильным хозяйством и процесс набора, а также обучение персонала;
- нецелевое расходование средств и ресурсов на реализацию непрофильной деятельности транспортной компании.

Среди преимуществ от задействования в своей профессиональной деятельности стороннего транспортного предприятия стоит отметить простоту контроля процесса транспортировки груза и отсутствие постоянных и переменных расходов на обслуживание собственного автопарка. В свою очередь наёмный перевозчик имеет свои недостатки, среди которых выделяются расходы на подачу авто на погрузочно-разгрузочные работы, сложность выбора надёжного перевозчика, ошибки посредника, которые так или иначе повлияют на репутацию компании.

Ввиду того, что на данный момент транспортировка груза различными видами транспорта не является актуальной, а в большинстве случаев востребованы внутренние перевозки груза 3-5 тонными грузовиками, исследуемому предприятию стоит прибегнуть к услугам сторонней транспортной компании. Для обоснования эффективности также будет представлена таблица 9, которая позволит сопоставить преимущества и недостатки [9, с.58].

Исследуемая компания	Подрядчик
Процесс организации службы доставки собственной продукции различными видами транспорта.	Квалифицированный персонал с опытом работы, который знает, как действовать во внештатных ситуациях.
Финансовые затраты на устранение начальных ошибок и потерь.	Наличие опыта в перевозке грузов и безаварийный опыт вождения.
Управление отделом доставки и обеспечение контроля работы сотрудников на каждом этапе.	Наличие обязательств перед компанией, заключившей договор на услуги транспортировки. Чёткое соблюдение сроков доставки и особенностей груза.
Срывы сроков и отказ осуществлять трудовую деятельность в момент максимальной нагрузки.	Объём заказов всегда различается, ввиду этого эффективность подрядчика заключается в том, что его можно привлекать на пиковый период.
Затраты на процесс организации логистической службы.	Полная передача и удалённый контроль осуществления доставки и транспортировки грузов.

В рамках сопоставления эффективности оказываемых услуг в случае задействования собственных ресурсов или же привлечения сторонней компании, наблюдаются преимущества от использования услуг транспортной компании. На момент 2021 г. транспортные издержки на обслуживание автопарка и его ремонт составили 18304,7 млн. руб., что, в свою очередь, выше такого же параметра в прошлом году на 1472,51 млн. руб.

Для экономического обоснования рекомендаций по использованию сторонней транспортной компании для снижения транспортных издержек рассмотрим эффект от сотрудничества с транспортной компанией ООО «Байкал Сервис», которая имеет различные виды транспорта и адекватные тарифы осуществления транспортировки грузов различного уровня с учётом соблюдения требований и норм. Потенциальная стоимость доставки груза в рамках договора постоянного обслуживания в течение 1 года составит 550 р. за час использования транспорта. Компания «Байкал Сервис» осуществляет свою деятельность по всей стране и на данный момент, по отзывам предприятий, является одним из наиболее надёжных операторов логистических услуг.

В рамках использования автопарка ООО «Региональные грузоперевозки» планируется перенаправление имеющихся автомобилей в количестве 60 % для задействования в мелких и крупных оптовых заказах от действующих заказчиков. В таблице 10 рассмотрены преимущества от использования сторонней компании [11; 13].

Таблица 10

ООО «Региональные грузоперевозки»	«Байкал Сервис»
Параметры	
Использование личного транспорта + оплата труда и соответствующие отчисления и издержки для поддержания автопарка для доставки продукции	Привлечение стороннего транспорта различной тоннажности и использование дополнительных программ и средств для осуществления транспортировки
$45\,000 \times 12 = 540\,000 \text{ р.}$	$550 \times 6 \text{ ч.} \times 22 \text{ дн.} \times 12 = 871\,200 \text{ р.}$
ГСМ	
$28\,500 \text{ р./м} \times 12 = 342\,000 \text{ р.}$	Не оплачиваются компанией заказчиком
Амортизационные отчисления с учётом первоначальной стоимости автокомпаний 2 000 000 р., срока полезного использования в период 7 лет	
$23\,809,52 \text{ р.} \times 12 = 285\,714,24 \text{ р.}$	Не оплачиваются компанией заказчиком
Итоговая стоимость использования одного авто	
1 167 714,24 р.	871 200 р.

Таким образом, выгода от использования одной единицы транспорта в виде грузовиков с грузоподъёмностью 3 и 5 тонн, которые составляют основу автопарка компании, составляет 296 514,24 руб. на одной единице транспорта.

С учётом того, что автопарк компании планируется перераспределить на 60% и использовать при этом 40% собственных ресурсов, а на реализацию остальных заказов привлекать «Байкал Сервис», можно предположить, что и стоимость транспортных издержек, направленных на содержание данного транспорта и обслуживание, также сократится на 60% и, как следствие, составит 7 321,88 млн. руб., что значительно меньше по сравнению с 18 304,7 млн. руб., которые были израсходованы на момент 2021 г. Оставшийся личный автопарк ООО «Региональные грузоперевозки» будет задействован в процессе выполнения стратегически важных заказов от крупных компаний и доставки продукции своим постоянным заказчикам.

Прописанные в рамках данного пункта мероприятия направлены на обеспечение устойчивости роста предприятия за счёт оптимизации транспортных издержек и, как следствие, формировании возможностей и перспектив для предприятия, а также некой степени автономии от подрядчиков и внешних факторов.

3. Выводы

В процессе написания работы было выявлено, что с учётом разработок в рамках формирования мер по совершенствованию работы предприятия и обеспечения таким образом ресурса для устойчивого роста и благополучия предприятия в современных условиях были определены преимущества от реализации предлагаемых мер.

Задействование сторонних транспортных компаний вместо содержания постоянного автопарка, в сложившихся на данный момент условиях, становится намного выгоднее и целесообразнее. Обоснование выгоды заключается в том, что, в случае привлечения подрядчика, компания может высвободить время и денежные ресурсы, тем самым увеличив свои доходы и оптимизировав транспортные издержки.

Транспортные издержки занимают важное место в рамках системы построения конечного результата деятельности предприятия и его дальнейшего роста с учётом доходов и расходов. Конечный результат деятельности предприятия формируется на основании финансовых показателей от оказанных услуг. Таким образом, было определено, что универсальный способ снижения транспортных издержек заключается в экономии различных видов ресурсов, которые задействованы в рамках производственных процессов и представлены трудовыми и материальными ресурсами.

Следовательно, в рамках рыночной экономики предприятие должно быть ориентировано на рациональное распределение получаемого дохода и грамотный учёт издержек и прочих расходов, которые возникают в рамках производственных процессов, и от эффективности рас-

Литература

1. Vivek Kale. (2018) *Enterprise Performance Intelligence and Decision Patterns* (pp. 102-288). CPC Press. ISBN 978-1-498-78469-6
2. Vivek Kale. (2017) *Agile Network Businesses* (pp. 291-485). CPC Press. ISBN 978-1-498-74832-2
3. Serge Yablonski. (2019) *Sustainable Enterprise Performance: A Comprehensive Evaluation Method* (pp. 129-230) Wiley. ISBN 978-1-119-61827-0
4. Aleksei V. Bogoviz, Yulia V. Ragulina. (2020) *Industry Competitiveness: Digitalization, Management, and Integration* (pp. 100-125) Springer. ISBN 978-3-030-40748-3
5. Ковалев В.В. Корпоративные финансы: учебник (второе издание, перераб. и доп.). – [Электронный ресурс] / Гарант. – 2019. Электрон.изд. – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/startpage:1> (дата обращения 16.10.2022 г.);
6. Куприянова, Л. М. Финансовый анализ: учебное пособие / Л. М. Куприянова. – Москва : ИНФРА-М, 2020. – 157 с. – [Электронный ресурс] <https://znanium.com/catalog/product/1094559> (дата обращения 16.10.2022 г.);
7. Мардас А. Н. Экономический анализ : учебник и практикум для академического бакалавриата / А. Н. Мардас, О. А. Гуляева, И. Г. Кадиев. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2020. – С. 176.
8. Овчинникова, И. В. Анализ и аудит в отраслях : учеб. пособие / И. В. Овчинникова. – Хабаровск : РИЦ ХГАЭП, 2019. – С. 80.
9. Шарапова, М.В. Учет финансовых показателей и направления их совершенствования [Текст] / М.В. Шарапова // «Научно-практический журнал Аллея Науки» – №7(23). – 2020. – С.185.
10. Егорушкина, Т.Н. Анализ подходов к оценке финансовой устойчивости предприятия для целей повышения её эффективности (статья в сборнике трудов конференции). – [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36799811> Дата обращения 16.10.2022 г.
11. Красникова Н.В. Теоретические аспекты анализа финансовой устойчивости организации (статья в сборнике трудов конференции) – [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37159225> Дата обращения 16.10.2022 г.
12. ООО «Региональные грузоперевозки» [Электронный ресурс] <https://rgp86.ru/> Дата обращения 16.10.2022 г.
13. ООО «Байкал Сервис» [Электронный ресурс] <https://www.baikalsr.ru/> Дата обращения 16.10.2022 г.

References:

1. Vivek Kale. (2018) *Enterprise Performance Intelligence and Decision Patterns* (pp. 102-288). CPC Press. ISBN 978-1-498-78469-6
2. Vivek Kale. (2017) *Agile Network Businesses* (pp. 291-485). CPC Press. ISBN 978-1-498-74832-2
3. Serge Yablonski. (2019) *Sustainable Enterprise Performance: A Comprehensive Evaluation Method* (pp. 129-230) Wiley. ISBN 978-1-119-61827-0
4. Aleksei V. Bogoviz, Yulia V. Ragulina. (2020) *Industry Competitiveness: Digitalization, Management, and Integration* (pp. 100-125) Springer. ISBN 978-3-030-40748-3
5. Kovalev V.V. Korporativnye finansy: uchebnik (vtoroe izdanie, pererab. i dop.). – [Elektronnyj resurs] / Garant. – 2019. Elektron.izd. – Rezhim dostupa: <http://ivo.garant.ru/#/startpage:1> (data obrashcheniya 16.10.2022 g.);
6. Kupriyanova, L. M. Finansovyy analiz: uchebnoe posobie / L. M. Kupriyanova. – Moskva : INFRA-M, 2020. – 157 s. – [Elektronnyj resurs] <https://znanium.com/catalog/product/1094559> (data obrashcheniya 16.10.2022 g.);
7. Mardas A. N. Ekonomicheskij analiz : uchebnik i praktikum dlya akademicheskogo bakalavriata / A. N. Mardas, O. A. Gulyaeva, I. G. Kadiev. – 2-e izd., ispr. i dop. – Moskva: Izdatel'stvo YUrajt, 2020. – S. 176.
8. Ovchinnikova, I. V. Analiz i audit v otraslyah : ucheb. posobie / I. V. Ovchinnikova. – Habarovsk : RIC HGAEP, 2019. – S. 80.
9. SHarapova, M.V. Uchet finansovyh pokazatelej i napravleniya ih sovershenstvovaniya [Tekst] / M.V. SHarapova // «Nauchno-prakticheskij zhurnal Alleya Nauki» – №7(23). – 2020. – S.185.
10. Egorushkina, T.N. Analiz podhodov k ocenke finansovoy ustojchivosti predpriyatiya dlya celej povysheniya eyo effektivnosti (stat'ya v sbornike trudov konferencii). – [Elektronnyj resurs]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36799811> Data obrashcheniya 16.10.2022 g.
11. Krasnikova N.V. Teoreticheskie aspekty analiza finansovoy ustojchivosti organizacii (stat'ya v sbornike trudov konferencii) – [Elektronnyj resurs]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37159225> Data obrashcheniya 16.10.2022 g.
12. ООО «Regional'nye грузоперевозки» [Elektronnyj resurs] <https://rgp86.ru/> Data obrashcheniya 16.10.2022 g.
13. ООО «Bajkal Servis» [Elektronnyj resurs] <https://www.baikalsr.ru/> Data obrashcheniya 16.10.2022 g.