



Особенности формирования транспортных затрат на предприятии и их влияние на себестоимость продукции

Репецкая Н.В., к.э.н., доцент отделения социально-экономических наук, Обнинский институт атомной энергетики – филиал Национального исследовательского ядерного университета «МИФИ», Обнинск, Россия

Янголенко Н.В., магистрант, 2 курс, направление «Менеджмент», образовательная программа «Логистический менеджмент», Обнинский институт атомной энергетики – филиал Национального исследовательского ядерного университета «МИФИ», Обнинск, Россия

Аннотация. В настоящее время почти любая деятельность, начиная от производства до продажи продукции покупателю, сопровождается постоянным перемещением товаров. Транспортировка тех или иных продуктов выделилась в отдельную сферу услуг, что расширяет привычное понимание транспортной логистике в целом. Перевозка, погрузка, разгрузка товаров, выбор транспорта, маршрута следования груза – всё это стоит учитывать помимо стоимости товара, который приобретает покупатель. Транспортные затраты становятся постоянной статьей затрат для многих крупных и средних организаций, поэтому актуальным становится вопрос их учета в себестоимости продукта. В свою очередь, с ростом потребностей предприятия в услугах доставки руководству необходимо понимать как данная статья затрат влияет на общую себестоимость готовой продукции. Таким образом, данная статья посвящена вопросу формирования и влияния транспортных затрат на себестоимости продукции. Рассмотрены теоретические аспекты понятия и формирования транспортных затрат.

Ключевые слова: транспортные затраты, себестоимость продукции, доставка продукции, транспортный тариф, транспортная компания.

Features of the formation of transport costs at the enterprise and their impact on the cost of production

Repetskaya N.V., PhD in Economics, Associated Professor of Department of Social and Economic Sciences,

Obninsk Institute for Nuclear Power Engineering, Obninsk, Russia

Yangolenko N.V., magister,

Obninsk Institute for Nuclear Power Engineering, Obninsk, Russia

Annotation. Nowadays, almost any activity, from production to sale of products to the buyer, is accompanied by a constant movement of goods. All spheres of human activity require a more flexible and quick response to the current situation. Transportation, loading, unloading of goods, the choice of transport, the route of the cargo - all this should be considered in addition to the cost of the goods that the buyer purchases. Transport costs are becoming a constant cost item for many large and medium-sized organizations, so the issue of their inclusion in the cost of the product becomes relevant. In turn, with the growing needs of the enterprise for delivery services, management needs to understand how this cost item affects the total cost of finished products. Thus, this article is devoted to the formation and influence of transport costs on the cost of production. Theoretical aspects of the concept and formation of transport costs are considered.

Key words: transport costs, cost, delivery of products, transport tariff, transport company.

Понятие транспортных затрат является достаточно актуальным в нынешнее время. Сумма транспортных затрат предприятия является базой для определения тарифов на услуги логистических посредников, к которым можно отнести услуги транспортно-экспедиционных компаний, фирм, агентов, организующих мультимодальные перевозки и других. В самом общем виде под транспортными затратами следует понимать затраты по доставке товаров от производителей до потребителей. В экономической литературе понятие

транспортных затрат определяется как затраты, понесенные предприятием в результате перевозки грузов, погрузочно-разгрузочных работ, в том числе и экспедиционное сопровождение грузов [9].

Как известно, транспортные затраты являются составной частью любого продукта, а соответственно, и элементом себестоимости. Данные затраты входят в конечную стоимость товара, реализованного потребителю. Любая компания, так или иначе, имеет в своей смете затрат и затраты на транспорт. Их величина, может значительно колебаться в зависимости от различных факторов.

Согласно оценкам отечественных экономистов, доля транспортных затрат российских предприятий в общей их сумме составляет около 15-20%, в то время как в европейских странах данный показатель достигает 7-8%. Соответственно, данная сумма отражается на стоимости готовой продукции, и может достигать 20-25% стоимости готового изделия, а иногда и 30-40% [8].

Данный аспект формирования стоимости готовой продукции может говорить о недостаточном внимании к управлению процессом транспортировки в целом. Причины роста транспортных затрат могут быть различными. К таким причинам можно отнести неразвитость транспортной инфраструктуры, являющейся совокупностью материально-технических условий по обеспечению беспрепятственного и быстрого выполнения перевозочного процесса. Например, проблемами автодорожной инфраструктуры являются превышение нормативного уровня загруженности дорожных сетей (около 50%), несоответствие автодорог регионального назначения нормам по эксплуатации (около 70%), недостаточное обеспечение автодорог на Дальнем Востоке, Сибири и другое.

Также на рост транспортных затрат влияет такой фактор как несовершенство системы тарифного регулирования, которое зависит от государственного регулирования. В данном случае воздействие оказывает конъюнктура внутренних и мировых цен на перевозку грузов, а также вида перевозок [5].

В ряде случаев можно наблюдать дифференциацию факторов в зависимости от того, оказывает ли компания транспортные услуги или нет. Как правило, производственная компания, для которой главной целью является производство и реализация готовой продукции покупателю, вынуждена заказывать услуги у сторонних организаций.

Так как для производственных компаний транспортные затраты входят в конечную стоимость товара или услуги, и, следовательно, влияют на конкурентоспособность фирмы среди других производителей, торговых сетей, структура затрат на транспортировку состоит из:

- затрат на приобретение транспортных услуг у сторонних организаций;
- затрат на использование собственного транспорта;
- затрат, связанных с подготовкой и упаковкой товара перед транспортировкой;
- затрат, понесенных в результате порчи и утраты товаров от транспортировки и др.

Стоит отметить, что затраты на транспортировку не всегда имеют детальную структуру, особенно сложно проанализировать те затраты, которые были отнесены на косвенные затраты, независящие от объемов выпуска производимой продукции. Таким образом, анализ транспортных затрат нетранспортных компаний несколько затруднен.

Если компания выбирает каким образом лучше построить систему перевозок произведенного товара, то она может пойти по одному из нескольких путей:

- а) использование услуг транспортных операторов. Является наиболее распространенной формой среди прочих форм перевозок. Но необходимо помнить, что, покупая услуги сторонней организации, компания будет иметь меньшую гибкость при доставке товара, если заказ был незапланированным. Также, ошибки, совершенные поставщиком услуг, ложатся на компанию-заказчика;

б) создание собственного парка транспортных средств (ТС). Основным преимуществом выбора данного варианта является планирование и контроль собственных затрат на логистику. Кроме того, предприятие самостоятельно несет ответственность за местонахождение и доставку товара покупателю. Компания может распоряжаться автопарком, то есть продавать, сдавать в аренду транспортные средства.

Владение собственным парком является затратным решением для предприятия, хотя бы, потому что необходимо закупать оборудование для осуществления перевозок. Тем самым, компания вкладывает излишние финансовые ресурсы в непрофильный вид деятельности. Основным минусом во владении собственным автопарком является снижение его эффективности из-за сезонных колебаний спроса на продукцию, так как увеличиваются простои рабочего времени, которые также необходимо компенсировать [7];

в) лизинг или аренда транспортных средств без водителей. Является отличным решением для тех фирм, у которых в штате есть свои водители, что значительно экономит денежные средства перед другими видами транспортных услуг. Стоит отметить, что организация, которая арендовала машину, несет полную материальную ответственность за нее;

г) аренда транспорта с водителями. Фирма, у которой арендуется автомобиль предоставляет также и квалифицированного водителя для осуществления транспортных перевозок;

д) смешанные формы транспортировки [4].

Каждая из представленных форм имеет свои преимущества и недостатки. Компания, которая только определяется с выбором того или иного типа перевозок, должна исходить прежде всего из своих финансовых возможностей, так как затраты в зависимости от того или иного вида услуг будут различными, что напрямую будет оказывать влияние на формирование себестоимости готовой продукции. Как правило, оптимальным вариантом является смешанная форма транспортировки, когда присутствуют собственные транспортные средства и часть услуг оказывает сторонняя транспортная организация.

Следовательно, можно классифицировать затраты нетранспортного предприятия в зависимости от выбора формы организации перевозок (рис. 1).

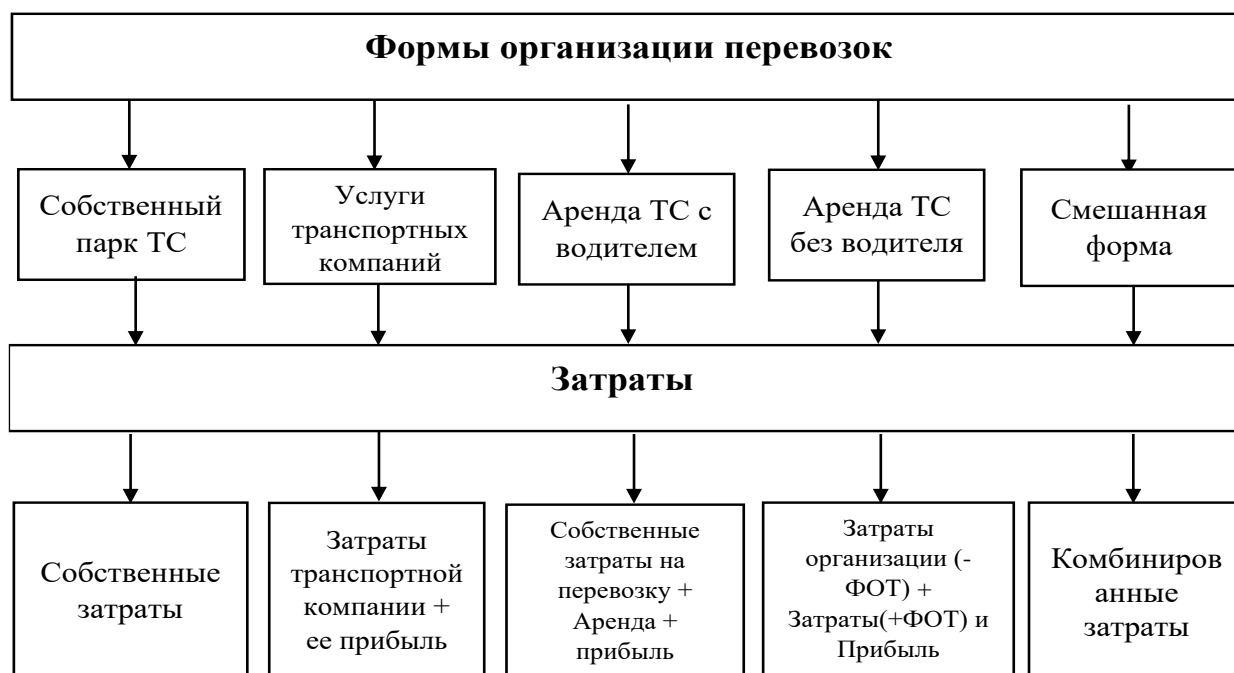


Рис. 1 – Классификация затрат при различных формах организации транспортных перевозок

Основным критерием при выборе компанией формы организации перевозок является эффективность, которая подразумевает под собой результативность проекта как отношение эффекта к затратам на его достижение. В данном случае, при выборе компанией той или иной формы перевозок эффект выражается в одном из следующих критериев эффективности, который является более предпочтительным для конкретной организации. Таким критерием может выступать прибыль, грузооборот, качество обслуживания, время на исполнение заказа и т.д.

Решающую роль при выборе перевозчика в основном оказывает стоимость услуг. Спрос на транспортные услуги определяется экономическими (структура экономики, инфляция, уровень цен в стране) и техническими факторами (пространственные размеры страны, удаленность одних регионов от других, что увеличивает спрос на перевозки). В условиях конкуренции усиливается борьба за клиентов, что влияет на стоимость перевозок, а, соответственно, и на расчет транспортных тарифов [1].

Транспортный тариф – это форма цены перевозки, объявленная с целью расчета на услуги транспорта и действующие в течение определенного периода.

Каждый тариф на перевозку состоит из:

- платы за перевозку груза;
- сборов за дополнительные операции на перевозку груза;
- правил расчета выплат и сборов [3].

В экономической литературе существует большое множество классификаций транспортных тарифов, что в свою очередь, определяет стоимость перевозки. Сформулируем наиболее значимые аспекты при формировании тарифа на перевозку:

1. Интервал расстояния перевозки. Данный фактор имеет обратно пропорциональную зависимость, то есть при увеличении расстояния наблюдается снижение тарифа за единицу пути.

2. Скорость доставки. Как правило, чем выше этот показатель, тем дороже цена перевозки.

3. Количество перевозимого груза. Существует два возможных варианта расчета тарифа с этим показателем. Транспортное средство имеет определенную грузоподъемность, в соответствии этого объема или веса рассчитывается тариф. Если же транспортное средство не может быть заполнено полностью, то взимается плата, которая рассчитывается за единицу перевозимого товара.

4. Вид транспортного средства. Каждое транспортное средство имеет свои индивидуальные характеристики, поэтому тарифы будут различны при использовании разных видов транспорта [6].

Таким образом, затраты нетранспортной компании на перевозку груза будут зависеть от транспортного тарифа на тот или иной вид транспорта и расстояния перевозки и рассчитываются по следующей формуле (1):

$$P = U_{\text{тр}} \times L \quad (1)$$

где P – затраты компании на перевозку груза;

$U_{\text{тр}}$ – транспортный тариф на перевозку за 1 км;

L – расстояние перевозки (в км).

В целом формула расчета транспортных затрат на перевозку включает следующие элементы, представленные в формуле (2):

$$R = R_{\text{тп}} + R_{\text{пр}} + R_{\text{уп}} \quad (2)$$

где R – транспортные затраты на перевозку;

$R_{\text{тп}}$ – затраты на транспортировку;

$R_{\text{пр}}$ – затраты на погрузочно-разгрузочные работы;

$R_{\text{уп}}$ – затраты на упаковку груза [2].

Таким образом, формирование в себестоимости транспортных затрат в большинстве случаев складывается исходя из той формы организации перевозки, которая выбрана на предприятии. Соответственно, сумма затрат в зависимости от той или иной формы будет различна: предприятие может иметь полностью собственный автопарк, или же частично арендовать транспортные средства у сторонней организации. Так или иначе, расчет транспортных затрат как для грузоотправителя, так и для грузополучателя будет одинаковым и зависит он от расстояния и тарифа на то или иное транспортное средство.

Подводя итог всему вышесказанному, можно отметить, что значение транспортных затрат в структуре себестоимости достаточно велико. В большинстве случаев затраты на транспортировку входят непосредственно в цену товара, который попадает к конечному потребителю. Очевидно, что транспортная отрасль, а, в свою очередь, и данная статья затрат будет очень зависима от условий внешней среды. Так, например, установление тарифов на тот или иной вид перевозок регулируется ценами на топливо, на металлопродукты, из которого изготавливают автомобили, комплектующие для многих видов транспорта. Состояние транспортной инфраструктуры, а также политическая и экономическая ситуация в той или иной стране оказывает прямое влияние на данную сферу деятельности, что во многом выражается в удорожании или снижении услуг доставки грузов. Стоит отметить, что данная статья затрат не только подвергается жесткому анализу, но и является самой

трудно прогнозируемой в силу непредсказуемого поведения участников рыночной экономики.

Библиографический список:

1. Аникин, Б.А. Логистика производства: теория и практика: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / В.А. Волочиенко, Р.В. Серышев; ответственный редактор Б.А. Аникин. – М.: Юрайт, 2019. – 454 с.

2. Герами, В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для вузов / В.Д. Герами, А.В. Колик. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Юрайт, 2020. – 533 с.

3. Ельдештейн, Ю.М., Логистика – М.: М-во сельского хоз-ва Российской Федерации, ФГБОУ ВПО «Красноярский гос. аграрный ун-т», Фак. упр. и бизнеса, Каф. менеджмента. – Красноярск: НИИ АММ КрасГАУ, 2018.

4. Загорский И.О., Володькин П.П., Организация автоперевозок на нетранспортных предприятиях // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ» – 2017, – Том 4, – № 4, – С. 1502–1507.

5. Загорский И.О. Транспортная инфраструктура / И.О. Загорский, П.П. Володькин, А.С. Рыжова. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2017. – 228 с.

6. Неруш, Ю.М. Транспортная логистика: учебник / Ю.М. Неруш, С.В. Саркисов. – М.: Юрайт, 2019. – 351 с.

7. Погодина, Т.В. Финансовый менеджмент: учебник и практикум для вузов / Т.В. Погодина. – М.: Юрайт, 2021. – 351 с.

8. Транспорт в России. 2020: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2020. – 108 с. // https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/UbzIvBZj/Transport_2020.pdf (дата обращения: 25.04.2022).

9. Шаш Н.Н., Азимов К.А., Шепелева А.Ю. Логистика: конспект лекций. – М.: Юрайт, 2017. – 205 с.

References:

1. Anikin, B.A. Production logistics: theory and practice: textbook and workshop for undergraduate and graduate studies / V.A. Volochienko, R.V. Seryshev; executive editor B.A. Anikin. – M.: Yurayt, 2019. – 454 p.
2. Gerami, V.D. Management of transport systems. Transport logistics support: textbook and workshop for universities / V.D. Gerami, A.V. Kolik. – 2nd ed., ispr. and add. – M.: Yurayt, 2020. – 533 p.
3. Eldestein, Yu.M., Logistics – M.: Ministry of Agriculture of the Russian Federation, Krasnoyarsk State Agrarian University, Fac. upr. and Business, Department of Management. – Krasnoyarsk: Research Institute of AMM KrasGAU, 2018.
4. Zagorsky I.O., Volodkin P.P., Organization of road transportation at non-transport enterprises // Electronic scientific publication "Scientific notes of TOGU" – 2017, – Volume 4, – № 4, – pp. 1502-1507.
5. Zagorsky I.O. Transport infrastructure / I.O. Zagorsky, P.P. Volodkin, A.S. Ryzhova. – Khabarovsk: Publishing House of the Pacific State University, 2017. – 228 p.
6. Nerush, Yu.M. Transport logistics: textbook / Yu.M. Nerush, S.V. Sarkisov. – M.: Yurayt, 2019. – 351 p.
7. Pogodina, T.V. Financial management: textbook and workshop for universities / T.V. Pogodina. – M.: Yurayt, 2021. – 351 p.
8. Transport in Russia. 2020: Stat.sat./Rosstat. – T65 M., 2020. – 108 p. // https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/UbzIvBZj/Transport_2020.pdf (date of reference: 04/25/2022).
9. Shash N.N., Azimov K.A., Shepeleva A.Yu. Logistics: lecture notes. – Moscow: Yurayt, 2017. – 205 p.

Для цитирования: Репецкая Н.В., Янголенко Н.В., Особенности формирования транспортных затрат на предприятии и их влияние на себестоимость продукции / Российский экономический интернет-журнал. – 2022. – № 2. URL:

© Репецкая Н.В., Янголенко Н.В., Российский экономический интернет-журнал 2022, № 2