



ОПРЕДЕЛЯНЕ И АНАЛИЗ НА РАЗХОДИТЕ В ТРАНСПОРТНАТА ЛОГИСТИКА

Селчук Дуранлар¹, Симеон Ананиев Ананиев²
ege-ece66@hotmail.com, saexpert@abv.bg

¹Тракийски Университет, Одрин
Професионална Гимназия по Социални Науки Програма Логистика
ТУРЦИЯ

²ВТУ "Тодор Каблешков", ул. "Гео Милев" 158, 1574 София,
БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: логистика, разходи, логистични разходи, Турция, Европейски съюз, превози, товари, превозни средства,

Резюме: Разработена тема има за цел да изследва вида и формирането на разходите в транспортната логистика при превозите на товари между Турция и страните от Европейския съюз. Разгледани са приоритетите насочени към транспортно-логистична дейност с интегрирано използване на автомобилен, воден и железопътен транспорт в логистичната верига..

Направен детайлен анализ на разходите в транспортната логистика при прилаганите транспортни политики и подходи за Оптимизиране и развитие на товарните и интермодални превози между. Направен е структурен анализ на разходите и риска, като от направените в труда анализи са обобщени основните приоритетни насоки на транспортната политика за оптимизиране на разходите. При логистичните предприятия, паричната стойност на повишената безкористност при предоставянето на логистични услуги се посочва като производствен разход на логистичните услуги. В резултат от глобализацията се отчита увеличение в разходите за логистични дейности, дължащи се на промените в количеството и качеството на логистичните дейности.

Систематизирани са основните характеристики и насоки на политиките за устойчиво развитие в товарните и интермодални превози, диференцирани в областта на инфраструктурата, транспортните средства и управлението на товарния транспорт. С ефективни и ефикасни логистични дейности се създават предимства от гледна точка на стойност и ефективност, като от дейностите, извършвани в тази сфера се наблюдава оценяване от страна на клиента, както и, че предприятията, работещи в тази сфера са с една крачка напред от своите конкуренти.

ВЪВЕДЕНИЕ

Себестойността е паричното изражение на вложените усилия в името на определена цел. Вложените усилия за закупуване на даден актив, с който се цели осигуряване на стопански ползи, представляват себестойността на този актив. Себестойност на логистичните дейности е общия размер на всички разходи, реализирани за логистична дейност. За определянето на себестойността на

логистичните дейности е необходимо създаването на система, позволяваща извършване на анализи на разходите и приходите по видове клиенти, пазарен сегмент и дистрибуционни канали, и отразявайки продуктовете потоци.

1. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СЕБЕСТОЙНОСТТА НА ЛОГИСТИЧНИТЕ ДЕЙНОСТИ

С нарастването на разходите за логистика като дял от общата себестойност на продуктите е нараснала и нуждата на мениджърите за познания относно себестойността на логистичните дейности. Определянето на размера на общите логистични разходи в себестойността на единица продукт, направени през етапите от снабдяването на суровината за него, производството и дистрибуцията му, е важен критерий за управлението и контрола на себестойността на логистичните дейности.

2. 1. Методи за определяне на себестойността на логистичните дейности

А) Извънсчетоводни методи

а) Метод за определяне чрез прогнозни проценти от продажбите: прогнозира се размерът на логистичните разходи от размера на нетните продажби за определен период. Извършва се прогнозиране на дела на генерираните логистични разходи в логистичния процес от общите разходи, както и състава на логистичните разходи, изхождайки от наблюденията през изминали периоди.

б) Аналитичен метод: Посредством инженерни изчисления и оценки се определя количеството на логистичен разход за единица продукция. След като се установят продуктовете движения в целия логистичен процес на предприятието от счетоводните записи и счетоводни документи, логистичните разходи за единица продукт се умножават с обема на произведената продукция и се намира общата себестойност на логистичните дейности.

Б) Счетоводни методи

а) Метод на прогнозно определяне, при който се изхожда от традиционния Метод за изчисляване на себестойност и се извършват съответните корекции: Определят се видовете разходи, натрупани в разходните центрове и тези от тях, които имат пряка връзка с продукта се отнасят направо към себестойността на продукта, а косвено свързаните се отнасят към себестойността на продукта чрез различни „ключове” за разпределение на косвени разходи.

б) Разпределяне на натрупаните разходи в пула на логистичните дейности към логистичните дейности посредством Метода за изчисляване на себестойността на база дейности: Счетоводна техника, при която се изчисляват генерираните разходи, вследствие на осъществяването от предприятието дейности, и същите се отнасят към продуктите и клиентите. Този метод се основава на принципа, че дейностите се реализират за сметка на определени разходи, на продуктите и техните клиенти се падат различен дял от дейностите. Например два продукта, произвеждани в едно и също предприятие, могат да се произвеждат с помощта на различни производствени процеси и да имат различни процеси на товарене и разтоварване. Дейностите по монтаж и опаковане на даден продукт могат да се различават по труд и използвано оборудване или съоръжения от същите на друг продукт. В случай, че разходите за труд и използване на оборудване се отнесат към себестойността на продукта на база продажби или звена, то при възникване на нужда от допълнителен труд или оборудване за монтаж на този продукт, генерираните допълнителни разходи ще се отнесат не само към единия, а към двата продукта. В този случай от една страна себестойността на продукта се изчислява неправилно, а от друга печалбата на другия продукт намалява.

(Източник: Февзи Серкан ЙОЗДЕМИР)

Когато трябва да се определи разхода, свързан с една осъществявана дейност в предприятието, е необходимо да се определят постоянните и променливите разходи, свързани с тази дейност, за съответния период.

Разход за транспорт + Разход за складиране + Разходи в процеса на приемане на поръчка и информационния процес + Разходи по поддържане на складова наличност + Други логистични разходи = Себестойност на логистичните дейности (Общо логистични разходи)

Направените проучвания отчитат, че разходите, които най – значително повишават себестойността на продукта, са тези за логистична дейност. Отбелязва се, че транспортните разходи заемат дял от около 50 – 60 %, а разходи по поддържане на складова наличност и сортиране заемат дял от около 20 – 30 %.

3. СЕБЕСТОЙНОСТ НА ПРЕВОЗИТЕ ПРИ РАЗЛИЧНИ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

Логистичните разходи се различават в зависимост от различните видове транспорт и количеството превозван товар. Изборът на различни видове транспорт за различни количества превозван товар ще осигури минимизиране на разходите. Заедно с това следва да се отбележи, че постоянните разходи при железопътния транспорт са много високи, а при въздушния транспорт променливите разходи се променят значително в зависимост от разстоянието. Променливите разходи при въздушния транспорт осигуряват по – голяма гъвкавост и за къси разстояния следва да са високи, а за дълги разстояния ниски.

Себестойността на логистичните дейности в същото време е полезен критерий за определяне количеството на превозвания товар и избора на вида на транспорта.

При определяне стойността на транспортната услуга при превода на пътници и товари следва да се съблюдават следните критерии (Барда, 1982):

1) При превода на товари `максималната` цена на превода, която определя стойността на транспортната услуга, е свързана с разликата в производствените цени на различните места.

2) А при превода на пътници, стойността на транспортната услуга се измерва с ползата, която двете населени места или точки ще осигурят на пътника, като търсенето на транспортна услуга се увеличава или намалява в зависимост от това. Тук в търсенето на транспортна услуга ще настъпят различни промени в зависимост от целта на пътуването на пътника (търговска или туристическа).

Теоретично при определянето на тази цена е необходимо да се установи дали транспортният сектор е либерализиран или не. В зависимост от това цената може да бъде различна. Когато транспортния сектор е в ръцете на държавата обикновено съществува максимално предлагане срещу ниска цена. При този случай цените могат да се наблюдават дори близки до себестойността. Известно е, че при тази система целта е да се предостави транспортна услуга на възможно най – ниска цена, като амортизациите и износванията се покриват с бюджетни средства. При тези предприятия амбицията за печалба е минимална. Но не трябва да се забравя, че в някои случаи тази система на държавност, при която транспортните разходи се извършват за сметка на държавния бюджет, може да доведе до икономически неизгоден резултат. Защото в тези случаи генерираните поради поддържането на ниски цени големи разходи се налага да се финансират от бюджета, а това може да доведе до увеличаване на данъците, в резултат на което да се изчерпят ползите на евтината транспортна система. А при обратното на това (т. е. при съблюдаване на печалба) може да доведе до държавен капитализъм (Барда, 1982).

Класифицирането на разходите в транспортните предприятия и способността на съответното предприятие да отразява промените в тези разходи помага до голяма степен на ръководството за тяхното контролиране. Детайлното класифициране на разходите е възможно с детайлни анализи. Дори в някои случаи определянето на някои видове разходи поотделно за всеки един разходен център помага до голяма степен на ръководството за минимизиране на разходите.

При извършването на детайлен анализ на разходите следва да се имат в предвид характерните за съответното транспортно предприятие практики, чието премахване или ограничаване е практически невъзможно. Когато един кораб пътува и следва да се извършат съответните ремонти или поддръжка от екипажа му съгласно правилника на кораба, една част от разходите за ремонт или поддръжка се отразяват в разходите за части и материали, а друга в разходите за възнаграждения на екипажа. Ако ремонтът или поддръжката на същия кораб се извършва в корабостроителница, то тогава разходите за ремонт или поддръжка ще са отразени в съответната сметка „разходи за поддръжка”.

Заедно с класифицирането на разходите по видове, за калкулиране на себестойност и вземане на решения е от особено значение определянето на връзката на реализираните разходи с произведената услуга, т. е. дали те са пряко или косвено свързани с нея (преки и косвени разходи), както и установяване на променливостта им в зависимост от обема на произведената услуга (постоянни и променливи разходи). (Орхун, 1983).

3. 1. Казус

Основната функция на митническия съюз между Турция и Европейския съюз е осигуряване на свободно движение на промишлените стоки и преработените селскостопански продукти. Но на практика съществуват практики, ограничаващи свободата на движение на стоките.

а) Квоти за разрешителни за транзитно преминаване

Отправените искания от съответните страни към Министерството на транспорта за разрешителни за транзитно преминаване се раздават на съответните превозвачи чрез Асоциацията на Камарите и борсите на Турция. Но с увеличаването на търговския обмен превозвачите все повече се оплакват от недостиг на разрешителни за транзитно преминаване, осигурени от съответните държави. Поради недостигът на разрешителни за транзитно преминаване, превозвачите не преминават през планираните за транзитно преминаване страни, а заобикалят през други, което води до увеличаване на транспортното време и съответно до увеличаване на транспортните разходи. Поради това в някои случаи турските фирми възлагат международния превоз на товари на чужди превозвачи, вместо на турски такива, въпреки по – високите цени.

Когато квотата на разрешителните за транзитно преминаване от Италия за Турция бъде изпълнена, турските превозвачи, пътуващи по направление Франция, Испания и Португалия използват Ро – Ро кораби (фериботи) до италианското пристанище Триест и оттам задължително обикалят през Австрия и Германия, за да достигнат до Франция и Испания. Пътуващите по направление Испания натоварените от Турция италиански превозвачи преминават директно през Италия и не реализират допълнителни транспортни разходи, съответно пристигат за по – кратко време.

Трябва да се насърчи интермодалният транспорт, да се обърне внимание за ограничаване на пътнотранспортните произшествия, редуциране замърсяването на околната среда и не на последно място трябва да се посочи, че защитната политика на Европейския съюз е пречка пред свободната търговия.

б) Визов режим

С Протокола за присъединяване към митническия съюз, подписан през януари 1973 г. между Турция и Европейския съюз, е признато правото на свободно движение на турските промишлени стоки на територията на Европейския съюз.

Отделно от това, с този Протокол за присъединяване към митническия съюз страните се договарят, че условията за свободно движение на стоки и търговия след подписването на Протокола не трябва да се влошават спрямо тези преди подписването на Протокола. Но въпросът с визите е останал висящ. Турските шофьори на всеки три

месеца плащат такси за визи, а превозваческите фирми губят ценно време и усилия в процеса от кандидатстването за визи до тяхното издаване. По този начин генерираните допълнителни разходи се отразяват по косвен път на фирмите вносителите и износители. Този въпрос, както въпросът с разрешителните за транзитно преминаване, е част от международните отношения и следва да се разглежда на държавно ниво с оглед защита на конкурентоспособността на търговията.

в) Разходи за гориво

Пътни превозни средства (тирове и камиони) от категория С1, С2, L2, М3 имат право да зареждат данъчно необложено дизелово гориво при напускане на страната. Например ТИР-овете могат да зареждат до 550 литра необложено гориво. Като се има в предвид, че съгласно изискванията за синхронизация с европейските стандарти са въведени електронни тахографи, би следвало това ограничение да бъде премахнато за превозвачите, извършващи превоз на стоки за износ или за превозвачите, извършващи превоз на стоки за износ да се прилагат различни насърчителни мерки. Това би снизило разходите за навло на фирмите износителки. Технически погледнато, пътните превозни средства с международен лиценз за извършване на превози, използващи електронни тахографи могат да се проследяват и да се установява разстоянието, което са изминали и времето, през което са пътували по маршрута. Това на практика трябва да се договаря и приема на двустранна основа с другите страни.

Направено е статистическо изследване и сравнителен анализ на разходите при превози на товари с товарни автомобили по пътната мрежа и превозите на товари с жп транспорт, по направление Турция в посока Сърбия и Хърватия, като данните са систематизирани и посочени в Таблица 1 и Таблица 2.

За изминатото разстояние от 7.800км по шосе при автомобилни превози на товари са направени общи разходи 2.349 евро, с изразходваното гориво за 2146,56 общо разходите са в размер 4.495,56 евро. За същото разстояние при превоз с жп транспорт разходите са 2.719 евро, заедно с разходите за гориво общо разходите се увеличават на 4.865,56 евро.

Таблица 1

РАЗХОДИ ПО ШОСЕ СЪРБИЯ – ХЪРВАТИЯ

ДЪРЖАВА	ИМЕ НА РАЗХОДА	РАЗХОД В ЕВРО
БЪЛГАРИЯ	ДЕЗИНФЕНЦИЯ	0
БЪЛГАРИЯ	ПРЕМИНАВАНЕ	86
БЪЛГАРИЯ	МАГИСТРАЛА	33
БЪЛГАРИЯ	КАНТАР	10
БЪЛГАРИЯ	ODN	10
РУСИЯ	МАГИСТРАЛА	116
РУСИЯ	ОБЩИНА	50
РУСИЯ	ПАРКИНГ	25
ХЪРВАТИЯ	МАГИСТРАЛА	168
СЪРБИЯ	МАГИСТРАЛА	28
СЪРБИЯ	МИТНИЦА	42
АВСТРИЯ	МАГИСТРАЛА + Австрийско разрешително	420
ГЕРМАНИЯ	МАГИСТРАЛА	240
БЕЛГИЯ	ВИНЕТЕН СТИКЕР	16
УКРАИНА	ФЕРИБОТ	390
УКРАИНА	ТУНЕЛ DARTFORD + Levy	65

ТУРЦИЯ	ОТСТЪПКИ	600
ТУРЦИЯ	ГРАНИЧНИ РАЗХОДИ	50
ОБЩО РАЗХОДИ		2349
КМ	7800	
СР. РАЗХОД	0,32	
СР. ЦЕНА	0,86	
ОБЩО ГОРИВО		2146,56
ОБЩО		4495,56

Таблица 2
РАЗХОДИ С ВЛАК СЪРБИЯ - ХЪРВАТИЯ

ДЪРЖАВА	ИМЕ НА РАЗХОДА	РАЗХОД В ЕВРО
БЪЛГАРИЯ	ДЕЗИНФЕКЦИЯ	0
БЪЛГАРИЯ	ПРЕМИНАВАНЕ	86
БЪЛГАРИЯ	МАГИСТРАЛА	33
БЪЛГАРИЯ	КАНТАР	10
БЪЛГАРИЯ	ODN	10
РУСИЯ	МАГИСТРАЛА	116
РУСИЯ	ОБЩИНА	50
РУСИЯ	ПАРКИНГ	25
ХЪРВАТИЯ	МАГИСТРАЛА	168
СЪРБИЯ	МАГИСТРАЛА	28
СЪРБИЯ	МИТНИЦА	42
АВСТРИЯ	МАГИСТРАЛА + ВЛАК	790
ГЕРМАНИЯ	МАГИСТРАЛА	240
БЕЛГИЯ	ВИНЕТКА	16
УКРАИНА	ФЕРИБОТ	390
УКРАИНА	ТУНЕЛ DARTFORD + Levy	65
ТУРЦИЯ	ОТСТЪПКИ	600
ТУРЦИЯ	ГРАНИЧНИ РАЗХОДИ	50
ОБЩО РАЗХОДИ		2719
КМ	7800	
СР. РАЗХОД	0,32	
СР. ЦЕНА	0,86	
ОБЩО ГОРИВО		2146,56
ОБЩО		4865,56

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Барда, Сюлейман. (1982). Икономика на Транспорта. Издателство Ментеш: Истанбул
- [2] Йоздемир, Серкан Февзи (2007), „Управление на Логистичните Разходи с Оптимизиране Повишената Ефективност на Дейността, Увеличаване Финансовата Структура на Фирмата, и Въздействието върху Транспортните Разходи Проучване“ Магистърска Дисертация
- [3] Асоциация на турските индустриалци и бизнесмени (ТУСИАД 2012), „Процесите на Външната Търговия в Турция: Разходи и Конкуренция“, Март. Публикация Номер: 2012-3/526

DETERMINATION AND ANALYSIS OF COSTS IN TRANSPORT LOGISTICS

Selchuk Duranlar¹, Simeon Ananiev Ananiev²
ege-ece66@hotmail.com, saexpert@abv.bg

¹*Trakya University, Edirne
TURKEY*

²*Todor Kableshkov University of Transport, Geo Milev str. 158, 1574 Sofia,
BULGARIA*

Key words: *logistics, costs, Turkey, European Union, transport, cargo, vehicles,.*

Abstract: *Developed theme aims to explore the nature and formation of the cost of transport logistics in the transport of goods between Turkey and the European Union. Considered priorities aimed at transport and logistics with integrated use of road, water and rail transport in the logistics chain ..*

Made a detailed analysis of costs in transport logistics in transport applied policies and approaches for optimization and development of freight and intermodal traffic between. An structural analysis of the cost and risk of such analyzes made in labor summarizes the main priority areas of transport policy to optimize razhodite. Pri logistics enterprises, the monetary value of increased selflessness in providing logistic services has been identified as production cost of logistics services . As a result of globalization has increased the cost of logistics activities due to changes in the quantity and quality of logistics activities.

Systematized are the main features and guidelines of sustainable development policies and intermodal freight transportation, differentiated in the field of infrastructure, vehicles and freight management. With effective and efficient logistics create advantages in terms of cost and efficiency, the activities carried out in this field is observed evaluation by the customer, and that businesses operating in this area are one step ahead of their competitors.