

ISSN 1994-2354

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ВЕДОМОСТИ



СПбГПУ



С
А
Н
К
Т
-
П
Е
Т
Е
Р
Б
У
Р
Г

1 (139) 2012

Экономические науки

Рассмотренные методы демонстрируют широкие возможности в построении системы контроля и оценки эффективности маркетинга взаимоотношений. Однако важно понимать, что не всегда повышение удовлетворенности покупателей связано с развитием стратегий маркетинга взаимоотношений. Поэтому, на наш взгляд,

необходимо создать метрику показателей, позволяющую комплексно оценивать эффективность действий компании, связанных с повышением удовлетворенности покупателей. Метрика должна включать показатели, оценивающие эффективность роста удовлетворенности по всем аспектам потребительской ценности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Городилов, В.А.** Стратегии маркетинга взаимодействия с покупателями в рыночных сетях [Текст] / В.А. Городилов, М.Н. Руденко, А.А. Чубатюк. – СПб., 2010.
2. **Bailom et al.** Das Kano – model der Kundenzufriedenheit [Text] / Bailom // Marketing ZFT. – 1996. – H. 2. – S. 118.
- Based on: **Berger et al.** Kan,s methods of understanding customer defined quality // Journal of the Japanese society for quality control. Fall, 1993. – P. 3–35.
3. **Bruhn, M.** Relationship Marketing. Managing

- of Customer Relationships [Text] / M. Bruhn. – Prentice Hall, 2003.
4. **Homburg, Ch.** Marketing organizing: an ingrative framework of dimensions and determinations [Text] / Ch. Homburg, J. Workman, K. Grunner // Journal of marketing. – 1998. – No. 3. – P. 21–41.
5. **Parasuraman, A.** SERVQUAL: a multiple-item scale for measuring consumer perceptions of service quality [Text] / A. Parasuraman, V.A. Zeitham, L. Berry // Journal of retailing. – 1988. – No. 64. – P. 12–40.

УДК 656.13

Т.Р. Терешкина, Е.А. Колесникович

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЯМИ В ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ (НА ПРИМЕРЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ЦБП)

Выявление комплексной содержательной характеристики воздействия логистики на конечную эффективность цепей поставок невозможно без глубокого анализа логистических издержек. В процессе анализа следует исследовать структурно-аналитическую типологию факторов, влияющих на формирование логистических затрат, а также структурировать отраслевые особенности определения себестоимости продукции с выделением логистической составляющей.

Целлюлозно-бумажная промышленность (ЦБП) является отраслью, продукция которой имеет разнообразную специфику производства, характеризуется большой капиталоемкостью и материалоемкостью, сложной технологией,

преобладанием аппаратурных процессов, производством большого числа побочных продуктов, большими расстояниями перевозки сырья и готовой продукции. На уровень расходов и методы определения себестоимости продукции оказывают влияние следующие отраслевые особенности:

- наличие групп продукции, характеризующихся однородной специальной технологией производства с возможными стадиями переработки (переделами) в каждой группе;
- большое разнообразие ассортимента однородной продукции по видам, маркам, сортам, размерам;
- наличие возвратных, безвозвратных отходов, попутных полуфабрикатов, источников тепла;

- использование большого количества воды, энергоемкость, теплоемкость и массоемкость производства, требующего значительного количества вспомогательных служб, больших территорий, содержания внутриводского и внезаводского транспорта;

- большой объем информации первичного учета по переделам, видам производств, разделении данных учета по основным, вспомогательным производствам, основной, попутной продукции и отходам;

- формирование себестоимости отдельных групп продукции на всю номенклатуру передела с последующим выделением стоимости каждого вида или марки;

- возможность использования при планировании и разделении расходов по видам продукции как нормативно-параметрических методов построения себестоимости, методов функционально-стоимостного анализа себестоимости, так и методов прямого счета расходов.

Следует подчеркнуть, что управление логистическими издержками как отдельной частью управления логистическими затратами на предприятиях отрасли в нашей стране практически нигде не поставлено. Более того, целлюлозно-бумажная промышленность в целом относится к группе отраслей, наименее активно применяющих принципы и подходы логистического управления, а также учета логистической составляющей в затратах компаний.

По нашим оценкам логистические затраты в затратах целлюлозно-бумажных предприятий составляют от 15 до 20 %, причем львиная доля этих затрат приходится на транспортировку (75 %)*. В связи с этим особое значение приобретает использование концепции логистики в обеспечении потребности в качественных транспортных услугах. Практически все целлюлозно-бумажные предприятия имеют в своем составе автотранспортные цеха, поэтому важными элементами логистического управления являются оценка, учет и управление транспорт-

ными издержками. Организация этой деятельности с позиций логистики позволяет оценить эффективность интеграции логистических операций по всей цепочке создания стоимости, возможность передачи каких-либо функций на сторону – внешним поставщикам.

Анализ существующей на предприятиях ЦБП системы учета затрат на автотранспортные услуги показал, что используемые предприятиями системы учета не способны обеспечить информацией, достаточной для ответа на следующие важные аналитические и управленческие вопросы: насколько эффективно работает автотранспортный цех, в какой момент экономически целесообразнее менять старый автотранспорт на новый, насколько эффективно держать свой автопарк по сравнению с аутсорсингом и др.

Калькулирование себестоимости перевозок или других видов транспортных услуг – это определение величины плановых или фактических затрат, приходящихся на единицу транспортной работы (продукции, услуг). Калькуляция производится по всем видам перевозок и услуг с учетом особенностей их выполнения и порядка расчета с потребителями.

На стадии планирования для калькулирования себестоимости перевозок используют данные транспортно-финансового плана деятельности предприятия, в частности данные плана перевозок, производственной программы эксплуатации, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, плана по труду и заработной плате, материально-технического снабжения и финансового плана.

В зависимости от вида транспортных услуг и форм их оплаты устанавливают калькуляционную единицу. Например, при сдельной оплате транспортной работы за калькуляционную единицу обычно принимают 10 т-км, 1 т, 1 езд., при повременной – 10 автотр.-ч, при перевозке пассажиров на автобусах – 10 пасс.-км.

На автомобильном транспорте при учете и калькулировании себестоимости перевозок (работ, услуг) применяется следующая группировка по статьям затрат:

- 1) затраты, непосредственно связанные с перевозками и производством других работ

* См.: Терешкина Т.Р. Ценностно-ориентированная концепция управления мезологистическими системами: теория и методология, механизмы реализации / ГОУВПО СПбГТУРП. – СПб., 2009. – 312 с.

и услуг, в том числе: заработная плата водителей; отчисления на заработную плату; автомобильное топливо; смазочные и прочие эксплуатационные материалы; износ и ремонт автомобильной резины; техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей; амортизация подвижного состава.

2) общехозяйственные расходы.

В статье «Общехозяйственные расходы» учитываются: затраты на содержание аппарата управления; расходы на служебные командировки работников аппарата управления автотранспортного цеха; расходы на содержание, ремонт и амортизацию зданий автотранспортного цеха и др.; сборы и отчисления, включающие платежи по страхованию имущества, грузов и пассажиров в пути; оплата технических осмотров автомобилей и др.

Прямые затраты непосредственно включаются в состав затрат на перевозки и прочие виды деятельности по каждой единице автотехники.

Косвенные затраты (по статье «Общехозяйственные расходы») распределяются между автотранспортом пропорционально общим суммам прямых затрат, отнесенных на каждую из этих единиц автотехники.

Общая величина затрат на автотранспортные услуги по каждой единице автотехники определяется суммированием прямых и относимых на них косвенных расходов.

Учет затрат на транспортные услуги на предприятиях целлюлозно-бумажной промышленности осуществляется двумя методами. Анализ показал, что метод «прямого расчета», т. е. учет затрат по каждой единице транспорта, используется только по статьям «Расход горюче-смазочных материалов» и «Амортизация транспорта». По остальным статьям используется метод «котлового расчета», когда затраты распределяются по группам транспортных средств.

Укрупненная схема учета затрат на услуги автотранспортного цеха предприятий целлюлозно-бумажной промышленности представлена далее в таблице.

Схема учета затрат на услуги автотранспортного цеха предприятий ЦБП

Статья затрат	Принятый на предприятиях способ учета затрат
1. Расход горюче-смазочных материалов	Прямой
2. Зарплата основная	Котловой
3. Начисления на зарплату	Процент от основной зарплаты
4. Затраты на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств	Котловой
5. Амортизация транспортных средств	Прямой
6. Прочие расходы	Пропорционально основной зарплате
7. Цеховая себестоимость	п. 1 + п. 2 + ... + п. 6
8. Общехозяйственные расходы	Пропорционально основной зарплате
9. Полная себестоимость	п. 7 + п. 8

В прочие расходы входит: заработная плата рабочих других цехов, начисления на зарплату рабочих других цехов, содержание зданий, содержание машин, текущий ремонт зданий, текущий ремонт машин, затраты на охрану труда, содержание цехового персонала, износ и возобновление инструментов и инвентаря, услуги типографии, очистка сточных вод, амортизация механизмов, амортизация зданий и сооружений.

Анализ структуры затрат на собственный транспорт, осуществляющий доставку сырья на предприятия ЦБП и доставку продукции потребителям, представлен на рис. 1 и 2.

Таким образом, для эффективного управления логистическими издержками в цепях поставок целлюлозно-бумажной продукции предприятиям ЦБП необходимо использовать систему учета, основанную на учете затрат по каждой единице автотранспортного средства. Предлагаемая система учета позволит сформировать информационную базу, на основе которой можно будет оценивать фактическую эффективность проводимых организационно-технических мероприятий в рамках автотранспортного цеха и предприятия в целом.

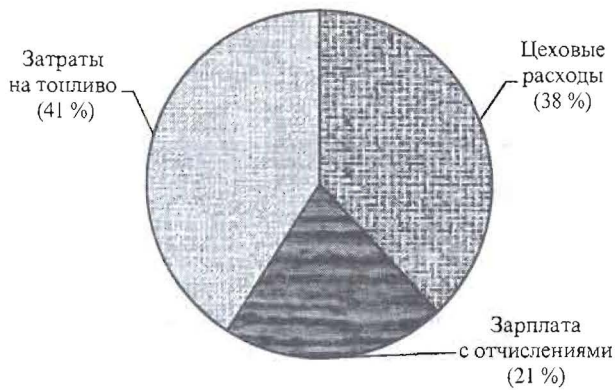


Рис. 1. Структура транспортных затрат ОАО «Каменская БКФ» за 2010 г.

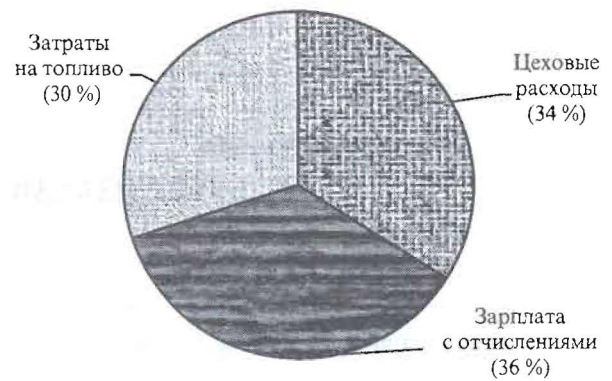


Рис. 2. Структура транспортных затрат ОАО «Сясьский ЦБК» за 2010 г.

Предложенная система учета и калькуляции себестоимости транспортных услуг позволит автотранспортному цеху любого предприятия и предприятиям ЦБП в целом:

- своевременно, в полной мере и достоверно отражать фактические расходы на перевозки, другие работы и услуги, выполняемые различными видами автотранспорта предприятия;
- выявлять фактические расходы на транспортировку по каждой единице автотранспортного средства;
- осуществлять контроль над рациональным использованием трудовых затрат, материальных ресурсов и денежных средств, расходуемых в процессе перевозок грузов и выполнения работ и услуг;

- выявлять ресурсы сокращения затрат на транспортные услуги АТЦ;
- применять единые в своей основе методы учета и калькулирования производственных затрат, обеспечивающих наиболее правильное исчисление себестоимости перевозок в разрезе статей расходов и элементов затрат с применением обоснованных способов распределения затрат между объектами калькуляции;
- сформировать информационную базу, необходимую для реализации программы эффективного обновления автотранспорта, анализа экономической целесообразности перехода к аутсорсингу транспортных услуг, а также для принятия других управленческих решений.