

Temat: **Efektywność funkcjonowania przedsiębiorstw transportowo-spedycyjnych**

1. **Efektywność to sposób pomiaru skuteczności i celowości prowadzenia danej działalności gospodarczej (np. produkcja, handel, usługi), wyrażający się porównaniem wartości uzyskanych efektów do nakładu czynników użytych do ich uzyskania.** Efektywność stanowi jeden z podstawowych sposobów oceny podejmowanych działań gospodarczych.

Podstawowym elementem mającym wpływ na poziom efektywności jest poziom poniesionych kosztów.

2. **KOSZTY LOGISTYCZNE /w tym **koszty transportu i spedycji/****
to wyrażone w pieniądzach:

- zużycie pracy żywej, środków i przedmiotów pracy,
- wydatki finansowe
- inne ujemne skutki zdarzeń nadzwyczajnych, które są powodowane przepływem dóbr materialnych wewnątrz w przedsiębiorstwie oraz pomiędzy przedsiębiorstwami.

3. **KOSZTY DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ, polegającej na wytwarzaniu usług transportowych oferowanych na międzynarodowym rynku transportowym:**

a) podział I

- koszty księgowe,
- koszty alternatywne.

b) podział II

- koszty społeczne usługi transportowej,
- koszty producenta usługi transportowej - koszt własny przewoźnika,
- koszty użytkownika (konsumenta) usługi transportowej, odzwierciedlające cenę, jaką płaci on za przemieszczenie ładunku.

4. **KOSZTY KSIĘGOWE** - to zarejestrowane w księgach rachunkowych przedsiębiorstwa poniesione wydatki na wytworzenie określonych rozmiarów produkcji, realizację usługi, np.:

- a) zakup surowców, paliwa,
- b) płace kierowców,
- c) opłaty za autostrady,
- d) amortyzacja - odpisy z wartości środków trwałych.

Ze względu na to, że zawierają pełny zapis wszystkich wydatków poniesionych przez producenta usługi transportowej na jej wytworzenie, to w zestawieniu z przychodami stanowią dobrą kosztową podstawę do określenia dochodów przewoźnika podlegających np. opodatkowaniu.

5. **KOSZTY ALTERNATYWNE** (koszty utraconych możliwości) - to wielkość dochodów, korzyści utraconych w wyniku niewykorzystania posiadanych zasobów (majątku, kapitału, pracy) w inny, najlepszy z możliwych, alternatywny sposób.

Kosztem alternatywnym dla właściciela firmy jest płaca, jaką uzyskałby, pracując gdzie indziej. Podobnie koszt alternatywny nowej inwestycji, zakupu środka trwałego wyraża się wartością zysków możliwych do osiągnięcia poprzez zaangażowanie posiadanego kapitału w inne zadania bądź ich lokatę w banku.

Koszty alternatywne odzwierciedlają wartość usługi przewozowej, mierzoną wysokością nakładów, które trzeba ponieść na jej wytworzenie, rezygnując z wykonania innej możliwie najkorzystniejszej alternatywy zaangażowania tych środków. Koszt alternatywny usługi transportowej jest więc pojęciem i jednocześnie narzędziem, za pomocą którego pełniej i szerzej można odzwierciedlić wszystkie nakłady wynikające z decyzji wytworzenia w przyszłości tej, a nie innej usługi transportowej. Zawiera bowiem, obok kosztów wyrażających rzeczywiste i bezpośrednie wydatki na jej wyprodukowanie, również wysokość nakładów na to najkorzystniejsze, alternatywne rozwiązanie, w które można by środki te zaangażować, a z którego się rezygnuje po to, aby wykonać daną usługę przewozową.

Koszt alternatywny służy uzyskaniu odpowiedzi na pytanie, czy przewoźnik, angażując swoje środki w produkcję konkretnej usługi transportowej, czyni z nich możliwie najlepszą inwestycję z punktu widzenia maksymalizacji osiąganego w danych warunkach dochodu.

6. KOSZT SPOŁECZNY USŁUGI TRANSPORTOWEJ - to koszt całkowity, na który składają się:

- koszt wytworzenia usługi transportowej poniesiony przez przewoźnika
- koszt zewnętrzny, wynikły np. z konieczności pokrycia strat i niedogodności powstałych w otoczeniu producenta usługi transportowej.

Zazwyczaj jest to uboczny skutek działalności danego podmiotu gospodarczego, którego konsekwencje (pozytywne bądź negatywne) ponosi szersze grono odbiorców niezależnie od swojej woli.

Typowym przykładem efektów zewnętrznych są zanieczyszczenia środowiska naturalnego spowodowane działalnością transportową. Efekty zewnętrzne zachodzą poza rynkiem, co jest główną przyczyną trudności przy określaniu wartości i egzekwowaniu rekompensaty.

Źródła powstawania kosztów zewnętrznych w wyniku działalności transportowej:

- a) wypadki,
- b) hałas,
- c) spaliny,
- d) zmiany klimatu,
- e) zmiany w przyrodzie i krajobrazie,
- f) dodatkowe koszty w obszarach miejskich,
- g) dodatkowe koszty związane z produkcją energii i środków transportu oraz budową i utrzymaniem infrastruktury transportowej.

Jednym z głównych celów polityki transportowej państwa jest konieczność zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia, poprzez:

- ograniczenie tempa wzrostu ruchu i przewozów,
- wpływanie na podział zadań przewozowych między środki transportu tak, aby w możliwie dużym stopniu wykorzystywać środki transportu mniej szkodliwe dla środowiska
- stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych zmniejszających niekorzystne oddziaływanie na środowisko.

7. KOSZT WŁASNY PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWEGO - obejmuje wszystkie koszty ponoszone przez przedsiębiorstwo transportowe w celu uzyskania określonych wyników produkcyjnych.

Dla zlecającego ładunek do przewozu /którym w transporcie może być nadawca lub odbiorca tego ładunku, bądź ich pośrednicy/, **koszem jest cena**, jaką zapłaci on za wykonaną usługę transportową. Każdy zleceniodawca jest zainteresowany tym, aby cena była możliwie najniższa i obejmowała możliwie najszerszy zakres usług wykonywanych w jej ramach przez przewoźnika.

Kryteria stosowane w transporcie przy określaniu wysokości cen:

- podmiotowe** - różnicowane ze względu na klienta (np. w zależności od wieku)
- przedmiotowe** - ze względu na charakter ładunku, przeznaczenie

- c) przestrzenne - odległość przewozu, obszar, relacja przewozu
- d) sezonowe - w zależności od pory roku, szczytu przewozowego
- e) rodzaj przewozu - pospieszne, zwykłe.

Ceny usług spedycyjnych mają charakter stawek umownych, chociaż występują zarówno w postaci negocjowanej, jak i taryfowej.

Sposoby /zasady/ rozliczania się spedytora z klientami:

- a) wykorzystanie cennika czynności spedycyjnych,
- b) zastosowanie ryczałtu spedycyjnego,
- c) obliczenie provizji spedytorskiej

Cennik czynności zawiera ceny za wykonanie ściśle określonych prac spedycyjnych. W związku z tym czynności te są taryfowane i w pewnym okresie nie ulegają zmianie. Taryfy czynnościowe ogłaszają duże przedsiębiorstwa spedycyjne, o istotnym strumieniu jednorodnych zleceń. Negocjowanie każdorazowo ceny za wykonanie typowych usług spedytorskich nie jest ekonomicznie uzasadnione i byłoby kłopotliwe.

Ryczałt spedycyjny jest ceną negocjowaną, ustalaną przez partnerów na etapie zawierania umowy spedycyjnej. Nie zawiera kalkulacji szczegółowej na poziomie poszczególnych usług, lecz jest kalkulacją za zestaw czynności wykonywanych przez spedytora.

Prowizje spedytorskie stosuje się w przypadkach, w których spedytorowi znana jest wartość transakcji handlowej bądź ostateczna wartość sprzedanych ładunków. Cena usługi spedycyjnej stanowi wtedy udział procentowy w wartości operacji gospodarczej.