

Analiza ulaznih troškova poslovanja i izračunavanje cene prevoza u drumskom teretnom transportu

U drumskom teretnom prevozu robe ukupno ostvareni troškovi predstavljaju najvažnije pokazatelje rezultata poslovanja transportnih organizacija. Finansijski rezultat poslovanja je odnos ukupnog prihoda i skupa svih troškova ostvarenih u poslovnoj organizaciji. Precizno utvrđivanje nivoa troškova poslovanja i formiranje cene usluge po jedinici transportnog rada je preduslov za profitabilno i realno planiranje poslovanja i kreiranje dugoročnog biznis plana.

Dobijanje modela na osnovu kojih je moguće odrediti generalnu cenu prevoza u drumskom transportu je veoma složena. Svako transportno preduzeće ima svoje specifičnosti i osobene karakteristike rada i poslovanja koje ga razlikuju od drugog prevoznika.

Generalna podela oblika drumskog transporta robe je prevoz na međunarodnim, međumesnim distancama i prevoz u obliku distribucije robe na lokalnim nivoima. Ova tri oblika prevoza imaju veoma velike razlike u osnovnim troškovima i procentualnim učešćima u strukturi troškova poslovanja.

Klasifikovanje troškova se može posmatrati po:

1. Ekonomskom obeležju gde se posmatra na jednoj strani ukupni **troškovi živog rada** u bruto iznosu uz sve ostale troškove (dnevnice, bolovanja...) a sa druge strane utrošena sva **materijalna sredstva i ostali troškovi** (redovne dažbine prema državi i lokalnoj samoupravi).

2. Načinu nastajanja gde su na jednoj strani **direktni** troškovi nastali direktno na vozilima (mogu se tačno definisati troškovi zasebno za svaku pojedinačnu voznu jediniocu) i **režijski** troškovi koji se ne odnose na pojedinačno vozilo.

3. Načinu utvrđivanja na **stvarne** troškove, koji se utvrđuju po završenom obračunskom periodu i **planske** koji su osnov za utvrđivanje cene transportne usluge u zavisnosti od planiranog obima prevoza.

4. Po proizvodnim obeležjima na **stalne** i **promenljive** troškove.

Ova poslednja podela je najmerodavnija sa aspekta naše analize jer su unutar jedne grupe obeležja troškova istih karakteristika. Posmatranje odnosa stalnih i promenljivih troškova daje najbolji prikaz na godišnjem nivou jer su time oscilacije sezonskog karaktera potreba za prevozom u toku godine izbalansirane. Registracije i osiguranja vozila su na godišnjem nivou, amortizacija i sve dažbine prema državi se svode na kraju kalendarske godine. Ovakvo sagledavanje i analiza prikazuje uticaj ovakvih troškova u zavisnosti od obima ostvarenog prevoza.

1. **Apsolutno stalni troškovi** : su troškovi koji nikako ne zavise od pređene kilometraže voznog parka i uvećanja ili smanjenja veličine voznog parka, odnosno, ostvarenog transportnog rada ili iznosa ostvarenog i naplaćenog prevoza. Ti troškovi su isti tokom godine i zavise samo od inflatornog faktora. U ove troškove spadaju amortizacije nepokretne imovine, održavanje infrastrukture, fizičko obezbeđenje svih objekata i imovine, utrošak električne energije, ogreva, vode, PTT usluga, poreske, komunalne i druge obaveze za imovinu i poslovne zgrade, marketing, reklame i reprezentacija.

2. **Relativno stalni troškovi** : u ove troškove spadaju amortizacija i investiciono ulaganje u vozila i opremu, registracije i osiguranje voznog parka. Ovi troškovi ne zavise striktno od obima ostvarenog prevoza. Pri povećanju obima prevoza prvo se iskoristišćavaju kapaciteti postojećeg voznog parka pa se zatim vrši njegovo uvećanje novim investicijama. Otpis dotrajalih vozila i njihova zamena novijim u funkciji održavanje starosne strukture voznog parka na istom nivou, uslovljava i da iznos amortizacije ostaje na istom nivou u dužem periodu. Ovi troškovi su zavisni od inflatornog uticaja i jedino dolazi do njihovog povećanja u situacijama značajnijeg povećanja ili smanjenja obima prevoza.

3. **Relativno promenljivi troškovi** : se menjaju sa promenom obima prevoza ali nisu sa njim u direktnoj linearnoj povezanosti. Priraštaj ovih troškova u odnosu na porast ostvarenog prevoza ima krivu funkcije korena, odnosno pri ujednačenom porastu transportnog rada (pređene km) ovi troškovi će imati sve manji prirast. U ove troškove spadaju plate zaposlenih u administraciji, servisnoj radionici i saobraćajnim službama. Pri većem obimu rada uz bolju organizaciju, se postiže veća efikasnost u iskorišćenju radnog vremena ovih zaposlenih. U ove troškove spadaju i kancelarijski materijal, troškovi platnog prometa i ostali troškovi organizacije rada.

4. **Apsolutno promenljivi troškovi** : ovi troškovi su isključivo vezani za obim prevoza i poslovanja, odnosno za pređenu kilometražu. Ovi troškovi u nekom obimu odstupaju u zavisnosti od ostvarene kilometraže pod teretom i praznog vozila. U ove troškove spadaju: gorivo, mazivo, tečnosti, gume, rezervni delovi, delovi za redovno servisiranje vozila, plate voznog osoblja, dnevnice, putarine i ostali putni troškovi, koji su nepromenljivi po 1 km, bez obzira na ostvaren rad celog voznog parka u posmatranom periodu.

Sagledavajući ovakvu podelu troškova pristupa se i formiranju cenovnika u zavisnosti od pređene kilometraže celog voznog parka koji se zatim svodi na prosečnu pređenu kilometražu jedne jedinice voznog parka. Na sledećim dijagramima su prikazane međusobne relacije troškova u zavisnosti od ostvarenog transportnog rada.

Dijagram 1. prikazuje međusobne veličine ovako klasifikovanih troškova gde se sagledava koliko, sa sve većim transportnim radom, apsolutno promenljivi troškovi prevazilaze ostale troškove.

Dijagram 2. prikazuje kako se sa povećanjem prosečne pređene kilometraže jednog vozila menja učešće, pa samim time i značaj pojedinih troškova. Sa ostvarenjem sve većeg

rada (kilometraže) apsolutno promenljivi troškovi dominiraju u ukupnom zbiru svih troškova. Iz toga sledi da fokus posmatranja i planiranja ušteda treba da bude na potrošnji goriva i maziva, održavanju vozila, iskorišćenosti rada voznog osoblja i njihovoj obuci štedljivom režimu vožnje.

Dijagram 3. je dijagram kumulativnog sabiranja troškova i prikazuje da u ovom primeru, na 70.000 km dolazi do preseka linija prihoda i zbira troškova. Pošto je u kalkulaciji cene pridodat i željeni profit koji je u ovom slučaju 5 %, uz primenu istog cenovnika i daljim uvećanjem rada na godišnjem nivou dolazi do ostvarivanja extra profita. Levo od preseka linije prihoda i linije troškova, umanjene za 5% projektovanog profita, je oblast negativnog, odnosno nelikvidnog poslovanja.

Dijagram 4. daje u zavisnosti od budućeg planiranog transportnog rada minimalnu cenu prevoza ispod koje transportno preduzeće ne sme da ide. U protivnom mora da pristupi svim merama i u svim oblastima mogućih ušteda.