

Шевченко Ирина Тарасовна
Магистрант
Башкирский государственный университета
г.Уфа, Россия
irina.shevchenko.96@bk.ru

Шарафуллина Розалия Радмировна
Доцент кафедры общей экономической теории
Башкирский государственный университет
г. Уфа, Россия
rozalia-23.05@yandex.ru

Транспортные расходы и цены на транспортные услуги

Показана целесообразность и дано обоснование необходимости логистики для деятельности организации. Предлагается общее объяснение сущности логистического процесса, разъясняется системное понятие применительно к логистике; анализируется роль логистики в экономике и деятельности организации. Логистика сама по себе образует определенную систему; в виде сети с взаимозависимыми видами деятельности, целью которой является оперативное управление потоком материалов и рабочих внутри логистического канала (логистического канала). Логистика позволяет поддерживать высокую динамику и движение большого количества хозяйственных операций и сделок, т.е. выступает как важный вид деятельности, способствующий продажам практически всех товаров и услуг. цель которого - оперативное управление потоком материалов и рабочих внутри логистического канала (логистического канала).

Ключевые слова: расходы, стоимость, экономическая эффективность

Shevchenko Irina
Student
Bashkir State University
Ufa, Russia
irina.shevchenko.96@bk.ru

Sharafullina Rozaliya
Ph.D., Associate Professor
Bashkir State University
Ufa, Russia
rozalia-23.05@yandex.ru

Transport Costs and Prices of Transport Services

When we analyze the tasks that stem from the essence of logistics, we may conclude, among others, that logistics as such ensures the movement of goods to wherever there is a demand in its broad meaning; the recipient may be the consumer or other economic entity on micro and macro levels. One should remember, however that transport is executed by economic entities that realize objectives similar to those of production companies and their main task is the creation of added value (economic approach), which ensures the ongoing cash flow and the development of the company in the future.

Keywords: costs, cost, cost-effectiveness

Понятие стоимости следует понимать как выраженный в денежных единицах физический и естественный износ основных средств и услуг, а также оплату труда, чтобы достичь результатов в виде выручки и прибыли от производственной деятельности предприятия или сервиса.

Для определения прибыли или убытка в отчете о прибылях и убытках (варианте расчета) необходимо выделить следующие основные группы из общих затрат для экономической системы.

Операционные расходы – они понесены в целях соблюдения установленных законом требований. В целях измерения финансового результата в отчете о прибылях и убытках, а также для анализа рентабельности бизнеса операционные расходы делятся на:

- виды и занятия,
- сложность стоимости,
- степень изменчивости стоимости,
- МВЗ,
- отношения с окружающей средой.

Прочие операционные расходы - согласно Закону о бухгалтерском учете от 29.09.1994, это расходы, непосредственно связанные с операционной деятельностью предприятия. Они могут включать:

- переоценка неиспользуемых основных средств и нематериальных активов относительно чистой продажной цены,
- копии текущей стоимости оборотных средств: дебиторской задолженности и резервов,
- величина резервов под ожидаемые убытки,
- пожертвования,
- судебные издержки,
- оплаченные убытки, пени и штрафы, не связанные с просрочкой исполнения обязательств или случайными происшествиями,
- криминальная нехватка инвентаря,

внеплановая амортизация,
невозмещаемые депозиты или депозиты, внесенные в другие подразделения,

просроченные, аннулированные или безнадежные долги.

Финансовые затраты возникают в результате финансовых операций.

Они могут включать:

оплата процентов по просроченным обязательствам,

проценты по банковским кредитам и займам, пени,

проценты за просрочку платежа,

проценты по выпущенным облигациям,

убытки от продажи инвестиций,

негативная информация об инвестициях,

курсовые убытки по активам, номинированным в иностранной валюте

скидка на векселя и продажу иностранных векселей и чеков.

Для определения стоимости транспортных услуг вы можете использовать один из возможных тарифов:

расстояние, пройденное транспортным средством от места отправления до места доставки - (r_{tr});

расстояние, пройденное транспортным средством от места стоянки (гаража) транспортного средства до места погрузки до места доставки и возврата ($r_{dist} = r_{tr} + t_{rv}$);

фиксированная плата - за время аренды транспортного средства. Этот сбор оплачивается клиентом, который несет расходы на топливо и расходы на увольнение водителя и других сотрудников;

Γ_{PLN} – это символ, используемый для совершения транспорта, предоставленного одним видом транспорта, вне зависимости от размера.

Для определения транспортных тарифов нам необходимо ввести несколько символов размера:

C - общая стоимость транспорта, понесенная за весь период использования (например, покупка, банковские услуги, эксплуатация - PLN);

L - валовая заработная плата, включая все производные, персонала транспортных средств, за единицу времени (злотые / час);

Z - долговечность транспортного средства (км),

T - время работы

$$T = \theta * \vartheta$$

где $\theta = \theta^{ЭТС} * \theta^{РТС} * \theta^{ОСТ} * \theta^{ОЖ}$

$\theta^{ЭТС}$ – время эксплуатации транспортного средства;

$\theta^{РТС}$ – время в пути до места, где будет работать транспортное средство;

$\theta^{ОСТ}$ – время остановки;

$\theta^{ОЖ}$ – время ожидания;

ϑ – время технического обслуживания транспортного средства.

l - стоимость проезда единицы расстояния транспортным средством (зл / км);

v - интенсивность использования $\frac{Z}{\theta}$ (км/ч);

η_{op} - доля времени продолжительности перевозки во времени эксплуатации транспортного средства (безразмерная величина);

β_{tr} - доля времени продолжительности перевозки во времени использования транспортного средства (безразмерная величина);

Стоимость эксплуатации (К) одного транспортного средства в единицу времени (например, злотых / час) без регулярных затрат на техническое обслуживание, которые напрямую не создают добавленную стоимость, составляет:

$$K = \frac{C}{T} + L + l * v$$

потому что $v = \frac{Z}{\theta} \rightarrow \theta = \frac{Z}{v}$ то

$$K = \frac{C}{\frac{Z}{v} + \frac{v\vartheta}{v}} + L + l * v$$

$$K = \left(\frac{C}{Z + \vartheta * v} \right) + L + l * v$$

Рассмотрим случай оплаты комиссии за пройденное расстояние при выполнении транспортного задания, т.е. при расчетах с использованием r_{tr} . Сборы будут выплачиваться только за время Θ_{op} (h), в течение которого транспортное средство эксплуатируется с интенсивностью v . Доход от использования таких ставок за период эксплуатации T (h) составит $r_{tr} * \Theta_{op} * V$, а для единицы календарного времени. Этот доход должен быть выше, чем затраты, связанные с эксплуатацией транспортных средств.

Стоимость перевозки в зависимости от количества поддонов, составлено на основании собственных наблюдений и расчетов. На практике при расчете транспортных расходов мы часто учитываем количество поддонов.

Таблица 1 – Стоимость перевозки в зависимости от количества поддонов

1-10 паллет: $r_{\text{PLN}} * 1,10$ км
1-15 паллет: $r_{\text{PLN}} * 1,62$ км
16-20 паллет: $r_{\text{PLN}} * 1,92$ км
21-30 паллет: $r_{\text{PLN}} * 2,20$ км
31 паллет и больше: $r_{\text{PLN}} * 2,30$ км

При оценке стоимости мы не только принимаем во внимание реальные затраты, но также учитываем маркетинговые факторы, конкуренцию и будущее развитие рынка. Когда мы используем транспортный тариф, предполагающий использование множества ставок, в каждом случае нам нужно:

рассчитать выручку от эксплуатации каждого вида транспорта;
сравнить затраты, понесенные для каждого вида транспорта;
суммировать выручку и понесенные расходы по всем видам транспорта;
принять решение об утверждении транспортных тарифов (или их изменении) с учетом будущего компании и требований рынка.

Обмен товарами между странами сопровождается не только потоком товаров и услуг, но и денежным потоком. Чтобы свести к минимуму риск финансовых операций как со стороны покупателя, так и со стороны продавца, было создано множество институтов, как глобального, так и международного масштаба, целью которых является обеспечение финансовых операций.

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций - ЕЭК, с польской аббревиатурой ЕКГ - была создана 28 марта 1947 года во время 4-й сессии Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций (ЭКОСОС) и является одной из пяти региональных комиссий, учрежденных Организацией Объединенных Наций. . Целью Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций является деятельность, направленная на улучшение экономической деятельности, создание стандартов европейского права, регулирующих многие области международной торговли, поддержание и развитие экономических связей между странами-членами и другими странами мира, объединение экономических, техническая и статистическая информация, а также ее анализ и распространение.

Всемирная торговая организация была основана в 1995 году. Она направлена на устранение барьеров на пути развития международной торговли и обеспечение свободного доступа всех стран к мировым рынкам, и поэтому стремится к либерализации международной торговли товарами и товарами.

Сервисы. ВТО проводит инвестиционную политику, поддерживающую торговлю, и занимается урегулированием торговых споров, а также споров, касающихся защиты прав интеллектуальной собственности. Страны, вступающие в организацию, обязаны привести свое внутреннее законодательство в соответствие со стандартами

Всемирная торговая организация и предоставление концессий иностранным организациям.

Международный банк реконструкции и развития, в народе называемый Всемирным банком, вместе с дочерними Международной финансовой корпорацией и Международной ассоциацией развития, крупнейшей международной финансовой организацией, предоставляющей ссуды.

в основном в развивающиеся страны. Он функционирует как специализированное подразделение ООН с декабря 1945 года со штаб-квартирой в Вашингтоне. Членами Банка могут быть страны, которые одновременно принадлежат к Международному валютному фонду. Ресурсы для кредитования МБРР получает в основном за счет выпуска облигаций на рынках капитала развитых стран, денежных выплат государств-членов и собственных резервных фондов, накопленных на протяжении всего периода своего существования и деятельности. МБРР предоставляет ссуды только правительствам государств-членов или хозяйствующим субъектам, действующим в этих странах, однако при условии получения государственной гарантии возврата. Ссуды МБРР обычно выделяются для финансирования конкретных мероприятий и проектов, а также для финансирования структурных изменений в экономике развивающихся стран. Помимо кредитов, МБРР также предоставляет профессиональные консультации, отправляя экспертов в страны, получающие помощь. Польша была одним из государств-учредителей МБРР; прекратил свое участие в 1950 году, а затем, подав запрос о реадмиссии в 1981 году, он был членом МБРР с 1986 года.

Список источников и литературы

1. Дударь Т. Г., Волошин Г. В. Основы логистики: учеб. пособие. Киев: Центр учебной литературы, 2012. С. 176
2. Федулова Л. И. Экономика знаний: учеб. Киев, 2009. С. 600

3. Григорак М. Ю. Концептуальные основы развития логистической инфраструктуры в условиях экономики знаний. Сборник научных трудов Государственного экономико-технологического университета транспорта. Серия «Экономика и управление». 2013. Вып. 26. С. 212-222.

4. Жаринова А. Г. Экономика знаний: содержание и роль интеллекта человека в формировании. Проблемы повышения эффективности инфраструктур. 2010. № 28. С. 218-225.

5. Топалова И. А. Инновационные логистические подходы на товарных рынках: региональный аспект // Information and Innovation Technologies in Economics and Administration: Series of monographs Faculty of Architecture, Civil Engineering and Applied Arts. Katowice School of Technology. Monograph 27 2019., P. 155-161.

Выходные данные статьи:

Шевченко И. Т., Шарафуллина Р. Р. Транспортные расходы и цены на транспортные услуги. // Журнал «У». Экономика. Управление. Финансы., №4. 2020. URL: <https://portal-u.ru/index.php/journal/article/view/431>