МЕЃУНАРОДЕН СЛАВЈАНСКИ УНИВЕРЗИТЕТ
„ГАВРИЛО РОМАНОВИЧ ДЕРЖАВИН“
СВЕТИ НИКОЛЕ – БИТОЛА
РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА



ФАКУЛТЕТ ЗА ПСИХОЛОГИЈА
СТУДИСКА ПРОГРАМА:

МАГИСТЕРСКИ ТРУД

Менаџирање на трошоци и приходи на транспортна фирма

СТУДЕНТ: **ЈОВАН ТАНЕВ**
БРОЈ НА ИНДЕКС:
МЕНТОР: **ПРОФ.Д-Р**

Свети Николе, 2022

Содржина

Апстракт 5
Abstract 6
Вовед 7
Глава I 9
1. Финансиски аспекти на транспортот 9
1.1. Трошоци во транспорт 11
1.1.1 Вкупни трошоци во транспорт: фиксни и варијабилни 12
1.1.2. Просечни трошоци во транспорт 14
1.1.3. Маргинални трошоци во транспорт 15
1.2. Приходи во транспорт 16
1.2.1. Структура на вкупниот приход од аспект на негово формирање 16
1.2.2. Структура на вкупниот приход од аспект на неговата распределба 18
1.3. Одредување на цена на транспортната услуга 21
1.3.1 Проценка на вредноста на благосостојбата 27
1.3.2 Максимизирање на профитот 28
1.3.3. Максимизирање на социјалните придобивки 28
1.3.3. Управување со принос 30
1.3.3.1. Дискриминација на цените 30
1.3.3.2. Динамичко управување со приносот 31
1.3.4. Цени на патиштата 31
1.3.4.1. Краткорочни цени на маргиналните трошоци 32
1.3.4.2. Долгорочни маргинални цени 33
1.3.4.3. Статични наспроти динамички цени 34
1.3.4.4. Втора најдобра цена 34
1.3.4.5. Спроведување на цените на патиштата 36
1.3.4.6. Влијанијата на цените на патиштата врз капиталот 37
2. Менаџмент во транспорт 38
2.1. Финансиски менаџмент во транспортно претпријатие 40
2.1.1. Обем на финансиски менаџмент 43
2.1.2. Цели на финансиски менаџмент 45
2.1.2.1. Максимизирање на профитот 45
2.1.2.2. Максимизирање на богатството 47

2.1.3. Пристап кон финансиски менаџмент 48
2.1.4. Функции на финансиски менаџер 49
2.1.5. Важност на финансискиот менаџмент 50
2.2. Управување со трошоци и приходи во транспортна фирма 52
Глава II 55
Глава III 57
1. Анализа на трошоци и приходи на транспортна фирма 57
1.1. Трошоци и приходи на транспортна фирма Џокер пред пандемијата со Ковид-19 57
1.2. Анализа на трошоци и приходи за време на пандемијата со Ковид-19 69
Глава IV 79
Заклучок 87
Користена литература 89

Содржина на слики

Слика 1. Површина по крива на побарувачка..... 26
Слика 2. Добивка во благосостојба на патници..... 27
Слика 3. Цени на максимални трошоци..... 30
Слика 4. Објективи на финансиски менаџмент..... 45
Слика 5. Пристап до финансиски менаџмент..... 48

Апстракт

За да се обави процесот на репродукција на секој производ, капиталот мора да помине и низ процесот на транспорт, од каде повторно се враќа во сферата на производство, заради повторно оплодување. Според тоа, фазата на транспорт е исто така значајна алка во процесот на производство како што е значајно и производството. Во процесот на производство, како „производ" во сообраќајот е транспортната услуга. Ваквиот производ (транспортната услуга) не може да се оддели од процесот на производство, како готов производ, поради тоа не може да егзистира по завршениот производствен процес. Транспортните организации не можат да ги складираат своите производи, туку можат да им ги продаваат своите услуги на корисниците, како купувачи на готови производи (или суровини) преку самиот процес на превоз.

Транспортните трошоци претставуваат паричен израз на потрошената количина на работата и средствата за обавување на процесот на транспортирање. Со оглед дека транспортот има карактер на производна дејност, така и транспортните трошоци имаат карактер на производно прометни трошоци, односно тие ја додаваат вредноста на стоката која се превезува и истата таа вредност ја зголемуваат. Приходите од една и расходите од друга страна претставуваат две важни економски величини за секоја компанија. Во текот на секојдневното работење, компанијата бележи одлив и прилив на средства и од нивната големина ќе зависи финансискиот резултат што се прикажува на крајот на пресметковниот период.

Во овој труд, извршивме анализа на трошоци и приходи на транспортна фирма пред и за време на пандемијата со Ковид-19, а податоците ги прикажавме статистички.

Клучни зборови: трошоци, приходи, транспорт, финансиски менаџмент, Ковид-19, финансиски извештаи

Abstract

In order to perform the process of reproduction of each product, the capital must go through the process of transport, from where it returns to the sphere of production, for the purpose of re-fertilization. Therefore, the transport phase is also an important link in the production process as important as the production. In the production process, as a "product" in traffic is the transport service. Such a product (transport service) can not be separated from the production process, as a finished product, therefore it can not exist after the completed production process. Transport organizations can not store their products, but can sell their services to customers, as buyers of finished products (or raw materials) through the transportation process itself.

Transport costs are a monetary expression of the amount of work consumed and the means to perform the transport process. Considering that the transport has the character of production activity, the transport costs also have the character of production turnover costs, ie they add the value of the goods that are transported and increase the same value. Revenue on the one hand and expenses on the other are two important economic quantities for any company. During the day-to-day operations, the company records outflows and inflows of funds and their size will depend on the financial result shown at the end of the accounting period.

In this paper, we analyzed the costs and revenues of a transport company before and during the Covid-19 pandemic, and presented the data statistically.

Key words: cost, revenue, transportation, financial management, Covid-19, financial reports.

Вовед

Транспортот значи пренесување на нешто (патинци, информации, товар, енергија) од едно до друго место, и претставува сложен процес на преместување или одвивање на транспортна операција со промена на локацијата. Во случај на товарниот транспорт, се подразбира транспортирање на соодветна пратка ил товар, придружена со одреден документ и возач, под одредени услови и барања во посебен простор или земја, користејќи различни воизла или пренесување од рака на рака или лице-в-лице.

Од економски аспект, транспортната инфраструктура може да се претстави како услуга кој го опслужува стопанскиот организам, овозможувајќи негово функционирање и развој. Познатиот економист Хиршман, инфраструктурата ја дефинира како јавен или општествен капитал кој дава основни услуги без кои примарните, секундарните и терцијарните дејности не би можеле да функционираат. Со други зборови, производните дејности не можат да произведуваат и да пласираат добри производи на пазарот ако немаат соодветен инпут како што се транспортните услуги.

Транспортната инфраструктура претставува функција за експлоатирање на економскиот простор и учествува во поделбата на работата и достигнатиот степен на стопанскиот и технолошкиот развој.

Степенот на развиеност на транспортот е во тесна корелација со стопанскиот развој на една земја. Честопати, многубројните економски анализи укажуваат дека неговиот обем, структура, територијална разместеност и динамика на развој се наоѓаат во најтесна поврзаност со обемот и структурата на општественото производство. Исто така, намалувањето на транспортните трошоци има директно влијание во намалувањето на вкупните производни трошоци.

Ако изворот на суровини и пазарот не се наоѓаат на едно исто место, заштедата на превозот на материјалите и готовите производи значително ќе влијае врз цената на вкупните финални производи. Доколку пак, ако индустријата е лоцирана поблиску до изворот на суровини отколку што е до пазарот, трошоците за доставувањето на суровините ќе бидат мали, додека за испорака на финалниот производ поголеми. Од ова произлегува дека превозот во размената на производи е важен колку што е и производството. Сепак, и покрај тоа што брзината на превозот, во исклучителни случаи, е исто така од голема важност, намалените трошоци за превозот понекогаш се многу поважни од брзината на транспортот. Поголемата брзина го проширува пазарот на лесно расипливите производи, го скратува времето од почетокот на производството до

потрошувачката и му овозможува на производителот да го одмери пазарот навремено, да го намали ризикот и да осигура поголем степен на добивка.

За да се обави процесот на репродукција на секој производ, капиталот мора да помине и низ процесот на транспорт, од каде повторно се враќа во сферата на производство, заради повторно оплодување. Според тоа, фазата на транспорт е исто така значајна алка во процесот на производство како што е значајно и производството. Во процесот на производство, како „производ" во сообраќајот е транспортната услуга. Нејзината употребна вредност е вршењето на транспорт, односно овозможување на стоката да го промени местото од производителот до потрошувачот. Ваквиот производ (транспортната услуга) не може да се оддели од процесот на производство, како готов производ, поради тоа не може да егзистира по завршениот производствен процес. Транспортните организации не можат да ги складираат своите производи, туку можат да им ги продаваат своите услуги на корисниците, како купувачи на готови производи (или суровини) преку самиот процес на превоз.

Приходите од една и расходите од друга страна претставуваат две важни економски величини за секоја компанија. Во текот на секојдневното работење, компанијата бележи одлив и прилив на средства и од нивната големина ќе зависи финансискиот резултат што се прикажува на крајот на пресметковниот период.

Секој менаџер треба добро да ги идентификува видовите на приходи и расходи коишто ги генерира неговата компанија. На крајот на годината, висината на приходите и расходите, коишто се дел од билансот на успех, покажува дали компанијата остварила добивка или загуба.

Глава I

1. Финансиски аспекти на транспортот

Поимот транспорт потекнува од латинскиот збор transportāre што значи пренесува. Транспортот значи пренесување на нешто (патинци, информации, товар, енергија) од едно до друго место, и претставува сложен процес на преместување или одвивање на транспортна операција со промена на локацијата. Во случај на товарниот транспорт, се подразбира транспортирање на соодветна пратка ил товар, придружена со одреден документ и возач, под одредени услови и барања во посебен простор или земја, користејќи различни воизла или пренесување од рака на рака или лице-в-лице.[1]

Од економски аспект, транспортната инфраструктура може да се претстави како услуга кој го опслужува стопанскиот организам, овозможувајќи негово функционирање и развој. Познатиот економист Хиршман, инфраструктурата ја дефинира како јавен или општествен капитал кој дава основни услуги без кои примарните, секундарните и терцијарните дејности не би можеле да функционираат. Со други зборови, производните дејности не можат да произведуваат и да пласираат добри производи на пазарот ако немаат соодветен инпут како што се транспортните услуги.

Транспортната инфраструктура претставува функција за експлоатирање на економскиот простор и учествува во поделбата на работата и достигнатиот степен на стопанскиот и технолошкиот развој.

Организацијата на просторот во една држава се темели на функционално воспоставена сообраќајна инфраструктура. Транспорот како составен дел од сложената сообраќајна инфраструктура претставува физички скелет и ги одредува насоките на комуникацијата на луѓето, производите, тековите на капитал во рамките на државата и надвор од неа. Транспортот во тој контекст го определува општиот систем на размена, а освен тоа и содржината на просторот и општествената организација на човековите активности. Развојот на транспортот и транспортната инфраструктуа се во тесна врска со достигнатиот степен на општествениот развој на една земја. Притоа, општествениот развој и обезбедената материјална база претставуваат значајна основа на економскиот развој на секоја земја. Транспортот како процес е присутен во сите фази во процесот на

[1] Танев Ј. - *Методологија на научно-истражувачка работа во транспортот* – Меѓународен Славјански Универзитет

репродукција и се јавува во рамките на производството и во процесот на пренос на патници и стока.

Една од најважните улоги на транспортот е да овозможи превезување на луѓе и материјални добра меѓу населените места и другите концентрации на човековата активност, а со тоа да овозможи и поединечен општествено-економски и општ развој на поединечните земи, а посебно во недоволно развиените подрачја.

Транспортната дејност кој ја поврзува целата териотрија во единствена целина на најрационален начин им овозможува интеграција на стопанските и нестопанските дејности. Транспортот е толку значаен што претставува главна задача за сите напредни земји. Заедно со енергетиката се сметаат за темели за понатамошниот стопански развој. Затоа, основно економско правило е сообраќајот да се развива паралелно со останатото стопанство, односно пред него, како би овозможил негов развој и не би претставувал кочница за нормалниот развој на сите општествени потреби. Притоа, од голема важност се транспортните капацитети и средства да бидат адекватни на транспортните потреби.

Степенот на развиеност на транспортот е во тесна корелација со стопанскиот развој на една земја. Честопати, многубројните економски анализи укажуваат дека неговиот обем, структура, територијална разместеност и динамика на развој се наоѓаат во најтесна поврзаност со обемот и структурата на општественото производство. Исто така, намалувањето на транспортните трошоци има директно влијание во намалувањето на вкупните производни трошоци.

Ако изворот на суровини и пазарот не се наоѓаат на едно исто место, заштедата на превозот на материјалите и готовите производи значително ќе влијае врз цената на вкупните финални производи. Доколку пак, ако индустријата е лоцирана поблиску до изворот на суровини отколку што е до пазарот, трошоците за доставувањето на суровините ќе бидат мали, додека за испорака на финалниот производ поголеми. Од ова произлегува дека превозот во размената на производи е важен колку што е и производството. Сепак, и покрај тоа што брзината на превозот, во исклучителни случаи, е исто така од голема важност, намалените трошоци за превозот понекогаш се многу поважни од брзината на транспортот. Поголемата брзина го проширува пазарот на лесно расипливите производи, го скратува времето од почетокот на производството до потрошувачката и му овозможува на производителот да го одмери пазарот навремено, да го намали ризикот и да осигура поголем степен на добивка.

1.1. Трошоци во транспорт

Секое претпријатие, без оглед на формата на организација, значи без оглед дали станува збор за фирма во индивидуална сопственост, за партнерство или за корпорација, за да ја врши својата економска активност, мора да ангажира инпути, односно фактори на производство: труд, капитал, земја, претприемачи. Ангажирањето на факторите на производство меѓутоа, е врзано со парични издатоци, односно плаќања што претпријатието мора да ги направи. Така на пример, претпријатието што произведува модерни машки, женски и детски чевли прави парични издатоци, плаќајќи им наемнини на вработените, плаќајќи им на своите добавувачи за испорачаната кожа, ѓон, гума, лепило, боја, чивии итн, плаќајќи ги своите фиксни обврски (главнина и камата) кон банките за порано добиените кредити, плаќајќи определени износи на осигурителната компанија којашто го обезбедува имотот на претпријатието од непредвидливи ситуации (пожар, поплава и сл.), како и бројни други плаќања, парични издатоци, врзани за нормалното работење на претпријатието.[2]

Парични издатоци, односно плаќања, што претпријатието ги врши за ангажираните фактори на производство во економијата се викаат трошоци.[3] Трошоците се многу значајна економска категорија којашто најдиректно е врзана со профитот на претпријатието, значи со успешноста на работењето на претпријатието. Имено, профитот на секое претпријатие се покажува како разлика помеѓу вкупниот приход и вкупните трошоци. Претпријатието што произведува машки, женски и детски чевли својот вкупен приход главно го реализира со продажба на своите производи. Значи, вкупниот приход претпријатието ќе го пресмета кога секој пар продадени чевли во текот на годината ќе го помножи со пазарната цена. Но, вкупниот приход не може да се сведе на добивка, профит на претпријатието, заради простиот факт што претпријатието, произведувајќи чевли, направило најразновидни трошоци, најразновидни парични издатоци - за плати, за купување на кожа, ѓон, гума итн. Според тоа, профитот на претпријатието ќе го добиеме кога од вкупниот приход ќе ги одбиеме вкупните трошоци што претпријатието морало да ги направи за да ги произведе и продаде чевлите. Сега станува јасно дека секое зголемување на трошоците на претпријатието, при други непроменети услови, ја смалува разликата помеѓу вкупниот приход на претпријатието и вкупните трошоци, значи го смалува профитот на претпријатието. Затоа секое

[2] Самоников, М.Г. (2020) Основи на финансии. Универзитет Гоце Делчев Штип.
[3] Самоников, М.Г. (2020) Основи на финансии. Универзитет Гоце Делчев Штип.

претпријатие преку сметководството педантно ги евидентира сите трошоци врзани за работењето, детално ги анализира и настојува да постигне што е можно поголеми ефекти (поголем производство и поголем вкупен приход) со што е можно помали трошоци. Менаџерските екипи во претпријатието, потпирајќи се врз анализата на трошоците направена од стручни екипи (економисти, технолози), а кои упатуваат на големината на одделните видови трошоци, нивното однесување на кус и долг рок во зависност од обемот на производството, применетата технологија и сл, на соодносите на различните видови трошоци итн., донесуваат многу значајни деловни одлуки, вклучувајќи ги тука и оние за зголемување на капацитетите, производството и продажбите преку нови инвестиции.

1.1.1 Вкупни трошоци во транспорт: фиксни и варијабилни

Секое претпријатие, при производството на определен производ, прави најразновидни парични издатоци, односно трошоци. Претпријатието троши згради (административни згради и фабрички хали), машини и друга опрема. Ова се компоненти на т.н. фиксен капитал кои во процесот на производство се трошат постепено, пренесувајќи дел по дел од својата вредност врз вредноста на новиот производ. Машина, на пример, со набавна вредност од 100.000 парични единици (п. е.), доколку на процесот на производство му служи десет години, просечно годишно пренесува врз вредноста на новиот производ по 10.000 п.е. Така доаѓаме до категоријата амортизација. Амортизацијата, значи, се однесува на компонентите на фиксниот капитал (зградите, машините, опремата), кои во процесот на производство учествуваат целосно, но се трошат, амортизираат, постепено, низ повеќе производни циклуси.[4] Просечната годишна амортизација на машината со набавна вредност од 100.000 п. е. и век на траење од 10 години изнесува 10.000 п. е. Овие 10.000 п.е, се пренесуваат врз вредноста на новиот производ и со неговата реализација, продажба, се враќаат назад во претпријатието. Овие пари претпријатието ги чува на посебна t сметка - амортизација. За десет години, на сметката за амортизација ќе се кумулираат 100.000 п.е., износ еднаков на набавната вредност на машината, кои потоа ќе се употребат за замена на истрошената машина, односно за купување на нова машина. Според тоа, основната функција на амортизацијата е да овозможи замена на потрошените компоненти на фиксниот капитал. При производството претпријатието троши и компонентни на обртниот капитал: основни суровини, енергија и други помошни материјали, плати за

[4] Гамкрелидзе, Л.И. (2009) Логистика: теорија и практика: учебное пособие. Москва

вработените и сл. Компонентите на обратниот капитал, за разлика од фиксниот, наеднаш се трошат во производниот процес и наеднаш ја пренесуваат својата вредност врз вредноста на новиот производ. Фабриката за чевли во текот на еден производен циклус ја троши кожата, гумата, ѓонот и секоја недела исплатува плати на вработените.

Различните трошоци на претпријатието различно се однесуваат, различно реагираат на промените на обемот на производството (аутпутот). Од овој аспект, трошоците, разгледувани на кус рок, ги делиме на фиксни и варијабилни.

Фиксни трошоци (Fixed Costs - FC) - овој вид на трошоци не реагира на промените на обемот на производството, односно на промените на аутпутот на претпријатието. Поедноставно кажано, вкупните и фиксни трошоци во маса остануваат постојани, непроменети, без оглед на тоа дали производството на претпријатието се зголемило или се намалило. Овие трошоци реално постојат и се исплаќаат дури и кога претпријатието воопшто не работи и не произведува. Такви трошоци се: [5]

1) закупнините за изнајмените згради, машини и друга опрема,

2) амортизацијата,

3) плаќањата на камати за порано добиените кредити,

4) плаќања за осигурување,

5) одделни видови на трошоци за труд, пред се и основните плати на менаџерите и сл.

Еден дел од овие трошоци, очевидно, има договорен карактер. Ако претпријатието не располага со доволен сопствен деловен простор може да закупи деловна зграда за којашто ќе мора да плаќа однапред договорена закупнина, кирија, како фиксен месечен или годишен трошок (на пример 10.000 п.е. месечно), сеедно дали производството расте, опаѓа, или пак претпријатието можеби и воопшто не работи (на пример заради колективен годишен одмор или заради проблеми со пласманот на производите). Истото се однесува и за изнајмена машина, опрема и слично. Вкупната годишна амортизација на машината со набавна вредност од 100.000 п.е. и век на траење од 10 години исто така е фиксен износ, 10.000 п. е, без оглед на обемот на производство на претпријатието. Претпријатието, произведувало тоа или не мора да ги исплатува каматите кон банката за порано мобилизирани кредити, бидејќи тие се фиксна обврска. Во спротивност, банката ќе го тужи претпријатието. Основните плати на менаџментот исто така се однапред утврдена големина и таа се исплаќа без оглед на големината на

[5] Cingula, M., Zoretić, G., Vujnović, O.C. (2006) Poduzetništvo 4: Varaždin: Vadea.

производството. Заради тоа, вкупните фиксни трошоци се постојана големина - во нашиот пример тие изнесуваат 50 п.е.

Варијабилни трошоци (Variable Costs - VC) - овие трошоци реагираат, се менуваат, во зависност од промените на обемот на производството (аутпутот на претпријатието). Варијабилните трошоци најчесто се врзани за потрошокот на суровини, помошни материјали, плати на вработените и сл. Ако за производство на 100 пара чевли се потребни 20 кгр. кожа, за 1000 пара чевли ќе бидат потребни 200 кгр. кожа. Да претпоставиме дека претпријатието што произведува чевли вработува 100 работници за чиишто плати неделно се потребни 10.000 п. е. Ако претпријатието решило да го зголеми производството за 50% и ако тоа бара ангажирање уште на 50 нови работници, неделниот платен фонд на претпријатието ќе се зголеми на 15.000 п.е. Во нашиот пример варијабилните трошоци растат со порастот на обемот на производството, од 50 п.е. за првата единица на производ, на 130 п.е. за петтата единица и; производ и 385 п.е. за последната, единаесеттата единица на производ.

Вкупни трошоци (Total Costs - TC) - станува збор за збир, сума што сите трошоци на претпријатието врзани за даден обем на производство. Практично вкупните трошоци се сведуваат на збир на фиксните и варијабилните трошоци, искажани во маса, во вкупен обем. [6]

TC = FC + VC

Каде што:

TC - вкупни трошоци

FC - фиксни трошоци

VC - варијабилни трошоци.

1.1.2. Просечни трошоци во транспорт

Просечните трошоци се добиваат кога одделните видови вкупни трошоци се поделат со бројот на произведените единици.

Вкупните просечни трошоци (Average Total Costs - ATC) - лесно ќе ги пресметаме доколку вкупните трошоци ги поделиме со бројот на произведените единици: [7]

ATC = TC / Q

[6] Гамкрелидзе, Л.И. (2009) Логистика: теорија и практика: учебное пособие. Москва

[7] Гамкрелидзе, Л.И. (2009) Логистика: теорија и практика: учебное пособие. Москва

Просечните трошоци фактички се трошоци по единица производ - Unit Costs. Тие во почетокот имаат опаѓачка тенденција, а потоа манифестираат тенденција на благ пораст. Просечните фиксни трошоци (Average Fixed Costs - AFC) по истата аналогија, се еднакви на: [8]

AFC = FC / Q

Просечните фиксни трошоци перманентно опаѓаат со порастот на обемот на производството. Со зголемувањето на бројот на производите фиксните трошоци по единица производ опаѓаат, бидејќи иста големина (фиксните трошоци во маса се дадена големина) се дели со растечкиот број на производи - во нашиот пример за првата производна единица тие изнесуваат 50 п.е, а за петтата единица 10 п.е., за деветтата 5,6 п.е., а за последната, единаесеттата единица, само 4,5 п.е. Ваквото однесување на просечните фиксни трошоци (на фиксните трошоци по единица на производ) упатува, како што беше објаснето во претходната глава, на еден многу значаен закон во економијата - законот за економиите од обем (economics of scale). Претпријатијата што се во можност да организираат масовно сериско производство бенефицираат од економиите на обем, бидејќи со силниот пораст на бројот на производи опаѓаат фиксните трошоци по единица производ, а со тоа и вкупните просечни трошоци. Ова го поевтинува производството поради што бенефицираат и потрошувачите.

Просечните варијабилни трошоци (Average Variable Costs - AVC) – се еднакви на:[9]

A V C = V C / Q.

1.1.3. Маргинални трошоци во транспорт

Маргиналните трошоци (Marginal Costs - MC) влегуваат во редот на најзначајните економски категории, бидејќи, со нивна помош се утврдува оптималниот обем на производство на претпријатието, без оглед на тоа во каква пазарна структура тоа работи - совршена конкуренција, олигопол или монопол. Маргиналниот (граничниот) трошок фактички претставува неопходен трошок за производство на секоја дополнителна единица на производ.

Маргиналниот трошок ги мери промените во вкупните трошоци како резултат на дополнително произведена единица на производ. Маргиналните трошоци во почетокот покажуваат тенденција на опаѓање, а потоа почнуваат брзо да растат.

[8] Гамкрелидзе, Л.И. (2009) Логистика: теорија и практика: учебное пособие. Москва
[9] Гамкрелидзе, Л.И. (2009) Логистика: теорија и практика: учебное пособие. Москва

1.2. Приходи во транспорт

Вкупната вредност на остварeното производство и извршените услуги на претпријатието во одреден временски период (најчесто една година) го претставува неговиот бруто производ. Оваа вредност се пресметува кога остварената количина на производи и услуги ќе се помножи со нивните продажни цени. Вкупниот приход и бруто производот не се идентични економски категории.

Разликата помеѓу вкупниот приход и бруто производот се состои во тоа што во вредноста на вкупниот приход не влегува вредноста на непродадените производи кои остануваат на залиха. Воедно, во вкупниот приход се вклучува вредноста на продадените готови производи кои може да бидат прозведени предходно односно биле евидентирани на залиха, а се продадени во периодот за кој се утврдува вкупниот приход. Вкупниот приход на претпријатието го сочинуваат вредноста на продадените производи и услуги и други вредности што се остваруваат со работењето во одреден период, најчесто една година, независно од продажбата на производите и услугите.

Утврдувањето на вредноста на продадените производи и извршени услуги може да се врши врз основа на наплатена реализација, и врз основа на фактурирана реализација. Во практичното работење, во примена е принципот на фактурирана реализација, што значи дека за пресметка на вкупниот приход важно е производот да биде продаден, односно фактурата да му биде доставена на купувачот и да настанат должничко доверителски односи.

Вкупниот приход како категорија која што претставува вредносен израз на остварените резултати од работењето на претпријатието се состои од неколку елементи. Од содржински аспект, структурата на вкупниот приход може да се набљудува од два аспекти:[10]

(1) Од аспект на формирање на вкупниот приход; и

(2) Од аспект на распределба на вкупниот приход.

1.2.1. Структура на вкупниот приход од аспект на негово формирање

Вкупниот приход на претпријатието од аспект на формирањето ги прикажува приходите според изворите на како се стекнуваат односно создаваат. Според тоа

[10] Петревска, Б., Магдинчева Шопова, М. (2018) Економика на претпријатие, Универзитет Гоце Делчев - Штип

структурата на вкупниот приход на претпријатието се состои од следните видови приходи:[11]

- Приходи остварени од реализација на учиноци;
- Приходи од финансирање;
- Вонредни приходи.

Приходите остварени од реализација на производи претставуваат најголем дел од вкупниот приход. Тие настануваат како резултат на извршувањето на основната стопанска активност на претпријатието. Приходите остварени со реализација на производите ги сочинуваат:[12]

- Приходите од продажба на производи, стоки и услуги;
- Приходите од субвенции, дотации, компензациии, повратна давачки по основ на продажба на производи, стоки и услуги;
- Приходите од продажба на материјали, резервни делови и ситен инвентар;
- Приходите од закупнина на нематеријални и материјални вложувања кои претпријатието ги дава под закуп на одредено време, и други приходи.

При формирањето на вкупниот приход, најголемо е учеството на приходите остварени од реализација на производи. Кај некои претпријатија овие приходи сочинуваат 90% од вкупниот приход.

Приходите од реализација на претпријатија се пресметуваат врз основа на продажните цени на производите и услугите. Доколку количината на производите расте, се зголемуваат и приходите од реализација на учиноците. Истата условеност и поврзаност постои и помеѓу овие приходи и продажните цени, со тоа што висината на продажните цени и другите услови на продажбата зависат од односите што се формираат помеѓу понудата и побарувачката на пазарот.

Приходите од финансирање се приходи кои произлегуваат од различните финансиски трансакции што ги извршува претпријатието. Во овие приходи спаѓаат:[13]

- Приходите од финансиските односи што претпријатието ги воспоставува со другите стопански субјекти, заедно учествувајќи во финансирање на некоја активност;

[11] Петревска, Б., Магдинчева Шопова, М. (2018) Економика на претпријатие, Универзитет Гоце Делчев - Штип
[12] Петревска, Б., Магдинчева Шопова, М. (2018) Економика на претпријатие, Универзитет Гоце Делчев - Штип
[13] Петревска, Б., Магдинчева Шопова, М. (2018) Економика на претпријатие, Универзитет Гоце Делчев - Штип

- Приходите од финансиски вложувања кои претпријатието ги прави со давање на краткорочни и долгорочни кредити. Најчест финансиски приход по оваа основа е каматата што претпријатието ја добива од должникот за позајмените средства;
- Приходите од позитивните курсни разлики по девизните побарувања и обврски; и
- Другите приходи од финансирањето.

Вонредните приходи ги опфаќаат оние приходи кои не се резултат на работењето во основната стопанска дејност, туку настануваат како последица на вонредно настанати дејства. Основна карактеристика на вонредните приходи е таа што тие не можат да се планираат. Не постои корелативна врска со некои расходи, иако тие скоро секогаш со присутни. Во вонредни приходи спаѓаат:[14]

- Приходите од продажба на постојани средства (материјални и нематеријални вложувања) чија вредност е отпишана;
- Приходите од вишоци;
- Приходите од награди и сл.;
- Приходите од наплатени отпишани побарувања на доверителите;
- Остварени приходи од поранешни години; и
- Другите вонредни приходи.

1.2.2. Структура на вкупниот приход од аспект на неговата распределба

Оствареният вкупен приход од работењето, претпријатието го користи за покривање на вкупните расходи на претпријатието .

Вкупните расходи се состојат од:[15]

- Трошоците на продадените учиноци;
- Расходите од финансирањето;
- Вонредните расходи.

Доколку разликата меѓу вкупните приходи и вкупните расходи е позитивна, тоа ја претставува добивката од работењето на претпријатието. Во структурата на вкупниот приход (од аспект на неговата распределба) учествува и добивката, чие учество, доколку

[14] Петревска, Б., Магдинчева Шопова, М. (2018) Економика на претпријатие, Универзитет Гоце Делчев - Штип

[15] Петревска, Б., Магдинчева Шопова, М. (2018) Економика на претпријатие, Универзитет Гоце Делчев - Штип

е поголемо се зголемуваат и можностите за развој на деловниот субјект. Со други зборови,вкупниот приход се распределува на вкупни расходи и добивка. Исто така може да се каже дека добивката на претпријатието ја претставува позитивната разлика помеѓу вкупниот приход и расходите.

Трошоците на продадените учиноци ги сочинуваат: материјалните трошоци, нематеријалните трошоци, амортизација, вкалкулираните бруто плати и набавната вредност на продадените стоки и материјали.[16]

- Материјалните трошоци ги опфаќаат: трошоците за материјали, електрична енергија, резервни делови и ситен инвентар кои се направени при производството на производите. Во овој вид трошоци спаѓаат и трошоците за услугите кои имаат карактер на материјални трошоци (транспортни и други услуги).
- Трошоците за амортизација на постојаните средства, исто така влегуваат во трошоците на продадени производи.
- Нематеријалните трошоци се трошоците за реклама и пропаганда, трошоците за изложби и други презентации, трошоците за саеми, осигурување на имот и лица, за исхрана, за разни даноци и придонеси кои претпријатието ги плаќа на државата пред утврдување на добивката: авторски хонорари, трошоци за заштита при работата и други трошоци.
- Вкалкулираните бруто плати, како трошоци за човечки ресурси ги опфаќаат нето платите кои ги добиваат вработените и трошоците односно расходите за социјални придонеси (придонесите и даноците кои се плаќаат на нето платите, во согласност со законските прописи и колективните договори). Во ова категорија трошоци спаѓаат и сите надоместоци кои вработените ги добиваат за времето кога не работат.
- Во трошоците на продадени учиноци спаѓаат и расходите кои ја претставуваат набавната вредност на продадените стоки и материјали, односно сите оние трошоци кои настанале и се составен елемент на цената на чинење на продадените производи.

Расходи од финансирање се сите оние расходи во претпријатието кои настануваат како последица на одредени финансиски трансакции. Овие расходи ги сочинуваат:

[16] Петревска, Б., Магдинчева Шопова, М. (2018) Економика на претпријатие, Универзитет Гоце Делчев - Штип

расходите на финансирање од односите со поврзаните субјекти, каматите, негативните курсни разлики, и други расходи од финансирањето.[17]

- Расходите од финансирањето од односите со поврзаните субјекти настануваат кога други претпријатија учествуваат во финансирањето на одредени заеднички активности и вложуваат капитал во конкретното претпријатие.
- Расходите за камати настануваат во врска со каматите што претпријатието ги плаќа за користење на туѓи средства, врз основа на добиени кредити од деловни банки и други субјекти.
- Расходите за негативни курсни разлики настануваат кога претпријатието има непокриени девизни обврски кои, заради промена на девизниот курс се зголемуваат.

Вонредните расходи настануваат како резултат на вонредни дејства или случувања и не се резултат на извршувањето на основната дејност на претпријатието. Вонредните расходи ги сочинуваат: кусоците, "пеналите", штетите, отписот на ненаплатените побарувања, расходите од поранешните години и други вонредни расходи. При пописот на имотот на претпријатието често пати се јавуваат одредени кусоци на готови производи, материјали, амбалажа, паричните средства и сл. Вредноста на тие кусоци претставува вонреден расход, што предизвикува соодветно намалување на добивката.

Во тек на своето работење, поради различни причини, претпријатието има обврска да плаќа одредени издадоци по основ казни и пенали за ненавремено извршување на одредени задачи. Трошоците во врска со тоа добиваат карактер на вонредни расходи.

Исто така, не е можно да се избегнат различни штети при работењето, кои настануваат поради бројни причини. Трошоците за нивно покривање претставуваат вонредни расходи. Исто така, и вредноста на отпишаните побарувања претставува вонреден расход.

Претпријатието во одредени случаи може да констатираа одредени расходи настанати порано, кои не се евидентирани и пресметани во утврдувањето на резултатите од работењето. И ваквите расходи се третираат како вонредни расходи.

[17] Петревска, Б., Магдинчева Шопова, М. (2018) Економика на претпријатие, Универзитет Гоце Делчев - Штип

1.3. Одредување на цена на транспортната услуга

За да се обави процесот на репродукција на секој производ, капиталот мора да поминува и низ процесот на транспорт. Според тоа, фазата на транспорт е исто така значајна алка во процесот на производство како што е значајно и производството. Во процесот на производство, како „производ“ во сообраќајот е транспортната услуга. Ваквиот производ (транспортната услуга) не може да се оддели од процесот на производство, како готов производ, поради тоа не може да биде искористен по завршениот производствен процес. Транспортните организации не можат да ги складираат своите производи, туку можат да им ги продаваат услугите на корисниците, како купувачи на готови производи (или суровини) преку самиот процес на транспорт.

Транспортните трошоци се паричен израз на потрошената количина на работата и средствата за обавување на процесот на транспортирање. Со оглед дека транспортот има карактер на производна дејност, така и транспортните трошоци имаат производни прометни трошоци, ја додаваат вредноста на стоката која се превезува и таа вредност ја зголемуваат.[18]

Дефиницијата на поимот на транспортни трошоци може да се разгледа од два аспекти:[19]

- транспортни трошоци од делот на корисникот компанија стока се транспортира; - тука транспортните трошоци се дефинираат од аспект на корисникот или претпријатието корисник чија стока се транспортира. За корисникот, транспортните трошоци се сите финансиски трошоци на кои се изложува во подготовката и превозот на стоката. Тука спаѓаат трошоците за пакување на стоката, трошоци за утовар и превоз до магацинот или станица од каде ќе биде транспортирана, трошоци за осигурување на стоката и сл.
- транспортни трошоци од аспект на превозникот, кој ја транспортира стоката. - Тука влегуваат финансиските средства што транспортерот ги издвојува за извршување на самиот процес на превозот.

Значи дадени се две различни погледишта за една иста работа, а тоа се транспортните трошоци. Определување на цената на транспортните услуги при превоз

[18] Темјановски, Р. (2020) Транспорт и логистика. Универзитет Гоце Делчев – Штип
[19] Темјановски, Р. (2020) Транспорт и логистика. Универзитет Гоце Делчев – Штип

на стока е едно од мошне важните прашања, од тоа многу зависи вредноста на транспортната услуга.

Посебно прашање претставува релативното и апсолутното значење на транспортните трошоци во однос на релевантни сместувачки фактори во поедини случаи.

Продажните цени на превозните услуги може да се формираат на два начина:[20]

- во слободна спогодба на транспортниот пазар помеѓу корисниците на превозните услуги и сообраќајните организации; - Овој начин има повеќе комерцијално значење и е под влијание на условите и можностите кои ги дава транспортниот пазар на услуги.
- со писмен договор - регулатива, објавување на цената на транспортните услуги; - Овој начин е врзан со правно-економски услови во превозот кои мораат да се исполнат при склучување на договор за превоз. Ваквите цени се објавуваат во форма на тарифи. Преку овој начин на определување на цената на превоз со тарифи, доаѓа до израз просечната вредност на превозната услуга, односно просечните трошоци.

За висината на транспортната услуга влијаат и други елементи и тоа:[21]

- оддалеченоста и растојанието што треба да се помине; - Фактор кој влијае на зголемување на вкупните трошоци на одделна превозна услуга. Зголемувањето на оддалеченоста резултира со дегресивен пораст на трошоците, бидејќи трошоците растат побавно од порастот на далечината на превозот. Дегресивниот пораст на вкупните трошоци е делумно определен со порастот на трошоците кои настануваат на транспортниот пат. Затоа кај железницата, воздушниот и водениот сообраќај, кои имаат поголеми почетно-завршни трошоци, конкурентноста на превозот е кај поголемите растојанија, и обратно, кај друмскиот сообраќај со помали почетно-завршни трошоци, конкурентноста е поголема на помали растојанија.
- тежината на стоката; - Директно делува на порастот на трошоците на поодделни транспортни услуги. Но, превозот на поголема количина на ист вид на стока на поголема далечина ќе условат и поголеми трошоци, но тој

[20] Темјановски, Р. (2020) Транспорт и логистика. Универзитет Гоце Делчев – Штип

[21] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

пораст ќе биде значително поспор од порастот на превезената количина (тежина) на пратката. Единечната цена на чинење ќе се намалува со зголемувањето на величината на пратката. Ова е посебно карактеристично за оние видови на транспорт кои се одликуваат со голема транспортна способност на транспортните средства (поморски, речен, железнички транспорт), каде до полн израз доаѓа економијата на обем во транспортот.

- видот на стоката која се превезува; - Ова влијае на трошоците и цената на чинење на превозните услуги на тој начин што мора да се обезбеди употребената вредност во процесот на транспортот. Превозот на иста количина на стока, на иста оддалеченост, која се обавува со ладилници, секако ќе биде поскапа од превозот на стока која се обавува со отворени вагони, камиони и слично.
- односот на бруто и нето трудот; - Ова е многу значаен фактор на чинење на превозните услуги. За да се постигне корисен учинок во форма на нето работа, транспортните претпријатија мора да извршат одредена количина бруто работа и со тоа да остварат нето работа. Количината на потрошената работа на транспортот на стока зависи од тежината и оддалеченоста на која стоката се превезува. Доколку е поголема количината на потрошената работа при обавување на превозот, поголема ќе биде и сумата на трошоци, а со тоа и цената на чинење на индивидуалната транспортна услуга.
- степенот на искористување на товарните способности на превозното средство; - Ова делумно е објаснето преку дејството на однос бруто и нето работа во транспортот, односно поголема искористеност на товарната способност (капацитет на седишта) значи и поголем степен на искористување на индивидуалниот капацитет на возилото, што по себе предизвикува ефект на „Законот на чинење на сообраќајот“ изразен во смалувањето на единечната цена на чинење на превозот. Истиот овој модел може да се искористи и при превоз на патници, односно максималната искористеност на капацитетот на седишта (авион, автобус, патнички вагон) ќе значи и поголем степен на искористеност на индивидуалниот капацитет на возилото.
- степен на нерамномерниот превоз; - Овој превоз може да биде временски и територијален. Временската нерамномерност се изразува во различен

обем на превоз во текот на одреден временски период. Нерамномерноста може да се јави во текот на еден ден или во текот на една година. Од аспект на поголеми трошоци, особено се издвојува нерамномерност во текот на година. Тоа е т.н. сезонска нерамномерност. Таа постои и кај стоковниот и кај патничкиот превоз. Кај превозот на патници, нерамномерноста се јавува особено во текот на летото, поради одење на одмор и се јавува значително зголемен обем на сообраќај. Територијалната нерамномерност во транспортот се јавува на тој начин што во еден правец се превезува полна кола, а во спротивниот правец празна. Невозможно е воспоставување на рамнотежа во „сообраќајниот биланс“. Ваквата територијална нерамномерност влијае на степенот на искористување на превозните средства. Нерационално се користат вагони и локомотиви најчесто поради превоз на специфична стока (јаглен, руда, дрво). Колку е степенот на рамномерност поголем, толку е поголема и цената на чинење на превозот.

- условите на експлоатација; - Во овие услови спаѓаат од една страна елементите и карактеристиките на сообраќајниот пат, а од втора техничките карактеристики на сообраќајните средства и друго. Во првата група спаѓаат квалитетот на патот, пругата, додека во вторатра влечната сила на локомотивата, камионот, бродот итн. Како резултат на едните и на другите фактори се јавува и брзината, која секако влијае на големината на трошоците.
- квалитетот на транспортната услуга; - Се јавува и како значаен фактор и во превозот на патници, што секако ја одредува цената на чинење на сообраќајната услуга. Што поголема удобност и брзина се нуди на патникот, толку повеќе се зголемуваат и средствата при превоз. Кај превозот на стока, во технички подобо опремените возила, трошоците за амортизација се поголеми, што значи влијае на висината на превозните трошоци.
- густината и настанувањето на сообраќајната мрежа; - Ако една сообраќајна мрежа е погуста со поквалитетни патишта, постои можност за остварување на кратки транспортни врски и побрз превоз. На тој начин стоката поминува пократки растојанија и побрзо стигнува од

производителот до потрошувачот. По правило, поразвиена сообраќајна мрежа овозможува подобра и побрза цирклуација на транспортните средства, ги намалува трошоците на превозот по единица тон, односно по еден патник, па и просечните трошоци на одделни превозни услуги се пониски.

Клучна тема во разбирањето на транспортните пазари се цените, кои можеби се најшироко истражуваната област во транспортната економија. Цените за транспорт се однесуваат на такси и финансиски стимулации направени од патниците, вклучувајќи (но не ограничувајќи се на) транзитни билети, товарни такси, даноци за гориво, патарини со променлива и рамна стапка, такси за паркирање, такси за регистрација на возила и плаќања за осигурување. Кога се менуваат цените на возилата, паркингот, горивото и превозот за транзит, се засегнати шемите на активности за патување. [22]

Додека воздушните и товарните режими главно се потпираат на приватните пазари за да се балансираат понудата и побарувачката, патиштата се обезбедуваат главно како јавна услуга и се потпираат на даноците за гориво како примарен извор на финансирање. Патниците се навикнати да плаќаат премија за авионска карта за време на шпицот на празнични периоди и да плаќаат дополнително за паркирање за време на специјални настани, кога побарувачката е голема. Сепак, концептот на патарини кои растат и опаѓаат со побарувачката на сообраќај е релативно нов. Како што се зголемува јазот помеѓу приходите од даноците за гориво и трошоците за обезбедување и одржување на патиштата, наплатата на патарина станува популарно размислување. Понатаму, стратегиите за цени може да му помогнат на општеството да ги интернализира негативните надворешни ефекти на застојот, загадувањето на воздухот, бучавата и несреќите.

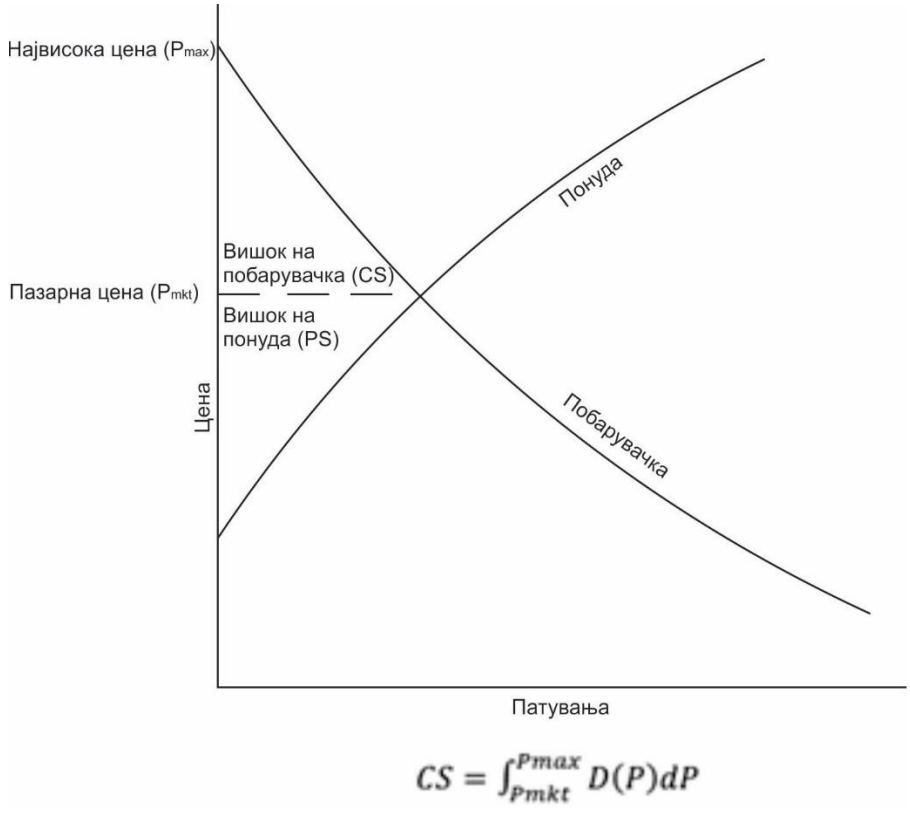
Соодветноста на ценовната стратегија зависи од целта. Дали е тоа за одржување на сообраќајот со брзина од 60 милји на час или за враќање на трошоците за одржување на патиштата и замена на мостот во следните 10 години? Дали е тоа да се поттикне купувањето на хибридни и електрични возила или да се намали бројот на возила со високи емисии во урбаните средини? Шема дизајнирана да го максимизира профитот на приватен бизнис во нерегулирано опкружување во голема мера се разликува од шемата

[22] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

дизајнирана да ја максимизира социјалната благосостојба. Со цел да се избере добра стратегија за данок или патарина, агенциите мора да ги дефинираат своите цели. Поедноставувајќи го куќиштето во еден режим, оптималната цена сè уште може да се гледа од повеќе перспективи.

Теоретски, секое патување му обезбедува на секој корисник некаква нето корист позната како потрошувачки вишок. Потрошувачкиот вишок е разликата помеѓу максималната цена што потрошувачот е подготвен да ја плати и цената што тој или таа всушност ја плаќа. Збирот на сите остварени нето придобивки е вкупниот потрошувачки вишок на пазарот. На пазарите со многу потрошувачи (патници), потрошувачкиот вишок може да се претстави со површината под кривата на побарувачка и над пазарната цена, како што е прикажано на слика 1 и пресметано со користење на интегралот на кривата на побарувачка до количината (број на патувања) потрошена и над цената на патувањето во.

Слика 1. Површина под крива на побарувачка.



$$CS = \int_{Pmkt}^{Pmax} D(P)dP$$

Преземено од Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

Вишокот на производителот, од друга страна, е износот на користа што производителите ја добиваат со продажба по повисока пазарна цена од најмалата цена

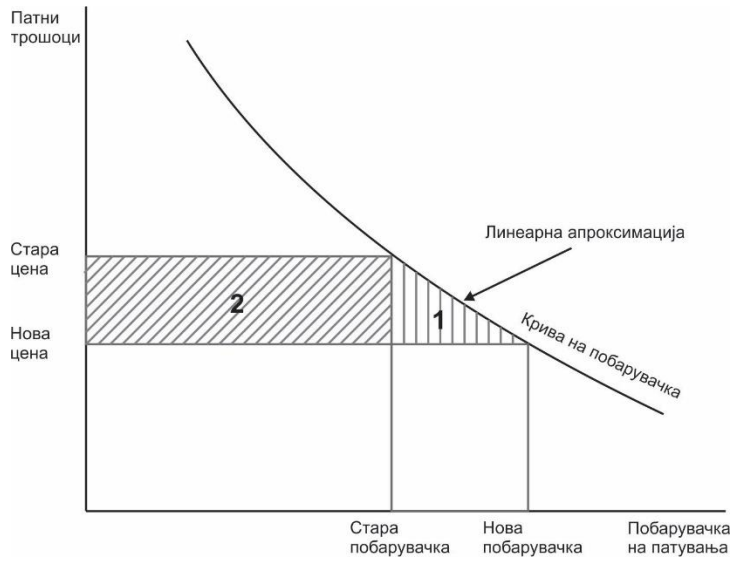
за која би биле подготвени да ја продадат. Како што се гледа на слика 1, потрошувачкиот вишок се максимизира кога цената е нула, додека вишокот на производителот се максимизира кога цената е максимум. Вистинската пазарна цена генерално паѓа помеѓу овие две крајности, а збирот на потрошувачки вишок и вишок на производители се нарекува социјална благосостојба.

Благосостојбата на патниците, понекогаш наречена потрошувачки вишок, зависи од директните кориснички трошоци (како што се гориво, патарини, билети и одржување на возилото), времето на патување (обитен трошок) и основната привлечност на различни избори (време од денот, дестинација , и режим). Заштедите во директни трошоци се директни придобивки.

1.3.1 Проценка на вредноста на благосостојбата

Промените во благосостојбата на патниците може да се проценат користејќи го правилото на половина (RoH – Rule of Half). Слика 2 ја покажува добивката во благосостојбата на патниците (вишок) кога патните трошоци паѓаат. Придобивката за постојните корисници е еднаква на Областа 2, додека придобивката за новите корисници е еднаква на Областа 1. RoH претпоставува линеарна функција на побарувачка помеѓу пред и по точките на побарувачка за секој пар потекло-дестинација.[23]

Слика 2. Добивка во благосостојба на патници.



Преземено од Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

[23] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

1.3.2 Максимизирање на профитот

Повеќето приватни бизниси сакаат да го максимизираат профитот, дефиниран како разлика помеѓу вкупниот приход (TR) и вкупниот трошок (TC), како што покажува Равенката: [24]

$$\boldsymbol{Profit} = TR - TC = P_{mkt} * Y - TC$$

Овде Pmkt е пазарната цена, а Y е количината на продадени стоки, како возила дневно на пат со патарина или седишта во авион. Добивката се максимизира кога зголемувањето на вкупниот приход генериран со опслужување на едно дополнително патување е еднаков на зголемувањето на вкупните трошоци поради услужувањето на тоа дополнително патување, или кога маргиналниот приход (MR) е еднаков на маргиналниот трошок (MC), како што е прикажано во равенката: [25]

$$Max\ Profit: \frac{d(P_{mkt} * Y)}{dY} - \frac{d(TC)}{dY} = P + \frac{dP}{dY}Y - MC = MR = MC = 0$$

Бидејќи побарувачката за транспорт е генерално донекаде еластична, колку е повисока цената што се наплаќа, толку помалку патувања ќе направат потрошувачите (dP/dY <0), што се преведува во маргинален трошок за оптимален профит за максимизирање на цената.

1.3.3. Максимизирање на социјалните придобивки

Од гледна точка на агенцијата за транспорт, не е идеално да се работи бесплатно (транспортните капацитети кои не се рационализирани според цените ќе се рационализираат поради метеж) ниту да се наплаќа за максимален профит (бидејќи целта на јавната институција е да служи најдобри интереси на заедницата). Јавните агенции треба да ги стават своите клиенти (јавноста во целост) на прво место. Теоретски, максимизирањето на нето социјалните придобивки обезбедува оптимално искористување на ресурсите на транспортниот систем. Приходите на агенцијата (бенефиции) ги надоместуваат корисничките трошоци (трошок), а вкупната социјална помош (SW) се пресметува како што е прикажано во Равенката: [26]

$$SW = Profit + CS = TR - TC + CS$$

[24] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.
[25] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.
[26] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

Според законот за намалена маргинална корисност, колку повеќе патувања прави патникот помеѓу дестинациите А и Б, толку помалку тој или таа е подготвен да плати за секое дополнително патување помеѓу тие дестинации. На пазарот на потенцијални потрошувачи, се појавува истата надолна ситуација на побарувачката, бидејќи маргиналната социјална придобивка (или подготвеноста за купување) опаѓа со купената количина. Оптималната послужена количина се јавува кога социјалната благосостојба е на максимум, или кога маргиналниот социјален трошок се зголемува за ефективно да се укине маргиналната социјална придобивка од последната купена единица (т.е. онаа со најниската маргинална опслужена социјална придобивка), како што е изразено во Равенката: [27]

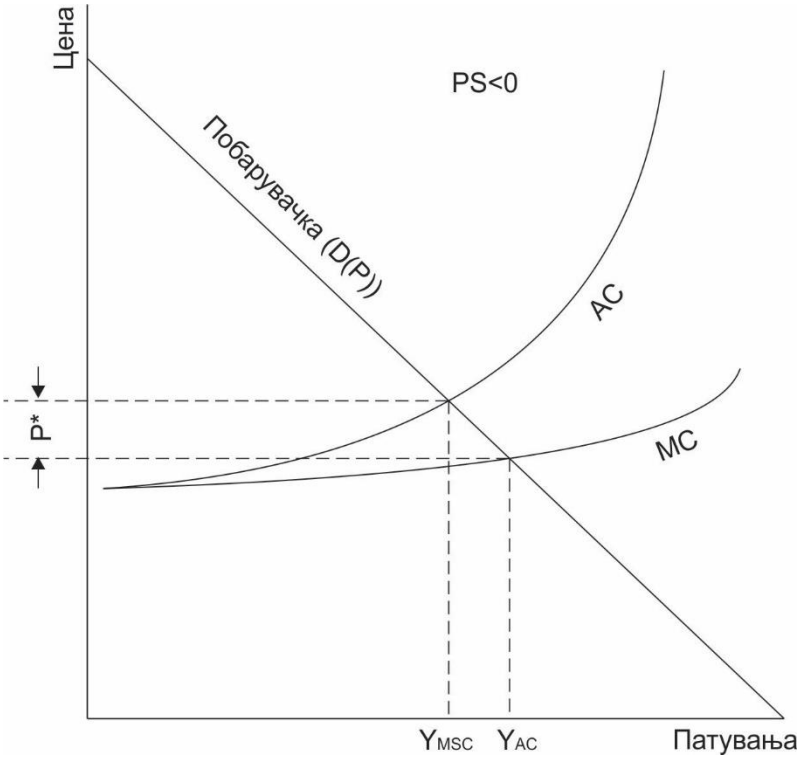
$$Max\ SW: \frac{d(P_{mkt} * Y)}{dY} - \frac{d(TC)}{dY} + \frac{d(CS)}{dY} = P + \frac{dP}{dY}Y - MC - \frac{dP}{dY}Y = P - MC = 0$$

Така, оптималната цена за максимизирање на социјалната благосостојба е еднаква на маргиналните трошоци за производство на последната продадена/послужена единица. Всушност, цените на маргиналните трошоци осигуруваат дека нема субвенции или отпад во обезбедувањето транспортни услуги и користењето на транспортните услуги.

Општо земено, цените на маргиналните трошоци за максимална социјална корист (PSB) паѓаат помеѓу максималната цена на потрошувачки вишок (PCS=0) и максималната цена на профитот (PP), како што е прикажано на Слика 3

Слика 3. Цени на максимални трошоци.

[27] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.



Преземено од Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

1.3.3. Управување со принос

Поради високите капитални трошоци за транспортни инвестиции, просечните трошоци имаат тенденција да бидат повисоки од маргиналните трошоци, цените на маргиналните трошоци ќе резултираат со финансиски загуби за операторот. Треба да се повратат фиксните трошоци, што бара просечни цени, субвенции или нешто што се нарекува управување со приносот. Често практикувано од авиоиндустријата, управувањето со приносот вклучува дискриминација на цените, како што е дискутирано подолу.

1.3.3.1. Дискриминација на цените

Дискриминацијата на цената е практика на давател на услуги да ја менува цената на истата услуга за различни корисници, под услов тие да ги покриваат нивните маргинални трошоци. Општо земено, три вида ценовна дискриминација се поврзани во економските учебници:[28]

[28] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

- Дискриминацијата на цените од прв степен ја менува цената врз основа на подготвеноста или способноста за плаќање на секој поединечен корисник. Ова ретко се практикува во реалноста.
- Дискриминацијата на цените од втор степен ја менува цената врз основа на продадената количина. Во транспортот, ова се преведува на диференцијација на цените или според бројот на патувања или должината на патувањето. На пример, редовните корисници на транзит можат да купат картичка за неограничена употреба секој месец или година.
- Ценовната дискриминација од трет степен ја менува цената врз основа на сегментот на пазарот или групата потрошувачи. Ова е најчестиот облик на дискриминација на цените во транспортот. Примерите вклучуваат цени за прва класа наспроти економска класа, експресни наспроти редовни автобуски линии и попусти за постарите граѓани и студенти.

1.3.3.2. Динамичко управување со приносот

Динамичното управување со приносот е слично на дискриминацијата на цените по тоа што резултира со променлива цена. Сепак, тоа е повеќе стратегија за распределба на ретки ресурси, додека дискриминацијата на цените го нагласува максимизирањето на приходите.

Дозволувајќи им на операторите со високи фиксни трошоци (како што се железнички и авиопревозници со голема брзина) да работат на финансиски изводлива точка, динамичното управување со приносот ја задржува услугата што инаку може да биде финансиски неизводлива. Достапноста на транспортната услуга е сè уште корисна за сите патници, дури и ако некои плаќаат повеќе од другите. Присуството на конкурентни превозници на сите пазари помага да се спречат монополизираните цени и прекумерниот профит.

1.3.4. Цени на патиштата

За разлика од повеќето пазари каде фирмите кои ги одредуваат цените ги обезбедуваат сите економски ресурси (а со тоа ги сносат сите трошоци), транспортните

трошоци се делат меѓу корисници на системот, оператори/сопственици и некорисници. На пример, вкупните трошоци на автопатскиот транспорт може да се изразат како: [29]

$$TC = Y * AC_{user} + Y * T * VOTT + FC_{gov} + VC_{gov} + SC_{crash} + SC_{env}$$

Каде, $Y * AC_{user}$ претставува сопственост и оперативни трошоци на возилото, за сите патници (Y), трошоци како што се гас, одржување, осигурување, лиценцирање, финансирање и регистрација, но со исклучок на патариниte. Овде, $Y * T * VOTT$ претставуваат трошоците за времето на патување, функција на времето на патување по патување (T) и вредноста на времето на патувањето (VOTT) за сите патници (Y).

- FC_{gov}ги претставува фиксните трошоци за патната инфраструктура од владина агенција или друг сопственик на автопат. Како и другите трошоци, капиталните трошоци за изградба на патишта значително се разликуваат врз основа на географија и карактеристики специфични за патиштата.
- VC_{gov} ги претставува варијабилните трошоци на патната инфраструктура за сопственик, вклучувајќи одржување на тротоарот, спроведување на законот и управување со итни случаи.
- SC_{crash} ги претставува социјалните трошоци на товар и на корисниците и на некорисниците од ризик од несреќа.
- SC_{env} ги претставува социјалните трошоци на товар и на корисниците и на некорисниците од воздух, бучава, вода и други влијанија врз животната средина.

1.3.4.1. Краткорочни цени на маргиналните трошоци

Во краткорочните цени на маргиналните трошоци (SRMC), се сметаат сите трошоци во равенката освен инфраструктурниот трошок, кој се смета за фиксен трошок на краток рок. Така, може да се изрази соодветниот SRMC за секој корисник како Равенка: [30]

$$SRMC = MC_{user} + MT * VOTT + MR * VOR + MC_{gov} + MSC_{crash} + MSC_{env}$$

Оперативни трошоци за корисничко возило (MC_{user}) - За патување со автомобил, маргинални трошоци за работа и сопственост на возилото како што се абење на гуми и амортизација на возилото - се на товар на приватни трошоци од страна на корисниците.

[29] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.
[30] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

Амортизацијата на возилото и трошоците за камата може да бидат пресметани со стандардни техники на дисконтирање.

Трошоци за време на патување - Маргиналниот трошок на времето на патување (MT*VOTT) е товар на маргиналниот патник и какви било одложувања што тој или таа ги наметнува на другите. Терминот MT ја претставува промената во вкупното време на патување во системот поради додавање на уште едно возило, што зависи од постојните нивоа на застој во системот.

За ефикасни или оптимални одлуки за патување, корисниците наметнуваат одложувања на другите и треба, теоретски, да ги платат таквите трошоци, покрај трошоците за сопственото време на патување.

Еден истражувач го истакнува следново: Иако секој корисник истовремено и моментално обезбедува и троши [своето/нејзиното] сопствено време… [тој/таа] бара зголемување или намалување на другите економски ресурси, имено, времето на другите поединци. Освен ако таа промена во бараните ресурси не е платена или наградена, пазарот нема да биде социјално ефикасен.

Присутни се големи варијации во поединечните вредности на времето на патување (VOTTs). Бидејќи вредноста на патните заштеди обично е поврзана со богатството и стапките на платите, поединците со високи примања редовно покажуваат VOTT повисоки од оние со пониски примања.

1.3.4.2. Долгорочни маргинални цени

Иако идејата за оптимизација на социјалната благосостојба со користење на цените на маргиналните трошоци е добро фаворизирана, постои многу дебата за тоа дали SRMC или долгорочно цените на маргиналните трошоци (LRMC) се посоодветни. SRMC не води сметка за капиталните трошоци за изградба на патишта, што има значителни импликации за наплата на трошоците и метеж. Потенцијално, колку е пократок временскиот периодот што се разгледува, толку е помал SRMC, што може да доведе до минимални давачки за користење на патиштата кои се неефикасни во задржувањето на вишокот на побарувачка.[31]

Сепак, еден истражувач испитал три модели на долгорочни маргинални цени на надворешните трошоци кои ги вклучуваат факторите наведени погоре и заклучи дека во

[31] Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.

долг рок, цените на SRMC сè уште обезбедуваат економска ефикасност со ефективно контролирање на побарувачката. [32]

За да ги земе предвид капиталните трошоци, LRMC го третира капацитетот или како континуирана променлива или дискретна променлива мерлива во единици како што се ленти. На краток рок, овие трошоци се сметаат за фиксни и може да се вклучат во патариниte врз основа на просечната цена.

1.3.4.3. Статични наспроти динамички цени

Оптималните пристапи за наплата што беа дискутирани досега претпоставуваат рамна стапка на патарина или статични цени, соодветни за нивоата на застој што остануваат релативно константни низ подолг период (како што е врвот). Во случаи на подинамични услови поради изградба, несреќи или други вонредни настани, динамичните ценовни стратегии се поефикасни за суштинска промена на однесувањето на патникот.

1.3.4.4. Втора најдобра цена

Првата најдобра цена, или општествено оптимална цена, бара совршени информации за патувањето, времето и патарини и перфектно конкурентни пазари, што реално не може да се постигне. Патниците генерално не се свесни за сите алтернативни рути и не може да предвиди променлива патарина или услови за застој пред почетокот на нивното патување. Првата најдобра шема за цени претпоставува дека сите други конкурентни режими и рутите се ценети по (оптимална) маргинална цена, што ретко е случај во транспортот. Кога цените на маргиналните трошоци за доцнење наметнати на други се применува на сите коловози во мрежата, надворешноста на застојот е целосно интернализирана и се постигнува општествено оптималното, или првото најдобро сценарио. Во реалноста, коловозот со прва најдобра цена е неостварлив поради постоењето на неплатени патишта во близина на објекти со наплата и достапност на конкурентни начини на превоз (на пр., транзит и велосипед) кои не се со маргинална цена.

Дополнително, додека оптимизацијата на социјалната благосостојба преку принципот на цените на маргиналните трошоци може да се моделираат „совршено“ во

[32] Verhoef, E. (2000) The Implementation of Marginal External Cost Pricing in Road Transport:Long Run vs. Short Run and First-Best vs. Second Best. *Papers in Regional Science,* 79,307–332.

концептуална мрежа, дизајнирањето на првата најдобра шема за цени во реалниот свет се соочува со многу ограничувања. Моделот претпоставува пристап до совршени информации за цените за патници и трошоци за моделарите и оние што ги поставуваат патариниte.

Како што еден истражувач наведува, „таква ситуација може да се реализира само ако некој примени електронски патни такси од типот „Големиот брат“, користејќи многу софистицирани технологии кои можат да ги следат реалните емисии, местото и времето на возење, стилот на возење и преовладувачките сообраќајни услови; и што му овозможува на регулаторот соодветно да го прилагоди полнењето“.[33] Настрана од политичка контроверзија што ваквата шема на цени сигурно би ја предизвикала, денес технологиите сè уште се далеку од тоа да ја направат идејата остварлива во пракса. Дури и со напредни технологии, системите за одредување цени сè уште имаат капитал и оперативни трошоци кои можат да надоместат многу (а понекогаш и сите) од постигнатите придобивки преку рационализација на сообраќајните текови и намалување на доцнењата.

Други проблеми дури и технологијата не може да ги реши. На пример, возачите секогаш ќе имаат несовршени информации поради неизвесни настани (како сообраќајни несреќи) и немаат совршено заменливи рути и режими (и достапните режими може да бидат со несовршена цена). Цените на маргиналните трошоци не се оптимални кога возачите не ги знаат сите нивни опции при изборот и/или менувањето на нивните рути (како и сите локални улици кои би можеле да ги заобиколат, или сите променливи патарини на кој било момент во времето).

Кога не може да се постигне прва најдобра цена поради пазарните несовршености (вклучувајќи ги и несовршените информации), економични шеми за втора најдобра цена се разгледуваат. Втората најдобра цена се стреми да ја максимизира благосостојбата на патникот (или општествената благосостојба) заснована на принципите на цените на маргиналните трошоци додека се одразуваат технолошки, политички и финансиски ограничувања.

[33] Verhoef, E. (2000) The Implementation of Marginal External Cost Pricing in Road Transport:Long Run vs. Short Run and First-Best vs. Second Best. *Papers in Regional Science,* 79,307–332.

1.3.4.5. Спроведување на цените на патиштата

Повеќето приходи од транспортот не ги засноваат корисничките такси на маргиналните социјални трошоци. Автомобилските патувања во моментов се со пониски цени бидејќи корисничките такси не ги опфаќаат повеќето надворешни трошоци. Традиционални кориснички такси вклучуваат такси за регистрација на возила, кои се независни од користењето на патиштата и даноците за горивото. Паушалната природа на федералниот и државниот данок на гориво не е во чекор со зголемување на транспортниот капитал и трошоците за одржување. Понатаму, како природниот гас и електричните возила (вклучувајќи хибридни електрични возила) го зголемуваат нивниот пазарен удел, традиционалните даноци за гориво ќе ги одразуваат помалите удели на реалното користење на патот. Како што паѓаат приходите од даноците за гориво, чекор кон инструменти за алтернативно финансирање како што се даноците на промет и обврзници (кои не се поврзани со употреба н коловозот) ги повлекува финансиите за транспорт подалеку од цените на маргиналните трошоци, што доведува до помалку ефикасен пазар на кој побарувачката не се одразува на трошоци за транспорт. За подобро да се одразат трошоците на корисниците, следниве стратегиите за цени се препорачани:[34]

- Да се постигне поцелосно враќање на трошоците со зголемување на даноците за гориво и патариниите за да се одразат реалните кориснички трошоци.
- Да се искористат надоместоците за растојание-тежина за да се одразат трошоците за патишта што се пропорционални на класата на возила бидејќи тешките возила предизвикуваат повеќе абење од лесни возила.
- Цените на патиштата се променливи за да се одразат на трошоците за метеж кои вариираат во зависност од локацијата, време и тип на возило.
- Претворување на традиционалните фиксни трошоци, како што се такси за осигурување и регистрација, во променливи трошоци врз основа на годишно користење.

Цените за метеж и патариниите засновани на растојание се обидуваат да ги распределат патните трошоци врз основа на употребата. Сепак, јавноста има тенденција да ги доживува патариниите како нов данок на постојната, непроценлива инфраструктура.

[34] Litman, T. (2011b) Socially Optimal Transport Prices and Markets: Principles, Strategies, andImpacts. Victoria Policy Institute.

1.3.4.6. Влијанијата на цените на патиштата врз капиталот

Различните улоги што ги играат локалните, регионалните, државните и федералните влади во финансирањето на транспортните системи може да доведе до жестоки дебати за тоа како треба да биде регулирање и собирање на средствата. Дали приходите доаѓаат од приход, продажба и даноци на имот или преку кориснички такси (како што се патарини, транзитни билети и даноци од гориво)? Правичноста е клучен критериум во оваа дебата, за проценка на распределбата на придобивките и трошоците поврзани со транспортните инвестиции и политики. Литман (2011a) ги дефинира следните видови на капитал во транспортот:[35]

- Хоризонталната рамноправност мери дали поединците и групите кои се сметаат за еднакви по способност и потреба добиваат еднакви удели на ресурси и носат еднакви трошоци. Хоризонтално правичните јавни политики поттикнуваат цени базирани на трошоците. Оваа еднаква размена на трошоците за транспорт наспроти приходите се нарекува пазарен капитал.
- Вертикална еднаквост во приходот и социјалната класа (исто така познат како социјална и еколошка правда) се однесува на влијанијата на транспортот врз различни приходи на акционери и социјално загрозени групи. Дури и иако транспортот е изведена побарувачка, тој е од суштинско значење во секојдневниот живот и може да се смета за право. Така, политиките кои ги фаворизираат обесправените групи се сметаат за прогресивни, а политиките кои ги оптоваруваат обесправените се нарекуваат регресивни. Политики кои дистрибуираат средства за да помогнат во премостувањето на празнините во пристапноста и мобилноста кај различни групи помагаат да се подобри вертикалниот капитал.

Додека вертикалниот капитал фаворизира субвенции за обесправените, хоризонталната рамноправност бара економски ефикасни цени засновани на употреба. Капиталот е потенцијално постигнат преку економска ефикасност, каде што корисниците ги сносат трошоците што ги наметнуваат на општеството, освен ако не е субвенција. Бидејќи економски, социјално и/или физички обесправени луѓето обично имаат помал пристап до автомобили, политики кои ги фаворизираат алтернативните режими помогаат да се создаде вертикален капитал.

[35] Litman, T. (2011a) Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning. Victoria Policy Institute.

Мерки за подобрување на хоризонталниот капитал[36]

- Исправување на тековните предрасуди за планирање кои фаворизираат одредени групи и специфични начини (на пр., финансирање по глава на жител и финансирање по патување имаат тенденција да фаворизираат густо населени области и автоматски режим).
- Зголемување на променливите надоместоци за корисниците на патиштата (патарини и даноци за гориво) за да се одрази на тоа реалните трошоци за автопатување, кои се разликуваат според време од денот, локација и тип на возило.
- Наплаќање капацитети за паркинг и дозволување на паркирање за работниците кои избираат готовина наместо субвенциониран паркинг.
- Основни такси за осигурување на возила и регистрација на годишен VMT.
- Еколошките даноци и такси за емисии, така што возачите се одговорни за надворешните ефекти врз животната средина од употребата на автомобили.

Мерки за подобрување на вертикалната еднаквост[37]

- Цените засновани на корисници може да се структурираат така што ги фаворизираат економски, социјални и физички загрозени лица (на пр., попусти и ваучери може да бидат обезбедени за оние кои се квалификуваат за бенефиции со ниски приходи).
- Наградување на алтернативните начини на патување со финансирање тротоари, велосипедски патеки и јавен превоз.
- Поддржување на програмите за споделување автомобили и велосипеди.

2. Менаџмент во транспорт

Организациите во најголем дел зависат од начинот на работење, распоредување на ресурсите и можноста на менаџментот да се прилагоди на промените во опкружувањето. Успешните организации се карактеризираат со внимателно менаџирање на луѓето и ефикасно и ефективно искористување на ресурсите. Ефикасноста подразбира најдобро искористување на човечкиот капитал, средствата,

[36] Litman, T. (2011a) Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning. Victoria Policy Institute.
[37] Litman, T. (2011a) Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning. Victoria Policy Institute.

физичкиот капитал и технологијата. Додека ефективноста подразбира постигнување на организациските цели, обезбедувајќи ѝ конкурентна предност на организацијата. Неефективноста може да се појави и кај компанија со одлично поставени организациски цели како резултат на вработување погрешна работна сила, користење на застарена технологија, или пак погрешни инвестициски одлуки. Исто така, организацијата може да биде и неефективна доколку не ги достигне поставените цели и притоа не обезбеди конкурентска предност на пазарот. Како резултат на тоа, успешните организации ги прават работите правилно и ги прават вистинските работи; односно, се ефикасни и ефективни.

Повеќето идеи во менаџментот се јавуваат околу XIX и XX век и се практикуваат до ден-денес. Во литературата, тие идеи се групирани во повеќе групи и тоа: оперативен, административен, бирократски, бихејвиорален и современ пристап во менаџментот:[38]

- Оперативната перспектива на менаџментот се појавува во XIX век и почетокот на XX век со издигнувањето на фабричкиот систем и формирањето на модернизираните организации. Со тоа се појавиле предизвиците за ефикасно работење и координација на сè поголеми и покомплексни организации, по што се наметнала и потребата од логички и научни методи во менаџментот за осознавање и спроведување на „еден најдобар начин за извршување на работата“.
- Бирократскиот менаџмент е уште една традиционална перспектива на менаџментот која се појавува како „идеален модел“ за управување на организацијата на начин кој е фер, рационален и ефикасен. Наместо прилагодени и пријателски врски, во услови на идеална бирократија, процесот на одлучување се спроведува по безлични правила и процедури, а компетентноста е критериум. Иако бирократскиот менаџмент е често поврзуван со незначајни правила и притоа изложен на критики, истиот се спроведува до ден денес. Пристапот на овој вид менаџмент посебно се препорачува во организации кои бараат начин да ги минимизираат разликите од стандардните процедури и норми, односно во организации каде сигурноста и ефикасноста се најважни.

[38] Storey J 1992, Developments in the management of human resources: An'analytical review, Open University Press, Buckingham, United Kingdom

- Административниот менаџмент гледа на организацијата од ниво на менаџментот и одговорните лица за координирање на активностите. Според оваа перспектива, менаџментот е професија која може да се научи со разбирање на основните принципи. Hanry Foyd, главниот поддржувач на административниот менаџмент, ги идентификувал петте функции на менаџментот кои до денес се практикуваат: планирање, организирање, командување, координирање и контролирање.
- Бихејвиоралниот менаџмент ги вклучува психолошките и социјалните процеси на човечкото однесување. Дополнително, оваа перспектива тврди дека човечкиот фактор има моќ да влијае врз ефикасноста на работното место. Оттука, се истакнува потребата менаџментот да ја разбере динамиката на работната група и позитивно да влијае врз вработените, нивната мотивација и сатисфакција. Врските помеѓу вработените и супервизорите претставува витален аспект на менаџментот, при што се истакнува потребата од изградба на колаборативна и кооперативна врска помеѓу истите.
- Современиот менаџмент се надоврзува на сите претходно спомнати идеи во менаџментот, вклучувајќи системи на теории, теории на неизвесни ситуации, и перспектива на организација на учење. Според оваа перспектива, менаџерите поаѓаат од верувањето во целокупноста, наместо собирање на поедини делови и гледаат на организацијата како систем од меѓусебно поврзани делови. Дополнително, она што е во полза за една организација, не значи дека ќе биде во полза и за друга организација поради карактеристиките на нивното опкружување. На крај, според современиот менаџмент, организациите кои можат да научат побрзо од останатите, имаат можност пред конкурентите на пазарот.

2.1. Финансиски менаџмент во транспортно претпријатие

Финансиски менаџмент може да се разгледува како научна дисциплина и како функција на претпријатие. Финансиски менаџмент како научна дисциплина се развива од науката за финансии и го проучува управувањето со финансиите во претпријатието. Финансискиот менаџмент е во тесна врска со другите научни дисциплини, а особено со

сметководството и економијата. Финансискиот менаџмент претставува специјализиран вид на менаџмент. Тој ја одразува фундаменталната основа на менаџментот.[39]

Финансискиот менаџмент како функција на претпријатието ги опфаќа активностите на претпријатието кои се однесуваат на стекнување, финансирање и управување со имотот, имајќи ја предвид основната цел на работењето. Управувањето со финансиите се врши преку управување на паричните текови на претпријатието. Управувањето со финансиската дејност се остварува врз основа на познавање на: економијата, финансиското право, информатиката, сметководството, математичките и статистичките методи, теоријата на прогнозирање и планирање и др. Финансискиот менаџмент опфаќа планирање, организација, мотивација, контрола и др. Определувањето на поимот финансиски менаџмент е во тесна врска со одредувањето на поимот финансиски односи.

Според поширокото сфаќање, финансиските односи го опфаќаат процесот на репродукцијата во целина. Во таа смисла и финансискиот менаџмент во поширока смисла може да се дефинира како компонента на финансиската политика, која опфаќа дејност насочена кон постигнување на поставените цели со користење на одбраните инструменти. Ваквиот пристап претставува физиократски. Припадниците на овој правец за главен извор на богатство го сметале производството. Според потесното сфаќање, финансиските односи не го опфаќаат целокупниот процес на репродукцијата, туку само фазата на распределба. Во таа смисла финансискиот менаџмент може да се дефинира како целосен метод на најдобра прераспределба на приходите, заради зачувување на привремено слободните парични средства. Ваквиот пристап одговара на меркантилизмот. Припадниците на овој правец сметале дека изворите на богатство се наоѓаат во трговијата.[40]

Специфичноста на финансискиот менаџмент е во тоа што тој се базира на неколку основни категории: вредност на паричните ресурси, парични текови, претприемнички и финансиски ризици, цена на капиталот, ефикасен пазар, обрт на капиталот, солвентност и др.

Неопходно е секогаш да се прогнозира, планира и оценува како одделна одлука ќе влијае на ефикасноста на претпријатието, стопанската гранка и националното

[39] Фотов Р., Чиковиќ К.Ф. (2015) – Финансиски менаџмент. Универзитет Гоце Делчев Штип.
[40] Brigham, E.F., Houston, J.F., Fundamentals of Financial Management, tenth edition, Thomson, South-Western, Ohio, 2004.

стопанство во целина. Покрај тоа, треба да се проценува дали одделни одлуки ќе доведат до одредени нарушувања.

Финансискиот менаџмент има посебно место во системот на менаџментот, поради тоа што постои тесна врска на финансиите со управувањето, технологијата, ресурсите, кадрите и сл. Често изворите на финансиските проблеми се наоѓаат во тие области. Од друга страна, грешките во финансискиот менаџмент може да доведат до негативни последици во областа на управувањето со технологиите, ресурсите, кадрите и сл. Во општиот менаџмент се забележува дека проблемите во областа на финансиите често се врзани за флуктуација на кадри, застарени технологии и сл.[41]

Целите на финансискиот менаџмент се наоѓаат надвор од финансиите, односно, тие не се цел сами за себе. Тие треба да одржуваат очекуван социјален и економски резултат на финансискиот менаџмент. [42]

Специфичноста на целите на финансискиот менаџмент се состои во нивното формулирање. Основната цел на финансискиот менаџмент на ниво на државата е зацврстување на системот на социјални односи кои постојат во дадена држава. За демократска држава тоа подразбира разработка и реализација на таквите одлуки, кои не би смееле да ги доведат посебните слоеви на општеството во недозволена состојба. Затоа, при донесување на одлуки во финансискиот менаџмент треба да се проценат нивните последици не само во апсолутна димензија, туку и од позиција на нивната дозволеност со правната нормираност. При донесување на финансиски одлуки треба да се настојува:

а) да се намали веројатноста да се донесат погрешни одлуки;

б) да се намалат трошоците за нивна реализација;

в) да се намали ризикот кај реализација на одлуките и сл.

Финансискиот менаџмент е составен дел на целокупниот менаџмент. Се занимава со должностите на финансиските менаџери во деловната фирма.

Терминот финансиски менаџмент е дефиниран од Соломон, „се занимава со ефикасно користење на важен економски ресурс, имено, капиталните фондови“.

Најпопуларната и најприфатлива дефиниција за финансиско управување како што е дадена од С.Ц. Кучал е дека „Финансискиот менаџмент се занимава со набавка на средства и нивно ефективно искористување во бизнисот“.

[41] Paramasivan C., Subramanian T. – Financial Management. New Age international limited publishers.
[42] Michael C. Ehrhardt, Eugene F. Brigham, Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition 2011. South-Western.

Хауард и Аптон: Финансиски менаџмент „како примена на општите менаџерски принципи во областа на финансиското одлучување.

Вестон и Бригам: Финансискиот менаџмент „е област на финансиско одлучување, усогласување на индивидуалните мотиви и целите на претпријатието“.

Џозеп и Маси: Финансиски менаџмент „е оперативна активност на бизнис кој е одговорен за добивање и ефективно искористување на средствата неопходни за ефикасно работење.

Така, Финансискиот менаџмент главно се занимава со ефективно управување со средства во бизнисот. Со едноставни зборови, Финансискиот менаџмент како што го практикуваат деловните фирми може да се нарече корпорациски финансии или деловни финансии.

2.1.1. Обем на финансиски менаџмент

Финансискиот менаџмент е еден од важните делови на целокупниот менаџмент, кој е директно поврзан со различни функционални оддели како персонал, маркетинг и производство. Финансискиот менаџмент опфаќа широк простор со повеќедимензионални пристапи. Следниве се важниот опсег на финансиското управување:[43]

1. Финансиски менаџмент и економија - Економските концепти како микро и макроекономијата директно се применуваат со пристапите за финансиско управување. Инвестициските одлуки, микро и макро еколошките фактори се тесно поврзани со функциите на финансискиот менаџер. Финансискиот менаџмент, исто така, ги користи економските равенки како што се факторот на попуст на вредноста на парите, количината на економски нарачки итн. Финансиската економија е една од областите кои се појавуваат, која обезбедува огромни можности за финансирање и економски области.
2. Финансиски менаџмент и сметководство - Сметководствената евиденција ги вклучува финансиските информации на деловниот концерн. Оттука, можеме лесно да ја разбереме врската помеѓу финансискиот менаџмент и сметководството. Во старите периоди, и финансискиот менаџмент и сметководството се третираа како иста дисциплина, а потоа беа споени како

[43] Michael C. Ehrhardt, Eugene F. Brigham, Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition 2011. South-Western.

Менаџмент сметководство бидејќи овој дел многу му помага на финансискиот менаџер да донесува одлуки. Но, денешното финансиско управување и сметководствената дисциплина се одвоени и меѓусебно поврзани.

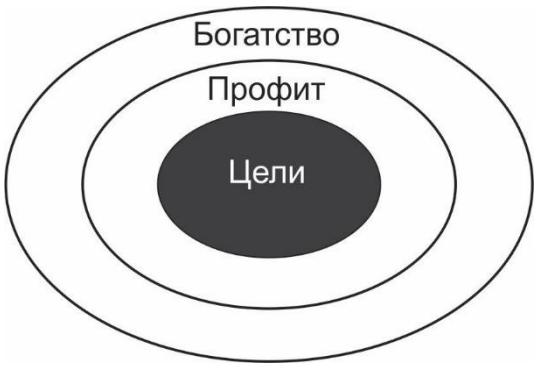
3. Финансиски менаџмент или математика - Современите приоди на финансиското управување применуваат голем број математички и статистички алатки и техники. Тие се нарекуваат и како економетрија. Како математички и статистички алатки и техники во областа на финансискиот менаџмент се користат количество на економски нарачки, фактор на дисконт, временска вредност на парите, сегашна вредност на парите, трошок на капитал, теории за структура на капитал, теории за дивиденда, анализа на коефициенти и анализа на обртни средства.
4. Финансиски менаџмент и управување со производството - Управувањето со производството е оперативен дел од деловната концерн, кој помага да се умножат парите во профит. Профитот на концернот зависи од производните перформанси. Производството има потреба од финансии, бидејќи одделот за производство бара суровина, машини, плати, оперативни трошоци итн. Овие расходи ги одлучува и проценува финансискиот оддел и финансискиот менаџер ги распределува соодветните финансии на одделот за производство. Финансискиот менаџер мора да биде свесен за оперативниот процес и финансиите потребни за секој процес на производни активности.
5. Финансиски менаџмент и маркетинг - Произведените стоки се продаваат на пазарот со иновативни и модерни пристапи. За ова, одделот за маркетинг има потреба од финансии за да ги исполни нивните барања. Финансискиот менаџер или одделот за финансии е одговорен да ги распредели соодветните финансии на одделот за маркетинг. Оттука, маркетингот и финансискиот менаџмент се меѓусебно поврзани и зависат еден од друг.
6. Финансиски менаџмент и човечки ресурси - Финансискиот менаџмент е исто така поврзан со одделот за човечки ресурси, кој обезбедува работна сила во сите функционални области на менаџментот. Финансискиот менаџер треба внимателно да ја процени потребата од работна сила за секој оддел и да ги распредели финансиите на одделот за човечки ресурси како плати, плата, наградување, провизија, бонус, пензија и други парични придобивки за одделот за човечки ресурси. Оттука, финансискиот менаџмент е директно поврзан со управувањето со човечките ресурси.

2.1.2. Цели на финансиски менаџмент

Ефективните набавки и ефикасното користење на финансиите водат до правилно искористување на финансиите од страна на организацијата. Тоа е суштински дел од финансискиот менаџер. Оттука, финансискиот менаџер мора да ги одреди основните цели на финансиското управување. Целите на финансискиот менаџмент може да се поделат на два дела како што се:

1. Максимизирање на профитот
2. Максимизирање на богатството.

Слика 4. Објективи на финансиски менаџмент.



Преземено од Michael C. Ehrhardt, Eugene F. Brigham, Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition 2011. South-Western.

2.1.2.1. Максимизирање на профитот

Главна цел на секој вид на економска активност е остварување профит. И организацијата функционира главно заради остварување профит. Профитот е мерна техника за разбирање на деловната ефикасност на организацијата. Максимизирањето на профитот е исто така традиционалниот и тесен пристап, кој има за цел да го максимизира профитот на организацијата. Максимизирањето на профитот се состои од следниве важни карактеристики.[44]

1. Максимизирањето на добивката се нарекува и максимизирање на готовина по акција. Тоа води кон максимизирање на деловното работење за максимизирање на профитот.
2. Крајната цел на организацијата е остварување профит, оттука, ги разгледува сите можни начини за зголемување на профитабилноста на организацијата.

[44] Ehrhardt, M.C., Brigham, E.F. (2011) Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition. South-Western.

3. Профитот е параметар за мерење на ефикасноста на организацијата. Така, тоа ја покажува целата позиција на организацијата.
4. Целите за максимизирање на профитот помагаат да се намали ризикот на бизнисот.

Поволни аргументи за максимизирање на профитот

Следниве важни точки се во прилог на целите за максимизирање на профитот на организацијата:[45]

- Главната цел е да се заработи профит.
- Добивката е параметар на деловното работење.
- Добивката го намалува ризикот на организацијата.
- Добивката е главниот извор на финансии.
- Профитабилноста ги задоволува и социјалните потреби.

Неповолни аргументи за максимизирање на профитот

Следниве важни точки се против целите на максимизирање на профитот:[46]

- Максимизирањето на профитот води до искористување на работниците и потрошувачите.
- Максимизирањето на профитот создава неморални практики како што се коруптивна практика, нелојална трговска практика итн.
- Целите за максимизирање на профитот доведуваат до нееднаквости меѓу сопствениците како што се клиентите, добавувачите, јавните акционери итн.

Недостатоци на максимизирање на профитот

Целта за максимизирање на профитот се состои и од одредени недостатоци:[47]

- Нејасно е: во оваа цел, профитот не е точно или точно дефиниран. Тоа создава некое непотребно мислење во врска со навиките за заработка на организацијата.

[45] Ehrhardt, M.C., Brigham, E.F. (2011) Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition. South-Western.
[46] Ehrhardt, M.C., Brigham, E.F. (2011) Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition. South-Western.
[47] Ehrhardt, M.C., Brigham, E.F. (2011) Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition. South-Western.

- Ја игнорира временската вредност на парите: Максимизирањето на добивката не ја зема предвид временската вредност на парите или нето сегашната вредност на готовинскиот прилив. Тоа води одредени разлики помеѓу вистинскиот готовински прилив и нето сегашниот готовински тек во одреден период.
- Го игнорира ризикот: максимизирањето на профитот не го зема предвид ризикот од деловната загриженост. Ризиците може да бидат внатрешни или надворешни што ќе влијаат на целокупното работење на организацијата.

2.1.2.2. Максимизирање на богатството

Максимизирањето на богатството е еден од современите пристапи, кој вклучува најнови иновации и подобрувања на полето на организацијата. Терминот богатство значи акционерско богатство или богатство на лицата кои се вклучени во организацијата. Максимизирањето на богатството е познато и како максимизирање на вредноста или максимизирање на нето сегашната вредност. Оваа цел е универзално прифатен концепт во областа на бизнисот.

Поволни аргументи за максимизирање на богатството:[48]

- Максимизирањето на богатството е супериорно во однос на максимизирањето на профитот бидејќи главната цел на организацијата според овој концепт е да ја подобри вредноста или богатството на акционерите.
- Максимизирањето на богатството ја зема предвид споредбата на вредноста со трошокот поврзан со организацијата. Вкупна вредност откриена од вкупните трошоци направени за деловното работење. Таа обезбедува екстракт вредност на организацијата.
- Максимизирањето на богатството го зема предвид и времето и ризикот на деловната грижа.
- Максимизирањето на богатството обезбедува ефикасна распределба на ресурсите.
- Го обезбедува економскиот интерес на општеството.

[48] Ehrhardt, M.C., Brigham, E.F. (2011) Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition. South-Western.

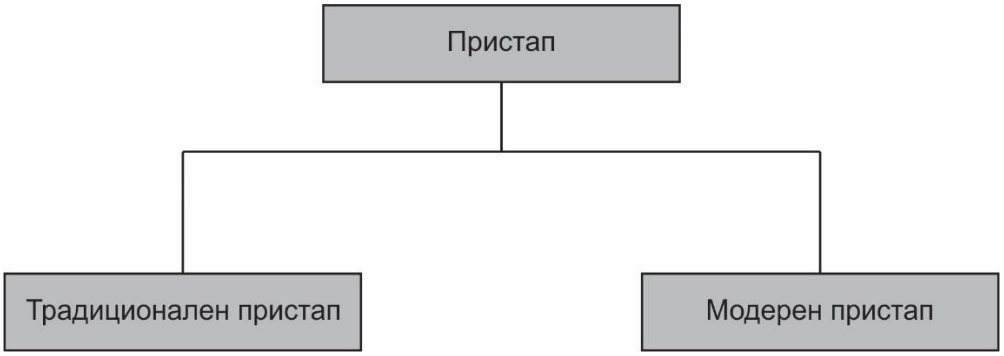
Неповолни аргументи за максимизирање на богатството:[49]

- Максимизирањето на богатството води до прописна идеја за деловната грижа, но можеби не е погодна за денешните деловни активности.
- Максимизирањето на богатството не е ништо, тоа е и максимизирање на профитот, тоа е индиректното име на максимизирањето на профитот.
- Максимизирањето на богатството создава контроверзии за сопственоста и управувањето.
- Само менаџментот ужива одредени придобивки.
- Крајната цел на целите за максимизирање на богатството е да се максимизира профитот.
- Максимизирањето на богатството може да се активира само со помош на профитабилната позиција на организацијата.

2.1.3. Пристап кон финансиски менаџмент

Пристапот за финансиско управување го мери опсегот на финансиското управување во различни области, кои го вклучуваат суштинскиот дел од финансиите. Финансискиот менаџмент не е револуционерен концепт, туку еволутивен. Дефиницијата и опсегот на финансискиот менаџмент се менуваат од еден период во друг период и се применуваат различни иновации. Теоретски гледишта, пристапот за финансиско управување може да биде широко поделен на два главни дела.

Слика 5. Пристап до финансиски менаџмент.



Преземено од Michael C. Ehrhardt, Eugene F. Brigham, Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition 2011. South-Western.

[49] Ehrhardt, M.C., Brigham, E.F. (2011) Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition. South-Western.

Традиционалниот пристап е почетната фаза на финансискиот менаџмент, која беше следена во раниот дел од 1920 до 1950 година. Овој пристап се заснова на минатото искуство и традиционално прифатените методи. Главен дел од традиционалниот пристап е зголемувањето на средствата за организацијата. Традиционалниот пристап се состои од следната важна област:[50]

- Уредување на средства од органот за заем.
- Уредување на средства преку различни финансиски инструменти.
- Откривање на различните извори на средства.

2.1.4. Функции на финансиски менаџер

Финансиската функција е еден од главните делови на деловното организирање, кој вклучува постојан и континуиран процес на организацијата. Финансиите се една од меѓусебно поврзаните функции кои се занимаваат со лична функција, маркетинг функција, производна функција и активности за истражување и развој на организацијата. Во моментов, секоја организација повеќе се концентрира на полето на финансиите бидејќи, тоа е многу појавен дел кој ја одразува целата оперативна и профитна позиција на организацијата. Одлучувањето за правилната финансиска функција е суштинска и крајна цел на деловната организација. Финансискиот менаџер е еден од важните играчи во областа на финансиските функции. Тој мора да има целосни познавања од областа на сметководството, финансиите, економијата и менаџментот. Неговата позиција е многу критична и аналитичка за решавање на различни проблеми поврзани со финансиите. Лицето кое се занимава со активности поврзани со финансии може да се нарече финансиски менаџер. Финансискиот менаџер ги извршува следните главни функции:[51]

1. Прогнозирање на финансиските барања - Тоа е примарна функција на финансискиот менаџер. Тој е одговорен да ги процени финансиските потреби на организацијата. Тој треба да процени колку финансии се потребни за стекнување на основни средства и да го предвиди износот потребен за исполнување на барањата за обртни средства во иднина.

[50] Ehrhardt, M.C., Brigham, E.F. (2011) Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition. South-Western.
[51] Ehrhardt, M.C., Brigham, E.F. (2011) Financial Management: Theory and practice, Thirteenth edition. South-Western.

2. Стекнување на неопходен капитал - По одлучувањето за финансиските барања, финансискиот менаџер треба да се концентрира како се мобилизираат финансиите и каде ќе бидат достапни. Тој е исто така многу критичен по природа.
3. Одлука за инвестирање - Финансискиот менаџер мора внимателно да ги избере најдобрите алтернативи за инвестирање и да го земе предвид разумниот и стабилен принос од инвестицијата. Тој мора да биде добро упатен во полето на техниките за капитално буџетирање за да се утврди ефективно искористување на инвестициите. Финансискиот менаџер мора да се концентрира на принципите на безбедност, ликвидност и профитабилност додека инвестира капитал.
4. Управување со готовина - Денешното управување со готовина игра главна улога во областа на финансиите бидејќи правилното управување со готовината не само што е од суштинско значење за ефективно искористување на готовината, туку помага и за исполнување на краткорочната ликвидносна позиција на концернот.
5. Меѓусебна врска со други сектори Финансискиот менаџер се занимава со различни функционални одделенија како што се маркетинг, производство, персонал, систем, истражување, развој итн. Финансискиот менаџер треба да има солидно знаење не само во областа поврзана со финансиите, туку и добро упатена во други области. Тој мора да одржува добри односи со сите функционални одделенија на деловната организација.

2.1.5. Важност на финансискиот менаџмент

Финансиите се крвотокот на деловното организирање. Треба да ги исполни барањата на организацијата. Секој бизнис мора да одржува соодветен износ на финансии за нивно непречено водење на организацијата и исто така внимателно да го одржува бизнисот за да се постигне целта на организацијата. Деловната цел може да се постигне само со помош на ефективно управување со финансиите. Не можеме да ја занемариме важноста на финансиите во секое време и во која било ситуација. Некои од важноста на финансиското управување е како што следува: [52]

[52] Арсов Сашо, Финансиски менаџмент, Економски факултет – Универзитет Св. Кирил и Методиј – Скопје, 2008.

- Финансиско планирање - Финансискиот менаџмент помага да се одредат финансиските барања на организацијата и води кон преземање финансиско планирање на организацијата. Финансиското планирање е важен дел од деловната грижа, што помага за промоција на претпријатието.
- Стекнување средства - Финансискиот менаџмент вклучува стекнување на потребните финансии за организацијата. Стекнувањето на потребните средства игра голем дел од финансиското управување, кое вклучува можен извор на финансии со минимални трошоци.
- Правилно користење на средствата - Правилната употреба и распределба на средствата води кон подобрување на оперативната ефикасност на организацијата. Кога финансискиот менаџер правилно ги користи средствата, тие можат да ги намалат трошоците на капиталот и да ја зголемат вредноста на фирмата.
- Финансиска одлука - Финансискиот менаџмент помага да се донесе здрава финансиска одлука во организацијата. Финансиската одлука ќе влијае на целокупното деловно работење на организацијата. Бидејќи постои директна врска со различни функции на одделот, како што се маркетинг, производствен персонал, итн.
- Подобрување на профитабилноста - Профитабилноста на организацијата чисто зависи од ефективноста и правилното искористување на средствата од страна на организацијата. Финансискиот менаџмент помага да се подобри профитабилната позиција на организацијата со помош на силни уреди за финансиска контрола, како што се буџетска контрола, анализа на коефициентот и анализа на обемот на профитот на трошоците.
- Зголемување на вредноста на фирмата - Финансискиот менаџмент е многу важен на полето на зголемување на богатството на инвеститорите и организацијата. Крајната цел на која било деловна грижа ќе постигне максимален профит, а поголема профитабилност води до максимизирање на богатството на инвеститорите, како и на нацијата.
- Промовирање на заштеди - Заштедите се можни само кога организацијата заработува поголема профитабилност и максимизирање на богатството. Ефективното финансиско управување помага да се промовираат и мобилизираат индивидуалните и корпоративните заштеди.

Во денешно време финансискиот менаџмент е популарно познат и како деловни финансии или корпоративни финансии. Организацијата или корпоративните сектори не можат да функционираат без важноста на финансискиот менаџмент.

2.2. Управување со трошоци и приходи во транспортна фирма

Менаџментот на трошоци и приходи претставува дел од вкупниот процес на управување со оперативниот успех на едно претпријатие. Тука се опфатени сите активности за проценка на односот меѓу трошоците и приходите во текот на работењето на претпријатието, со цел да се максимизира добивката на долг рок. Сметководството е главниот извор на информации за управување со трошоците. Финансиското сметководство е насочено кон надворешните потреби за информации, додека сметководството на трошоците е насочено кон подготвување на информации за изготвување на финансиски извештаи во финансиското сметководство. [53]

Сметководството на трошоците се фокусира на трошоците за производство, додека пак во управувањето со трошоците се опфатени и трошоците за деловни активности што му претходат на процесот на производство или следуваат по него, како што се активностите поврзани со логистика и маркетинг.[54]

Основната цел на управувањето со трошоците на работењето претставува остварувањето долгорочни придобивки од настанатите трошоци или остварување на одредена цел на работењето со што е можно пониски трошоци, без долгорочни негативни последици врз резултатот од работењето и конкурентската позиција на претпријатието. Како и кај максимизацијата на добивката, акцент се става на долгорочната, а не на краткорочно одржлива позиција на претпријатието на пазарот. Со цел да ги оствари поставените цели, претпријатието треба да ја надмине конкуренцијата не само во сегашноста туку и во идниот период, при што со помош на управувањето со трошоците ова може да го направи на два начина: ефикасно искористување на интерните ресурси на претпријатието и строга контрола на трошоците или отстранување на производните активности што резултираат во високи трошоци на работењето.

Од наведената основна цел на управувањето со трошоците може да се издвојат уште две посебни цели: постигнување глобална конкурентност на претпријатието и континуирано унапредување на работењето. Всушност, врз основа на овие две цели,

[53] Talluri, K. T., Garrett, J,. Ryzin, V. (2004) The theory and practice of revenue management. Boston: Kluwer Academic.
[54] Cross Robert G. (1997) Revenue Management. New York: Bantam Doubleday Dell.

управувањето со трошоците се дефинира како филозофија, став (мисија) и низа техники чија крајна цел претставува создавање поголеми вредности со помали трошоци. Управувањето со трошоците претставува филозофија на унапредување на деловните процеси, затоа што ја промовира идејата за континуирано потпомагање на претпријатието во донесување на вистинските одлуки и создавање на поголеми потрошувачки вредности со помали трошоци. Ефикасните претпријатија нудат производи и услуги што ги бараат потрошувачите, по пат на минимално користење на ограничените ресурси и постојано настојување за создавање поголеми вредности, со намалување на трошоците. Како и кај спроведувањето на другите стратегии во работењето, и воведувањето на системот на управување со трошоците бара целосна посветеност на претпријатието од врвниот менаџмент до вклучување на вработените на сите хиерархиски нивоа, како и воведување систем на контрола на ефектите, кој ќе помогне во унапредување на активностите што резултираат со создавање дополнителни вредности, а елиминирање и намалување на оние активности што не придонесуваат за тоа.

Управувањето со трошоците (Cost management) е посебен начин на управување со претпријатието и водење на работењето, при што најголема важност во постигнувањето на организациските цели се придава на оптимизација на трошоците. При настојувањето да се подобри односот на вкупните вложувања и вкупните ефекти, од што всушност зависи и добриот оперативен резултат на претпријатието, потребно е да се влијае врз влезните вредности (инпутите) во деловниот процес. Предизвикот за остварување на што повисоки деловни резултати врши притисок врз менаџментот за примена на различни методи и постапки за управување со трошоците. За таа цел, односно во функција на оптимизација на трошоците, развиени се различни методи и постапки што на менаџментот на претпријатието му ги обезбедуваат неопходните информации за деловното одлучување засновано врз факти (Factual approach to dicision making). Во нив спаѓаат:[55]

- Метод на традиционално управување со трошоците,
- Модел на управување со трошоците заснован врз процесите,
- Модел на управување со трошоците заснован врз активностите,
- Модел на целни трошоци,
- Буџетирање засновано врз активности,

[55] Horngren, C. T., Foster, G., Datar, S.M. (1997) Cost Accounting. Upper Saddle River, PrenticeHall.

- Модел на биланс на остварувањата,
- „Kaizen“ трошоци,
- Анализа на вредности,
- Модел на управување со трошоците за квалитет,
- Модел на пресметка на трошоците врз основа на вкупниот животен циклус на производот,
- Модел на управување со трошоците преку синџирот на вредности,
- Модел на пресметка на трошоците врз основа на карактеристиките на производите,
- Модел Take back costing

и други менаџерски концепти како значајни фактори на развојот на модел на информациски систем за управување со деловните процеси, односно целокупен систем за управување со претпријатијата.

Глава II

Целта на овој труд е да се направи анализа на трошоците и приходите во транспортна фирма пред и за време на пандемијата со Ковид-19 и нивна споредба.

За изработка на овој труд користен е аналитичко-синтетички метод и метод на компилација. Користено е и презентирање на сопствените ставови и аргументи за или против, при интерпретација на различните пристапи низ кои се елаборира истражуваниот проблем.

Истражувањето е спроведено со анализа на трошоците и приходите во транспортна фирма пред и за време на пандемијата со Ковид-19, а податоците се обработени статистички.

Опис на транспортната фирма: Друштвото за Транспорт и промет Џокер Дооел с. Фурка е основано 13.11.1992 год. Друштвото работи под целосниот назив: Друштвото за Транспорт и промет Џокер Дооел с. Фурка Дојран Скратениот назив на друштвото за Транспорт и промет гласи: Џокер Дооел

Седиштето на Друштвото за Транспорт и промет Џокер Дооел с. Фурка се наоѓа на: с. Фурка - Дојран , и подружница Сервис бр. 1 с. Негорци -Гевгелија (Индустриска зона бр.40 Негорци, Гевгелија).

Како основна дејност на Друштвото за транспорт и промет е: 49.41 - Товарен и патен транспорт. Основната дејност Друштвото за транспорт и промет ја врши на чело со управителот како основен и одлучен фактор и тим од два диспечери овластени за делот во логистиката.

Друштвото за Транспорт и промет Џокер Дооел располага со 24 единици на влекачи (сите нови модели односно Еуро 6), и 23 единици на полуприколки опремени со одржувачи на температура во случај на превоз на роба односно стока за која е потребно одредена температурна единица.

Во сопствен погон е и Сервис кој покрај обврската за одржување на сопствените возила врши сервис на други товарни возила кои не се во сопственост на фирмата.

Свој знак :



Во текот на целата година Друштвото за транспорт и промет Џокер Дооел работи на принцип превоз на стока во и надвор од Република Северна Македонија, истовремено во текот на сите изминати години се стекнува со бренд кој гласи за еден од попознатите фирми на Европскиот пазар.

Сопственик (управител) на Друштвото за транспорт и промет Џокер Дооел е Јован Танев со адреса на живеење с. Фурка, Дојран кој исто е овластен со неограничени овластувања во внатрешниот и надворешниот промет .

Глава III

Оваа глава ја опфаќа анализата на трошоците и приходите на една транспортна фирма. Во неа се прикажани извештаите за сеопфатна добивка и извештаите за финансиска состојба за годините 2018та, 2019та и 2020та година. Исто така прикажани се и трошоците, улугите со карактер на материјални трошоци, амортизацијата, трошоците за вработени, оперативни расходи, нето приходи од финансирање, остварена добивка и данок на добивка, како и извештај од независен ревизор. За 2021ва година, прикажана е завршната сметка, бидејќи во периодот на изработка на трудот, финансиските извештаи и ревизорскиот извештај не се изработени.

1. Анализа на трошоци и приходи на транспортна фирма

Прикажани се трошоците и приходите на транспортната фирма Џокер, поделени во два дела, и тоа, дел пред пандемијата со Ковид-19 и за време на пандемијата со Ковид-18. Направена е споредба на трошоците и приходите помеѓу сите години.

1.1. Трошоци и приходи на транспортна фирма Џокер пред пандемијата со Ковид-19

- Прикажани се и трошоците, улугите со карактер на материјални трошоци, амортизацијата, трошоците за вработени, оперативни расходи, нето приходи од финансирање, остварена добивка и данок на добивка, како и извештај од независен ревизор за 2018та година.

Извештај за сеопфатна добивка за 2018та година

ПОЗИЦИЈА (во 000 ден)	**2018**
ОПЕРАТИВНИ ПРИХОДИ	**161.577**
Приходи од продажба	157.577
Приоходи од продажба на домашен пазар	/
Приоходи од продажба на странски пазар	157.577
Промени на залихите на готови производи и произ. во тек	/
Останати оперативни приходи	4.000
ОПЕРАТИВНИ РАСХОДИ	**145.845**
Набавна вредност на трговски стоки	/
Потрошени материјали, ситен инвентар и услуги	101.424

Потрошени материјали за ситен инвентар	77.917
Услуги	23.507
Промени на залихите на готови производи и произ. во тек	/
Тошоци за вработените	15.516
Амортизација, оштетување на средства и резервирања	15.590
Амортизација	15.590
Нето загуби поради оштетување на средства	/
Резервирања за трошоци и ризици	/
Останати оперативни расходи	13.315
ОПЕРАТИВНА ДОБИВКА (ЗАГУБА)	**15.732**
Финанскиски приходи	182
Приходи од вложувања, заеми и камати и курсни разлики	182
Останати приходи од финансирање	/
Финансиски расходи	458
Расходи по основ на камати и курсни разлики	458
Останати расходи од финансирање	/
Добивка (загуба) од редовно работење пред оданочување	**15.456**
Данок на добивка	630
НЕТО ДОБИВКА (ЗАГУБА) ПО ОДАНОЧУВАЊЕ	**14.826**
Малцински интерес	**/**

НЕТО ДОБИВКА (ЗАГУБА) ЗА ФИНАНСИСКАТА ГОДИНА	**14.826**
Останатата сеопфатна добивка	**/**
ВКУПНА СЕОПФАТНА ДОБИВКА	**14.826**

Извештај за финансиската состојба на ден 31.12.2018

Позиција (во 000 ден)	**2018**
СРЕДСТВА	
Постојани средства	**83.705**
Нематеријални средства	/
Недвижности, пристојки и опрема	83.705

Вложувања во подружница	/
Вложувања во придружени претпријатија	/
Вложувања во харии од вредност	/
Останати долгорочни побарувања	/
Одложено даночно средство	/
Тековни средства	**78.301**
Залихи	/
Побарувања од купувачи	71.110
Останати побарувања	2.903
Краткорочни вложувања	/
Парични средства и е на паричните средства	4.288
ВКУПНО СРЕДСТВА	**162.006**
КАПИТАЛ И ОБВРСКИ	
Капитал	**83.220**
Капитал на основачите	4.687
Резерви	48.873
Акумулирана добивка (загуба)	29.660
ОБВРСКИ	**78.786**
Долгорочни обврски	**46.948**
Обврски за долгорочни кредити	46.948
Обврски кон добавувачи и останати долгорочни обврски	/
Останати долгорочни резервирања	/
Тековни обврски	**31.838**
Обврски спрема добавувачи и останати обврски	31.436
Обврски по краткорочни кредити	/
Краткорочни резервирања	/

Обврски кон државата	402
Пасивни временски разграничувања	/
ВКУПНО КАПИТАЛ И ОБВРСКИ	**162.006**

Во однос на трошоците за 2018 година имаме:

- Трошоци за суровини и материјали

Потрошени материјали	
Потрошени суровини и материјали за производство	134
Потрошена енергија	67. 956
Потрошени резервни делови	9. 827
Вкупно материјални трошоци	77. 917

Материјалните трошоци учествуваат со 53% во вкупните оперативни расходи во 2018, најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 87% од вкупните материјални трошоци за 2018.

- Услуги со карактер на материјални трошоци

Опис	
ПТТ услуги и интернет	509
Останати услуги	22. 998
Вкупно	23. 507

- Амортизација

Амортизацијата вкупно е 15.590.000 денари и учествува со 11% во вкупните оперативни расходи и е утврдена согласно проценетиот век на употреба на долгорочните средства и нивното користење во текот на годината.

- Трошоци за вработени

Опис	
Нето плати и надоместоци	4. 461
Данок, социјално и пензиско осигурување	1. 950
Други лични примања	9. 105
Вкупно	15. 516

Бруто платите на вработените учествуваат со 11% од вкупните оперативни, а се признаваат врз основа на извршена работа за време на пресметководниот период.

- Останати оперативни расходи

Опис	
Трошоци за репрезентација	87
Трошоци за осигурување	1. 731
Директен отпис на побарувања	757
Банкарски услуги и трошоци за платен промет	696
Загуби од расходување и продажба на матер.с/ва	619
Останати трошоци на работењето	9. 425
Вкупно	13. 315

- Нето приходи (расходи) од финансирање

Опис	
Приходи од камати и курсни разлики	182
Останати финансиски приходи	0
Расходи за камати и курсни разлики	458
Останати финансиски расходи	0
Нето финансиски приходи (расходи)	276

- Остварена добивка и данок на добивка

Опис	
Добивка пред оданочување	15. 456
Данок на добивка	630
Малцински интерес	0
Нето добивка (загуба)	14. 826
Останата сеопфатна добивка (загуба)	0
Вкупна сеопфатна добивка (загуба)	14. 826

За 2018 година, добивката на друштвото е 15. 456. 591 денари. Согласно домашната законска регулатива од одданочувањето во Република Северна Македонија даночната основица е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и неискористени даночни олеснувања,

при што е пресметан данок на добивка во износ од 629. 994 денари, па добивката за 2018 година изнесува 14. 826. 597 денари.

Извештај на независен ревизор за 2018та година

Основ за мислење со резерва

Како што е наведено во Белешка 15 – Побарувања од купувачите, Друштвото побарувањата од купувачите на ден 31.12.2018 година ги проценило на износ од 71.110 илјади денари. Во постапката на ревизија извршена е проверка на усогласеноста и наплатата на побарувањата од купувачите. Врз основа на спроведените постапки на конформирање на побарувањата и други алтернативни ревизорски процедури не е добиено уверување дека салдата на побарувањата се усогласени со купувачите. Според тоа ревизорите не се во можност да стекнат доволно ревизорски докази за постоењето, вредноста и алокацијата на евидентираните побарувања од купувачите, ниту да стекнат разумно уверување во однос на евидентираниот износ на побарувањата од купувачите на датумот на известувањето.

Како што е наведено во Белешка 17 – Пари и парични еквиваленти, Друштвото во извештајот за финансиската состојба на ден 31.12.2018 година паричните средства ги проценило на износ од 4. 288 илјади денари. Со верфикација на истите констатирано е дека паричните средства евидентирани на девизните сметки се прецените за износ од 1. 797 илјади денари.

Како што е наведено во Белешка 20 – Долгорочни обврски, Друштвото обврските по долгорочни кредити ги проценило на износ од 46. 948 илјади денари. Со верификација утврдено е дека долгорочните обврски по кредити се потценети за износ од 5. 389 илјади денари. Овој износ се однесува на платени камати по кредити. Ревизорите не биле во состојба да проценат колкав износ припаѓа на камати за тековниот период, односно за колкав износ е преценет тековниот резултат, а за колкав износ е преценатa акумулираната добивка.

Како што е наведено во Белешка 21 – Краткорочни обврски спрема добавувачи, Друштвото обврските према добавувачите на ден 31.12.2018 година ги проценило на износ на 31. 029 илјади денари. Во постапка на ревизија извршена е проверка на усогласеноста на обврските. Врз основа на спроведените постапки на конформирање на обврските и други алтернативни ревизорски процедури не е добиено уверување дека салдата на обврските се усогласени со коминтентите. Според тоа ревизорите не биле во можност да стекнат доволно ревизорски докази за постоењето, вредноста и алокацијата

на евидентираните обврски према добавувачите ниту точно да ги квантифицираат износите на неусогласените обврски.

Мислење со резерва

Според нивно мислење финансиските извештаи на Друштвото за транспорт и промет ЏОКЕР ДООЕЛ Фурка, освен за ефектите од евентуални корекции по основ на прашањата изнесени во пасусот Основ за мислње со резерва, даваат вистинска и објективна слика за финансиската состојба на Друштвото под 31-ви декември 2018 година. Финансиската успешност и паричните текови за годината која завршува со тој датум во согласност со сметководствените стандарди прифатени во Република Северна Македонија.

- Прикажани се и трошоците, улугите со карактер на материјални трошоци, амортизацијата, трошоците за вработени, оперативни расходи, нето приходи од финансирање, остварена добивка и данок на добивка, како и извештај од независен ревизор за 2019та година.

Извештај за сеопфатната добивка за 2019

ПОЗИЦИЈА (во 000 ден)	**2019**
ОПЕРАТИВНИ ПРИХОДИ	**186.206**
Приходи од продажба	175.093
Приоходи од продажба на домашен пазар	/
Приоходи од продажба на странски пазар	175.093
Промени на залихите на готови производи и произ. во тек	/
Останати оперативни приходи	11.113
ОПЕРАТИВНИ РАСХОДИ	**161.827**
Набавна вредност на трговски стоки	/
Потрошени материјали, ситен инвентар и услуги	106.281
Потрошени материјали за ситен инвентар	75.695
Услуги	30.586
Промени на залихите на готови производи и произ. во тек	/
Тошоци за вработените	18.845
Амортизација, оштетување на средства и резервирања	17.389

Амортизација	17.389
Нето загуби поради оштетување на средства	/
Резервирања за трошоци и ризици	/
Останати оперативни расходи	19.303
ОПЕРАТИВНА ДОБИВКА (ЗАГУБА)	**24.379**
Финанскиски приходи	412
Приходи од вложувања, заеми и камати и курсни разлики	225
Останати приходи од финансирање	187
Финансиски расходи	5.562
Расходи по основ на камати и курсни разлики	5.562
Останати расходи од финансирање	/
Добивка (загуба) од редовно работење пред оданочување	**19.229**
Данок на добивка	995
НЕТО ДОБИВКА (ЗАГУБА) ПО ОДАНОЧУВАЊЕ	**18.234**
Малцински интерес	**/**

НЕТО ДОБИВКА (ЗАГУБА) ЗА ФИНАНСИСКАТА ГОДИНА	**18.234**
Останатата сеопфатна добивка	**/**
ВКУПНА СЕОПФАТНА ДОБИВКА	**18.234**

Извештај за финансиската состојба на ден 31.12.2019

Позиција (во 000 ден)	**2019**
СРЕДСТВА	
Постојани средства	**80.335**
Нематеријални средства	/
Недвижности. пристојки и опрема	80.335
Вложувања во подружница	/
Вложувања во придружени претпријатија	/
Вложувања во харии од вредност	/
Останати долгорочни побарувања	/
Одложено даночно средство	/

Тековни средства	**105.039**
Залихи	/
Побарувања од купувачи	102.435
Останати побарувања	1.807
Краткорочни вложувања	/
Парични средства и е на паричните средства	797
Активни временски разграничувања	**/**
ВКУПНО СРЕДСТВА	**185.374**
КАПИТАЛ И ОБВРСКИ	
Капитал	**101.454**
Капитал на основачите	4.687
Резерви	58.505
Акумулирана добивка (загуба)	37.894
ОБВРСКИ	**83.920**
Долгорочни обврски	**36.925**
Обврски за долгорочни кредити	36.925
Обврски кон добавувачи и останати долгорочни обврски	/
Останати долгорочни резервирања	/
Тековни обврски	**49.995**
Обврски спрема добавувачи и останати обврски	32.633
Обврски по краткорочни кредити	13.648
Краткорочни резервирања	/
Обврски кон државата	714
Пасивни временски разграничувања	**/**
	185.374

ВКУПНО КАПИТАЛ И ОБВРСКИ	

Вкупните приходи за 2019 се поделени на приходи од продажба и останати оперативни приходи и тоа: 175. 093 и 11. 113, соодветно.

Во однос на трошоците за 2019 година имаме:

- Трошоци за суровини и материјали

Потрошени материјали	
Потрошени суровини и материјали за производство	140
Потрошена енергија	66. 390
Потрошени резервни делови	9. 165
Вкупно материјални трошоци	75. 695

Материјалните трошоци учествуваат со 47% во вкупните оперативни расходи во 2019, најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 88% од вкупните материјални трошоци за 2019

- Услуги со карактер на материјални трошоци

Опис	
ПТТ услуги и интернет	501
Шпедитерски услуги	8. 167
Патарина	19. 757
Регистрација на возила	1. 598
Останати услуги	563
Вкупно	30. 586

- Амортизација

Амортизацијата вкупно е 17. 398 денари и учествува со 11% во вкупните оперативни расходи и е утврдена согласно проценетиот век на употреба на долгорочните средства и нивното користење во текот на годината.

- Трошоци за вработени

Опис	
Нето плати и надоместоци	5. 792

Данок, социјално и пензиско осигурување	2. 503
Други лични примања	10. 550
Вкупно	18. 845

Бруто платите на вработените учествуваат со 12% од вкупните оперативни, а се признаваат врз основа на извршена работа за време на пресметководниот период.

- Останати оперативни расходи

Опис	
Трошоци за репрезентација	122
Трошоци за осигурување	3. 980
Директен отпис на побарувања	615
Банкарски услуги и трошоци за платен промет	723
Загуби од расходување и продажба на матер.с/ва	4. 136
Трошоци од ф-ри за превоз	6. 459
Останати трошоци на работењето	3. 268
Вкупно	19. 303

- Нето приходи (расходи) од финансирање

Опис	
Приходи од камати и курсни разлики	225
Останати финансиски приходи	187
Расходи за камати и курсни разлики	5. 562
Останати финансиски расходи	0
Нето финансиски приходи (расходи)	5. 150

- Остварена добивка и данок на добивка

Опис	
Добивка пред оданочување	19. 229
Данок на добивка	995
Малцински интерес	0
Нето добивка (загуба)	18. 234
Останата сеопфатна добивка (загуба)	0
Вкупна сеопфатна добивка (загуба)	18. 234

За 2019 година, добивката на друштвото е 19. 228. 488 денари. Согласно домашната законска регулатива од одданочувањето во Република Северна Македонија даночната основица е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и неискористени даночни олеснувања, при што е пресметан данок на добивка во износ од 995. 334 денари, па добивката за 2019 година изнесува 18. 233. 154 денари.

Извештај на независен ревизор за 2019 година

Основ за мислење со резерва

Како што е наведено во Белешка 14 – Побарувања од купувачите, Друштвото побарувањата од купувачите на ден 31.12.2019 година ги проценило на износ од 102. 435 илјади денари. Врз основа на спроведените ревизорски постапки утврдено е дека побаруавњата не се усогласени со купувачите. Не се потврдени конфирмации на вкупен износ од 42. 846 илјади денари, а со примена на други ревизорски постапки ревизорите не се убедиле во проценетиот износ на побарувањата, ниту наишле на соодветен ревизорски доказ за поткрена на така проценетите побарувања.

Како што е наведено во Белешка 20 – Краткорочни обврски спрема добавувачи, Друштвото обврските према добавувачите на ден 31.12.2019 година ги проценило на износ на 29. 110 илјади денари. Врз основа на спроведените ревизорски постапки утврдено е дека салдата на обврските не се усогласени со добавувачите. Не се потврдени конфирмации на вкупен износ од 8. 065 илјади денари, додека вратените конфирмации не се усогласени за износ од 5. 476 илјади денари, а со примена на други ревизорски постапки ревизорите не се убедиле во проценетиот износ на обврските, ниту наишле на соодветен ревизорски доказ за поткрепа на така проценетите обврски.

Мислење со резерва

Според мислење на ревизорите, финансиските извештаи на Друштвото за транспорт и промет ЏОКЕР ДООЕЛ Фурка, освен за ефектите од прашањата изнесениво пасусите Основ за мислење со резерва, даваат вистинска и објективна слика за финансиската состојба на ЏОКЕР ДООЕЛ Фурка по 31-ви декември 2019 година, финансиската успешност и паричните текови за годината која завршува со тој датум во согласност со сметководствените стандарди прифатени во Република Северна Македонија.

Според мислење на ревизорите, податоците изнесени во Годишниот извештај за работењето во 2019 година кои произлегуваат од консолидираната годишна сметка и ревидираните консолидирани финансиски извештаи на ЏОКЕР ДООЕЛ Фурка со состојба на 31-ви декември 2019 година и за годината што завршува на тој датум се конзистентни во сите материјални аспекти, со податоците објавени во консолидираната годишна сметка и консолидираните финансиски извештаи, во согласност со законската регулатива на Република Северна Македонија.

1.2. Анализа на трошоци и приходи за време на пандемијата со Ковид-19

- Прикажани се и трошоците, улугите со карактер на материјални трошоци, амортизацијата, трошоците за вработени, оперативни расходи, нето приходи од финансирање, остварена добивка и данок на добивка, како и извештај од независен ревизор за 2020та година.

Извештај за сеопфатната добивка за 2020 година

ПОЗИЦИЈА (во 000 ден)	**2020**
ОПЕРАТИВНИ ПРИХОДИ	**204.729**
Приходи од продажба	193.181
Приоходи од продажба на домашен пазар	/
Приоходи од продажба на странски пазар	193.181
Промени на залихите на готови производи и произ. во тек	/
Останати оперативни приходи	11.548
ОПЕРАТИВНИ РАСХОДИ	**172.900**
Набавна вредност на трговски стоки	/
Потрошени материјали, ситен инвентар и услуги	106.323
Потрошени материјали за ситен инвентар	69.820
Услуги	35.503
Промени на залихите на готови производи и произ. во тек	/
Тошоци за вработените	25.121
Амортизација, оштетување на средства и резервирања	22.560
Амортизација	22.560
Нето загуби поради оштетување на средства	/
Резервирања за трошоци и ризици	/

Останати оперативни расходи	19.896
ОПЕРАТИВНА ДОБИВКА (ЗАГУБА)	**31.829**
Финанскиски приходи	164
Приходи од вложувања, заеми и камати и курсни разлики	164
Останати приходи од финансирање	/
Финансиски расходи	7.847
Расходи по основ на камати и курсни разлики	7.847
Останати расходи од финансирање	/
Добивка (загуба) од редовно работење пред оданочување	**24.146**
Данок на добивка	985
НЕТО ДОБИВКА (ЗАГУБА) ПО ОДАНОЧУВАЊЕ	**23.161**
Малцински интерес	**/**

НЕТО ДОБИВКА (ЗАГУБА) ЗА ФИНАНСИСКАТА ГОДИНА	**23.161**
Останатата сеопфатна добивка	**/**
ВКУПНА СЕОПФАТНА ДОБИВКА	**23.161**

Извештај за финансиската состојба на ден 31.12.2020 година.

Позиција (во 000 ден)	**2020**
СРЕДСТВА	
Постојани средства	**75.391**
Нематеријални средства	/
Недвижности. пристојки и опрема	75.391
Вложувања во подружница	/
Вложувања во придружени претпријатија	/
Вложувања во харии од вредност	/
Останати долгорочни побарувања	/
Одложено даночно средство	/
Тековни средства	**139.776**
Залихи	/
Побарувања од купувачи	131.678

Останати побарувања	2.758
Краткорочни вложувања	/
Паични средства и е на паричните средства	5.340
Активни временски разграничувања	**/**
ВКУПНО СРЕДСТВА	**215.167**
КАПИТАЛ И ОБВРСКИ	
Капитал	**124.615**
Капитал на основачите	4.687
Резерви	76.705
Акумулирана добивка (загуба)	42.855
ОБВРСКИ	**90.552**
Долгорочни обврски	**49.538**
Обврски за долгорочни кредити	49.538
Обврски кон добавувачи и останати долгорочни обврски	/
Останати долгорочни резервирања	/
Тековни обврски	**41.014**
Обврски спрема добавувачи и останати обврски	18.318
Обврски по краткорочни кредити	22.382
Краткорочни резервирања	/
Обврски кон државата	314
Пасивни временски разграничувања	**/**
ВКУПНО КАПИТАЛ И ОБВРСКИ	**215.167**

Вкупните приходи за 2020 се поделени на приходи од продажба и останати оперативни приходи и тоа: 193. 181 и 11. 548, соодветно.

Во однос на трошоците имаме:

- Трошоци за суровини и материјали

Потрошени материјали	
Потрошени суровини и материјали за производство	131
Потрошена енергија	59. 987
Потрошени резервни делови	9. 702
Вкупно материјални трошоци	69. 820

Материјалните трошоци учествуваат со 40% во вкупните оперативни расходи во 2020, најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 86% од вкупните материјални трошоци за 2020.

Во споредба со 2019, каде вкупните материјални трошоци се 47%, може да се заклучи дека во 2020 имало помалку трошоци за 7%.

- Услуги со карактер на материјални трошоци

Опис	
ПТТ услуги и интернет	453
Шпедитерски услуги	8. 155
Патарина	24. 891
Регистрација на возила	1. 586
Останати услуги	418
Вкупно	35. 503

Во споредба со 2019, во 2020 година има повеќе трошоци од услуги со карактер на материјални трошоци.

- Амортизација

Амортизацијата вкупно е 22.560.000 и учествува со 13% во вкупните оперативни расходи и е утврдена согласно проценетиот век на употреба на долгорочните средства и нивното користење во текот на годината.

Во споредба со 2019, амортизацијата се зголемила само за 2%.

- Трошоци за вработени

Опис	

Нето плати и надоместоци	7. 467
Данок, социјално и пензиско осигурување	2. 908
Други лични примања	14. 756
Вкупно	25. 121

Бруто платите на вработените учествуваат со 6% од вкупните оперативни, а се признаваат врз основа на извршена работа за време на пресметководниот период.

Во споредба со 2019 година, каде бруто платите учествувале со 12%, износот на нето платата бил 5.792.000 денари и личните примања 10.550.000 денари.

- Останати оперативни расходи

Опис	
Трошоци за репрезентација	42
Трошоци за осигурување	3. 255
Директен отпис на побарувања	3. 851
Банкарски услуги и трошоци за платен промет	695
Загуби од расходување и продажба на матер.с/ва	2. 831
Трошоци од ф-ри за превозр	6. 092
Останати трошоци на работењето	3. 130
Вкупно	19. 896

Во споредба со 2019, во 2020 има помали трошоци за репрезентација и загуби од расходување, но поголеми трошоци за директен отпис на побарувања.

- Нето приходи (расходи) од финансирање

Опис	
Приходи од камати и курсни разлики	164
Останати финансиски приходи	0
Расходи за камати и курсни разлики	7. 847
Останати финансиски расходи	0
Нето финансиски приходи (расходи)	7. 683

Во споредба со 2019, каде нето финансиските расходи изнесуваа 5. 150, во 2020 има зголемување од 2. 533.

- Остварена добивка и данок на добивка

Опис	
Добивка пред оданочување	24. 146
Данок на добивка	985
Малцински интерес	0
Нето добивка (загуба)	23. 161
Останата сеопфатна добивка (загуба)	0
Вкупна сеопфатна добивка (загуба)	23. 161

За 2020 година, добивката на друштвото е 24.146.343 денари. Согласно домашната законска регулатива од одданочувањето во Република Северна Македонија даночната основица е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и неискористени даночни олеснувања, при што е пресметан данок на добивка во износ од 984.798 денари, па добивката за 2020 година изнесува 23.161.545 денари.

Извештај на независен ревизор за 2020 година

Основ за мислење со резерва

Како што е наведено во белешка 4.5 – Кредитен ризик, побарувањата од купувачите постари од 12 месеци се проценети на износ од 65. 049 илјади денари. Друштвото нема извршено резервирање за износот на застарените и ненаплтени побарувања.

Како што е наведено во белешка 8.3 - Амортизација, Друштвото признало расходи за амортизација во износ од 22. 560 илјади денари. Со верификација констатирано е дека расходот за амортизација е преценет за износ од 4. 017 илјади денари.

Како што е наведено во белешка 14 – Побарувања од купувачите, Друштвото побарувањата од купувачите на ден 31.12.2020 година ги проценило на износ од 131. 678 илјади денари. Во постапката на ревизија извршена е проверка на усогласеноста и наплатата на побарувањата од купувачите. Врз основа на спроведените постапки на конфирмирање и други алтернативни ревизроски процедури не е добиено уверување дека салдата на побарувања во износ од 50. 455 илјади денари се усогласени со купувачите. Според тоа ревизорите не биле во можност да стекнат доволно ревизорски докази за постоењето, вредноста и алокацијата на евидентираните побарувања од

купувачите, ниту да стекнат разумно уверување во однос на евидентираниот износ на овие побарувања на датумот на известувањето.

Како што е наведено во белешка 18 – Долгорочни обврски, Друштвото обврските по долгорочни кредити ги проценило на износ од 49. 538 илјади денари. Со верификација констатирано е дека долгорочните кредити се преценети за износ од 16. 268 илјади денари како дел кој доспева во рок од 12 месеци од денот на билансот, за кој износ се потценети краткорочните обврски.

Мислење со резерва

Според мислењето на ревизорите, финансиските ивештаи на Друштвото за транспорт и промет ЏОКЕР ДООЕЛ с.Фурка Дојран, освен за ефектите од прашањата изнесени во пасусите Основ за мислење со резерва, даваат вистинска и објективна слика за финансиската состојба на ЏОКЕР ДООЕЛ Фурка под 31-ви декември 2020 година, финансиската успешност и паричните текови за годината која завршува со тој датум во согласност со сметководствените стандарди прифатени во Република Северна Македонија.

Според мислењето на ревизорите, податоците изнесени во Годишниот извештај за работењето во 2020 година кои произлегуваат од годишната сметка и ревидираните финансиски извештаи на ЏОКЕР ДООЕЛ со состојба на 31 декември 2020 година и за годината што завршува на тој датум се конзистентни во сите материјални аспекти, со податоците објавени во годишната сметка и ревидираните финансиски ивештаи во согласност со законската регулатива на Република Северна Македонија.

- Бидејќи за време на изработката на трудот, не се готови финансиските и ревизорските извештаи, за 2021ва година прикажана е завршната сметка, односно Биланс на состојба и Биланс на успех.

Завршна сметка за 2021

- Биланс на состојба

Опис	Нето за тековна година
Актива А. Нетековни средства	97. 098. 044
Материјални средства	97. 098. 044
Недвижности	10. 115. 945

Земјиште	5. 475. 347
Градежни објекти	4. 640. 598
Постројки и опрема	72. 374. 843
Транспортни средства	
Материјални средства во подготовка	14. 607. 256
Б Тековни средства	152. 274. 746
Залихи	2. 089. 715
Залихи на суровини и материјали	1. 873. 383
Залихи на резервни делови, ситен инвентар, амбалажа и автогуми	216. 332
Краткорочни побарувања	145. 853. 851
Побарувања од поврзани друштва	749. 086
Побарувања од купувачи	140. 634. 734
Побарувања за дадени аванси на добавувачи	
Побарувања од државата по основ на даноци, придонеси, царина, акцизи и за останати давачки кон државата	2. 386. 649
Побарувања од вработените	2. 083. 382
Парични средства и парични еквиваленти	4. 331. 180
Парични средства	4. 331. 180
Платени трошоци за идните периоди и пресметани приходи	1. 296. 127
Вкупна актива: Средства	250. 668. 917
Главнина и резерви	142. 363. 715
Основна главнина	4. 687. 200
Револаризациска резерва и разлики од вреднување на компоненти на останата сеопфатна добивка	368. 338
Резерви	99. 366. 264
Законски резерви	753. 873
Останати резерви	99. 112. 391
Акумулирана добивка	19. 693. 392
Добивка за деловната година	17. 748. 521
Обврски	108. 305. 202
Долгорочни обврски	66. 144. 685
Обврски по заеми и кредити спрема поврзани друштва	66. 144. 685

Обврски по заеми и кредити	
Краткорочни обврски	42. 160. 517
Обврски спрема добавувачи	11. 682. 802
Обврски за даноци и придонеси на плата и на надоместоци на плати	249. 414
Обврски кон вработените	648. 262
Тековни даночни обврски	485. 466
Обврски по заеми и кредити спрема поврзани друштва	
Обврски по заеми и кредити	29. 094. 573
Вкупно пасива: главнина, резерви и обврски	250. 668. 917

- Биланс на успех

Опис	Нето за тековна година
Приходи од работењето	235. 870. 431
Приходи од продажба	214. 761. 226
Останати приходи	21. 109. 205
Расходи од работењето	214. 342. 121
Трошоци за суровини и други материјали	83. 412. 007
Услуги со карактер на материјални трошоци	40. 511. 708
Останати трошоци од работењето	14. 335. 651
Трошоци за вработени	27. 967. 781
Плати и надоместоци за плата	7. 550. 205
Трошоци за даноци за плати и надоместоци за плата	468. 843
Придонеси од задолжително социјално осигурување	3. 118. 544
Останати трошоци за вработените	16. 830. 189
Амортизација на материјалните и нематеријалните средства	16. 489. 663
Останати расходи од работењето	31. 625. 311
Финансиски приходи	111. 754
Финансиски приходи од односи со поврзани друштва	107. 986
Приходи по основ на курсни разлики од работење со поврзани друштва	107. 986

Приходи по основ на камати од работење со неповрзани друштва	5
Приходи по основ на курсни разлики од работење со неповрзани друштва	3. 763
Финансиски расходи	2. 395. 599
Финансиски расходи од односи со поврзани друштва	/
Расходи по основ на камати од работење со поврзани друштва	/
Расходи по основ на камати од работење со неповрзани друштва	2. 087. 626
Расходи по основ на курсни разлики од работење со неповрзани друштва	307. 973
Добивка од редовното работење	19. 244. 465
Добивка пред оданочување	19. 244. 465
Данок на добивка	1. 495. 944
Нето добивка за деловната година	17. 748. 521
Просечен број на вработени врз основа на часови на работа во пресметковниот период	35
Број на месеци на работење	12
Добивка за годината	17. 748. 521
Вкупна сеопфатна добивка за годината	17. 748. 521

Податоците од годишната сметка се во постапка на доставување, која ќе заврши со одлука (одобрување/одбивање) од страна на Централниот Регистар.

Ревизроски извештај за 2021 година сеуште не е изработен.

Глава IV

За 2018та година, согласно извештајот за сеопфатна добивка, оперативните приходи учествуваат со 161.577.000 денари, од кои приходи од продажба на странски пазар се 157.577.000 денари, а останатите 4.000.000 се од останати оперативни приходи. Оперативните расходи учествуваат со 145.845.000 денари, од кои потрошени материјали за ситен инвентар се 77.917.000 денари, услуги 23.507.000 денари, трошоци за вработени се 15.516.000 денари, амортизација оштетување на средства и резервирања се 15.590.000 денари и останати оперативни расходи се 13.315.000 денари. Оперативната добивка е 15.732.000 денари, каде приходите од вложувања заеми камари и курсни разлики се 182.000 денари, финансиски расходи се 458.000 денари, добивка (загуба) од редовно работење пред оданочување е 15.456.000 денари, данок на добивката е 630.000 денари, а нето добивката по оданочување е 14.826.000 денари.

Согласно извештајот за финансиска состојба на ден 31.12.2018 година, постојаните средства од недвижности, пристојки и опрема се 83.705.000 денари, тековните средства се 78.301.000 денари, од кои побарувања од купувачите се 71.110.000 денари, останати побарувања се 2.903.000 денари и парични средства се 4.288.000 денари. Вкупно средства се 162.006.000 денари. Капиталот е 83.220.000 денари, од кои капитал на основачите е 4.687.000 денари, резервите се 48.873.000 денари, акумулираната добивка (загуба) е 29.660.000 денари. Обврските се 78.786.000 денари, од кои долгорочни обврски се 46.948.000 и истите се од обврски за долгорочни кредити. Тековните обврски се 31.838.000 денари, од кои обврските спрема добавувачи и останати обврски се 31.436.000 денари, а обврските кон државата се 402.000 денари.

Во однос на трошоците за 2018 година имаме, вкупни материјални трошоци 77.917.000 денари, од кои потрошени суровини и материјали за производство 134.000 денари, потрошена енергија 67.956.000 денари и потрошени резервни делови 9.827.000 денари. Материјалните трошоци учествуваат со 53% во вкупните оперативни расходи во 2018, најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 87% од вкупните материјални трошоци за 2018.

За услугите со карактер на материјални трошоци, вкупно има 23.507.000 денари, од кои ПТТ услуги и интернет се 509.000 денари, а останати услуги 22.998.000 денари.

Амортизацијата вкупно е 15.590.000 денари и учествува со 11% во вкупните оперативни расходи и е утврдена согласно проценетиот век на употреба на долгорочните средства и нивното користење во текот на годината.

Од трошоците за вработени кои се вкупно 15.516.000 денари, нето платите и надоместоците се 4.461.000 денари, данок, социјално и пензиско осигурување се 1.950.000 денари, а други лични примања се 9.105.000 денари. Бруто платите на вработените учествуваат со 11% од вкупните оперативни, а се признаваат врз основа на извршена работа за време на пресметководниот период.

Останатите оперативни расходи се вкупно 13.315.000 денари, од кои трошоците за репрезентација учествуваат со 87.000 денари, трошоците за осигурување 1.731.000 денари, директен отпис на побарувања се 757.000 денари, банкарски услуги и трошоци за платен промет се 696.000 денари, загуби од расходување и продажба на материјални средства се 619.000 денари, и останатите трошоци на работењето се 9.425.000 денари.

За 2018 година, добивката на друштвото е 15. 456. 591 денари. Согласно домашната законска регулатива од одданочувањето во Република Северна Македонија даночната основица е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и неискористени даночни олеснувања, при што е пресметан данок на добивка во износ од 629. 994 денари, па добивката за 2018 година изнесува 14. 826. 597 денари.

За 2019та година, согласно извештајот за сеопфатна добивка, оперативните приходи учествуваат со 186.206.000 денари, од кои приходи од продажба на странски пазар се 175.093.000 денари, а останатите 11.113.000 се од останати оперативни приходи. Оперативните расходи учествуваат со 161.827.000 денари, од кои потрошени материјали за ситен инвентар се 106.281.000 денари, услуги 30.586.000 денари, трошоци за вработени се 18.845.000 денари, амортизација оштетување на средства и резервирања се 17.389.000 денари и останати оперативни расходи се 19.303.000 денари. Оперативната добивка е 24.379.000 денари, каде, финансиските приходи се 412.000 денари, приходите од вложувања заеми камари и курсни разлики се 225.000 денари, останатите приходи од финансирање се 187.000 денари, а финансиски расходи се 5.562.000 денари, добивка (загуба) од редовно работење пред оданочување е 19.229.000 денари, данок на добивката е 995.000 денари, а нето добивката по оданочување е 18.234.000 денари.

Согласно извештајот за финансиска состојба на ден 31.12.2019 година, постојаните средства од недвижности, пристојки и опрема се 80.335.000 денари, тековните средства се 105.039.000 денари, од кои побарувања од купувачите се 102.435.000 денари, останати побарувања се 1.807.000 денари и парични средства се 797.000 денари. Вкупно средства се 185.375.000 денари. Капиталот е 101.454.000 денари, од кои капитал на основачите е 4.687.000 денари, резервите се 58.505.000 денари,

акумулираната добивка (загуба) е 37.894.000 денари. Обврските се 83.920.000 денари, од кои долгорочни обврски се 36.925.000 и истите се од обврски за долгорочни кредити. Тековните обврски се 49.995.000 денари, од кои обврските спрема добавувачи и останати обврски се 32.633.000 денари, а обврските кон државата се 714.000 денари.

Во однос на трошоците за 2019 година имаме, вкупни материјални трошоци 75.695.000 денари, од кои потрошени суровини и материјали за производство 140.000 денари, потрошена енергија 66.390.000 денари и потрошени резервни делови 9.165.000 денари. Материјалните трошоци учествуваат со 47% во вкупните оперативни расходи во 2019, најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 88% од вкупните материјални трошоци за 2019.

За услугите со карактер на материјални трошоци, вкупно има 30.586.000 денари, од кои ПТТ услуги и интернет се 501.000 денари, шпедитерски услуги се 8.167.000 денари, патарини се 19.757.000 денари, регистрација на возила е 1.598.000 денари, а останати услуги 563.000 денари.

Амортизацијата вкупно е 17.398.000 денари и учествува со 11% во вкупните оперативни расходи и е утврдена согласно проценетиот век на употреба на долгорочните средства и нивното користење во текот на годината.

Од трошоците за вработени кои се вкупно 18.845.000 денари, нето платите и надоместоците се 5.792.000 денари, данок, социјално и пензиско осигурување се 2.503.000 денари, а други лични примања се 10.550.000 денари. Бруто платите на вработените учествуваат со 12% од вкупните оперативни, а се признаваат врз основа на извршена работа за време на пресметководниот период.

Останатите оперативни расходи се вкупно 19.303.000 денари, од кои трошоците за репрезентација учествуваат со 122.000 денари, трошоците за осигурување 3.980.000 денари, директен отпис на побарувања се 615.000 денари, банкарски услуги и трошоци за платен промет се 723.000 денари, загуби од расходување и продажба на материјални средства се 4.136.000 денари, трошоци за фактури за превоз се 6.459.000 денари и останатите трошоци на работењето се 3.268.000 денари.

За 2019 година, добивката на друштвото е 19.228.488 денари. Согласно домашната законска регулатива од одданочувањето во Република Северна Македонија даночната основица е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и неискористени даночни олеснувања, при што е пресметан данок на добивка во износ од 995.334 денари, па добивката за 2019 година изнесува 18.233.154 денари.

За 2020та година, согласно извештајот за сеопфатна добивка, оперативните приходи учествуваат со 204.729.000 денари, од кои приходи од продажба на странски пазар се 193.181.000 денари, а останатите 11.548.000 се од останати оперативни приходи. Оперативните расходи учествуваат со 172.900.000 денари, од кои потрошени материјали за ситен инвентар се 106.323.000 денари, услуги 35.503.000 денари, трошоци за вработени се 25.121.000 денари, амортизација оштетување на средства и резервирања се 22.560.000 денари и останати оперативни расходи се 19.896.000 денари. Оперативната добивка е 31.829.000 денари, каде, финансиските приходи се 164.000 денари кои се приходи од вложувања заеми камари и курсни разлики, а финансиски расходи се 7.847.000 денари, добивка (загуба) од редовно работење пред оданочување е 24.146.000 денари, данок на добивката е 985.000 денари, а нето добивката по оданочување е 23.161.000 денари.

Согласно извештајот за финансиска состојба на ден 31.12.2020 година, постојаните средства од недвижности, пристојки и опрема се 75.391.000 денари, тековните средства се 139.776.000 денари, од кои побарувања од купувачите се 131.678.000 денари, останати побарувања се 2.758.000 денари и парични средства се 5.340.000 денари. Вкупно средства се 215.167.000 денари. Капиталот е 124.615.000 денари, од кои капитал на основачите е 4.687.000 денари, резервите се 76.705.000 денари, акумулираната добивка (загуба) е 42.855.000 денари. Обврските се 90.552.000 денари, од кои долгорочни обврски се 49.538.000 и истите се од обврски за долгорочни кредити. Тековните обврски се 41.014.000 денари, од кои обврските спрема добавувачи и останати обврски се 18.318.000 денари, обврски по краткорочни кредити се 22.382.000 денари, а обврските кон државата се 314.000 денари.

Во однос на трошоците за 2020 година имаме, вкупни материјални трошоци се 69.820.000 денари, од кои потрошени суровини и материјали за производство 131.000 денари, потрошена енергија 59.987.000 денари и потрошени резервни делови 9.702.000 денари. Материјалните трошоци учествуваат со 40% во вкупните оперативни расходи во 2020 година, најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 86% од вкупните материјални трошоци за 2020 година.

За услугите со карактер на материјални трошоци, вкупно има 35.503.000 денари, од кои ПТТ услуги и интернет се 453.000 денари, шпедитерски услуги се 8.155.000 денари, патарини се 24.891.000 денари, регистрација на возила е 1.586.000 денари, а останати услуги 418.000 денари.

Амортизацијата вкупно е 22.560.000 денари и учествува со 13% во вкупните оперативни расходи и е утврдена согласно проценетиот век на употреба на долгорочните средства и нивното користење во текот на годината.

Од трошоците за вработени кои се вкупно 25.121.000 денари, нето платите и надоместоците се 7.467.000 денари, данок, социјално и пензиско осигурување се 2.908.000 денари, а други лични примања се 14.756.000 денари. Бруто платите на вработените учествуваат со 6% од вкупните оперативни, а се признаваат врз основа на извршена работа за време на пресметководниот период.

Останатите оперативни расходи се вкупно 19.896.000 денари, од кои трошоците за репрезентација учествуваат со 42.000 денари, трошоците за осигурување 3.255.000 денари, директен отпис на побарувања се 3.851.000 денари, банкарски услуги и трошоци за платен промет се 695.000 денари, загуби од расходување и продажба на материјални средства се 2.831.000 денари, трошоци за фактури за превоз се 6.092.000 денари и останатите трошоци на работењето се 3.130.000 денари.

За 2020 година, добивката на друштвото е 24.146.343 денари. Согласно домашната законска регулатива од одданочувањето во Република Северна Македонија даночната основица е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и неискористени даночни олеснувања, при што е пресметан данок на добивка во износ од 984.798 денари, па добивката за 2020 година изнесува 23.161.545 денари.

Бидејќи за време на изработката на трудот, не се готови финансиските и ревизорските извештаи, за 2021ва година прикажана е завршната сметка, односно Биланс на состојба и Биланс на успех.

Согласно Билансот на состојба, нетековните средства за 2021ва година изнесуваат 97.098.044 денари, недвижностите 10.115.945 денари, земјиштето 5.475.347 денари, градежните објекти 4.640.598 денари, постројките и опремата 72.374.843 денари, а материјалните средства во подготовка 14.607.256 денари. Тековните средства изнесуваат 152.274.746 денари, залихите 2.089.715 денари, залихите на суровини и материјали 1.873.383 денари, залихите на резервни делови, ситен инвентар, амбалажа и автогуми 216.332 денари. Краткорочните побарувања 145.853.851 денари, побарувања од поврзани друштва 749.086 денари, побарувања од купувачи 140.634.734 денари, побарувања од државата по основ на даноци, придонеси, царина, акцизи и останати давачки кон државата 2.386.649 денари, побарувања од вработените 2.083.382 денари. Паричните средства и паричните еквиваленти изнесуваат 4.331.180 денари, платените

трошоци за идните периоди и пресметани приходи 1.296.127 денари. Главнина и резерви изнесуваат 142.363.715 денари, основната главнина е 4.687.200 денари, револаризациската резерва и разлики од вреднување на компоненти на останатата сеопфатна добивка се 368.338 денари, резервите се 99.366.264 денари, законските резерви се 753.873 денари, а останатите резерви се 99.112.391 денари. Акумулираната добивка е 19.693.392 денари, добивката за деловната година е 17.748.521 денари, обврските се 108.305.202, долгорочните обврски се 66.144.685 денари, а краткорочните се 42.160.517 денари. Обврските спрема добавувачи се 11.682.802 денари, обврските за данови и придонеси на плата и на надоместоци на плати се 249.414 денари, обврските кон вработените се 648.262 денари, тековните даночни обврски се 485.466 денари, а обврските по заеми и кредити се 29.094.573 денари.

Според Билансот на успех, приходите од работењето се 235.870.431 денари од кои приходи од продажба се 214.761.226, а останати приходи 21.109.205 денари. Расходите од работењето се 214.342.121 денари, трошоците за суровини и други материјали се 83.412.007 денари, услугите со карактер на материјални трошоци се 40.511.708 денари, останати трошоци од работењето се 14.335.651 денари, трошоците за вработени се 27.967.781 денари, плати и надоместоци на плата се 7.550.205 денари, трошоците за данови за плати и надоместоци за плата се 468.843 денари, придонесите од задолжително социјално осигурување се 3.118.544 денари, останати трошоци за вработените се 16.830.189 денари, амортизација на материјалните и нематеријалните средства 16.489.663 денари, останати расходи од работењето се 31.625.311 денари. Финансиските приходи се 111.754 денари, финасиски приходи од односи со поврзани друштва се 107.986 денари, приходи по основ на курсни разлики од работење со неповрзани друштва 3.763 денари. Финансиските расходи се 2.395.599 денари, расходи по основ на камати од работењето со неповрзани друштва се 2.087.626 денари, расходи по основ на курсни разлики од работење со неповрзани друштва се 307.973 денари. Добивка од редовното работење е 19.244.465 денари, данокот на добивка е 1.495.944 денари, а вкупната сеопфатна добивка за 2021 година е 17.748.521 денари.

Споредба на трошоци и приходи пред пандемија со Ковид-19

- Во 2018 година остварени се приходи од превоз во износ од 157 577 илјади денари, претежно од меѓународен транспорт, а за 2019 година се во износ од 175 093 илјади денари.

- Вкупните приходи, вклучително и финансиските и останатите приходи, во 2018 година се во износ од 161 759 илјади денари, а за 2019 година се 186 206 илјади денари.
- Најзначајни расходи се потрошеното гориво. Материјалните трошоци и услугите со карактер на материјални трошоци се во вкупен износ од 101 424 илјади денари, а во 2019 изнесуваат 106 281 илјади денари.
- Финансиските расходи во 2018 година се во износ од 458 илјади денари, а за 2019 година се во износ од 5 562 илјади денари.
- Вкупните расходи во 2018 година, вклучително и финансиските расходи, се во износ од 146 303 илјади денари, а за 2019 година изнесуваат 161 827 илјади денари.
- Оперативна добивка, пред финансиските приходи и расходи за 2018 година е во износ од 15 732 илјади денари, а за 2019 година е во износ од 24 379 илјади денари.
- Добивката пред оданочување, по пресметката на каматите и курсните разлики е во износ од 15 456 илјади денари, а за 2019 година е во износ од 19 229 илјади денари.
- Нето добивката за 2018 година, по оданочувањето е во износ од 14 826 илјади денари, а во 2019 година е во износ од 18 234 илјади денари.

Споредба на трошоци и приходи за време на пандемија со Ковид-19

- Во 2020 година остварени се приходи од превоз во износ од 193 181 илјади денари, претежно од меѓународен транспорт, а во 2021 во износ од 214 761 илјади денари.
- Вкупните приходи, вклучително и финансиските и останатите приходи, во 2020 година се во износ од 204 729 илјади денари, а во 2021 се во износ од 235 870 илјади денари
- Најзначајни расходи се потрошеното гориво. Материјалните трошоци и услугите со карактер на материјални трошоци се во вкупен износ од 105 323 илјади денари.
- Финансиските расходи во 2020 година се во износ од 7 847 илјади денари, а во 2021 се во износ од 2 395 илјади денари.
- Вкупните расходи во 2020 година, вклучително и финансиските расходи, се во износ од 172 900 илјади денари, а во 2021 година 214 342 илјади денари.

- Оперативна добивка, пред финансиските приходи и расходи за 2020 година е во износ од 31 829 илјади денари.
- Добивката пред оданочување, по пресметката на каматите и курсните разлики во 2020 година е во износ од 24 146 илјади денари, а во 2021 година е во износ од 19 244 илјади денари.
- Нето добивката за 2020 година, по оданочувањето е во износ од 23 161 илјади денари, а во 2021 година е во износ од 17 748 илјади денари.

За 2018 година, добивката е 14 826 597 денари, за 2019 година добивката е 18 233 154 денари, односно добивката се зголемила за 3 406 557 денари.

Во 2020 година добивката е 23 161 545 денари, односно зголемена за 4 928 391 денари, во споредба со 2019 година.

Во 2021 година добивката е 17 748 521 денари, односно намалена за 5 413 024 денари.

Заклучок

Транспортните трошоци се израз на количината на потрошена работна сила и средствата за извршување на транспортниот процес, а бидејќи транспортот е со карактер на производна дејност, транспортните трошоци се производни трошоци, односно ја додаваат вредноста на стоката која се транспортира.

Расходите и приходите се две важни економски варијабили за секоја компанија. Организацијата во своето секојдневно работење ги евидентира одливите и приливите, а од нивната големина зависи финансискиот резултат кој се покажува на крајот на пресметководниот период. На крајот на годината, износот на приходите и расходите кои се дел од билансот на успех, покажува дали компанијата остварила добивка или загуба.

Од направената анализа на трошоците и приходите на транспортна фирма, добиени се следните заклучоци:

За 2018 година Друштвото има остварено добивка од работењето во износ од 15 456 591 денари. Согласно домашната законска регулатива од оданочувањето во Република Северна Македонија даночната основи е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и искористени даночни олеснувања, при што е пресметан данок на добивка во износ од 628 994 денари, така да добивката за 2018 година изнесува 14 826 597 денари. Вкупните приходи за 2018 се поделени за приходи од продажба и останати оперативни приходи и тоа: 157 577 и 4000 соодветно. Материјалните трошоци учествуваат со 53% во вкупните оперативни расходи во 2018 година, а најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 87% во впкуните материјални трошоци за 2018 година. Амортизацијата учествува со 11% во вкупните оперативни расходи. Бруто платите на вработените учествуваат со 11% во вкупните оперативни расходи.

За 2019 година, добивката на друштвото е 19 228 488 денари. Согласно домашната законска регулатива од одданочувањето во Република Северна Македонија даночната основица е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и неискористени даночни олеснувања, при што е пресметан данок на добивка во износ од 995 334 денари, па добивката за 2019 година изнесува 18 233 154 денари. Вкупните приходи за 2019 се поделени на приходи од продажба и останати оперативни приходи и тоа: 175 093 и 11 113, соодветно. Материјалните трошоци учествуваат со 47% во вкупните оперативни расходи во 2019, најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 88% од вкупните материјални

трошоци за 2019. Амортизацијата вкупно е 17 398 и учествува со 11% во вкупните оперативни расходи и е утврдена согласно проценетиот век на употреба на долгорочните средства и нивното користење во текот на годината. Бруто платите на вработените учествуваат со 12% од вкупните оперативни, а се признаваат врз основа на извршена работа за време на пресметководниот период.

За 2020 година, добивката на друштвото е 24 146 343 денари. Согласно домашната законска регулатива од одданочувањето во Република Северна Македонија даночната основица е пресметана во висина на остварениот резултат корегиран за трошоците кои не се признаваат за даночни цели и неискористени даночни олеснувања, при што е пресметан данок на добивка во износ од 984 798 денари, па добивката за 2020 година изнесува 23 161 545 денари. Вкупните приходи за 2020 се поделени на приходи од продажба и останати оперативни приходи и тоа: 193 181 и 11 548, соодветно. Материјалните трошоци учествуваат со 40% во вкупните оперативни расходи во 2020, најзначајна ставка е потрошеното гориво кое учествува со 86% од вкупните материјални трошоци за 2020. Амортизацијата вкупно е 22 560 и учествува со 13% во вкупните оперативни расходи и е утврдена согласно проценетиот век на употреба на долгорочните средства и нивното користење во текот на годината. Бруто платите на вработените учествуваат со 6% од вкупните оперативни, а се признаваат врз основа на извршена работа за време на пресметководниот период.

Вкупните приходи за 2021 се поделени на приходи од продажба и останати оперативни приходи и тоа: 214 761 и 21 109, соодветно. Амортизацијата вкупно е 16 489 илјади денари. Бруто платите на вработените се 27 697 илјади денари.

За 2018 година, добивката е 14 826 597 денари, за 2019 година добивката е 18 233 154 денари, односно добивката се зголемила за 3 406 557 денари.

Во 2020 година добивката е 23 161 545 денари, односно зголемена за 4 928 391 денари, во споредба со 2019 година.

Во 2021 година добивката е 17 748 521 денари, односно намалена за 5 413 024 денари.

Користена литература

1. Bahtijarević-Šiber, F. (1999), Management ljudskih potencijala, Zagreb: Golden marketing
2. BAYARRS L., RUE L. W. 1987. Human Resource Management, Edition Homewood Irwin.
3. BEARDWELL I., HOLDEN L.,1997. Human Resource Management. A Contemporary Perspective, Pitman Publishing, London.
4. Bozic V., Novakovic S.: Ekonomija saobracaja. Beograd: Centar za izdavacku delatnost Ekonomskog fakulteta, 2004
5. Brigham, E.F., Houston, J.F., Fundamentals of Financial Management, tenth edition, Thomson, South-Western, Ohio, 2004.
6. Button, Kenneth J., and Erik T. Verhoef. (1998). Road Pricing, Traffic Congestion and the Environment. Northampton, MA: Edward Elgar.
7. Cascio W 1995, Managing human resources, fourth international edn, McGraw Hill, USA.
8. Coyle, John J., Edward J. Bardi, and Robert A. Novack. (2000).Transportation. Cincinnati, OH: South-Western College Publishing, 2000.
9. Cross, Robert G. (1997) Revenue Management. New York: Bantam Doubleday Dell, 1997.
10. DESSLER, G. (2005), Human resource management. Pearson: Prentice Hall.
11. Drucker, P. F. (2001), Management Challenges for the 21st Century, New York: HarperCollins Publishers Inc.
12. Frank J. Fabozzi Pamela Peterson Drake: Capital Markets, Financial Management, and Investment Management, John Wiley & Sons, Inc., 2009,
13. HALLORAN J.1986. Personnel and Human Resource Management, Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey
14. Horngren, Charles T., George Foster, and Srikant M. Datar. (1997) Cost Accounting. Upper Saddle River, PrenticeHall.
15. J.F.Weston,S.Besley,E.F.Brigham, Essentials of Managerial Finance; 1996,
16. James C.Van Horne & John M. Wachowicz, “Osnove finansiskog menadzmenta”, Mate, Zagreb, 2005.
17. James C.Van Horne, Finansisko upravljanje i politika, Zagreb, 1993,
18. Jelinovic Z.: Ekonomika saobracaja. Zagreb: Informator. 1968. str. 1-20

19. Kockelman K., Chen D., Larsen K., Nichols B. (2013) The economics of transportation systems: A reference for practitioners.
20. Kolaric V.: Organizacija i ekonomija saobracaja. Beograd: Rad, 1978
21. Litman, T. (2011a) Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning. Victoria Policy Institute.
22. Litman, T. (2011b) Socially Optimal Transport Prices and Markets: Principles, Strategies, andImpacts. Victoria Policy Institute.
23. Locklin D. Philip: Economics of Transportation, Homewode, 1959, 4 Edition
24. Madura Jeff International Financial Management 6th edition [book]. – USA: Florida Atlantic University, South-Western Publishing, 2000.
25. Mathis, R. Sc. & Jackson, J. (2006). Human Resource Management (11thed.). Mason, OH: Thomson Southwestern
26. MAUND L. 2001.An introduction to human resource management: theory and practice, Basingstoke Pagrave.
27. MICHAEL C . EHRHARDT, EUGENE F . BRIGHAM, Financial Management: Theory and Practice, THIRTEENTH EDITION, 2011, South- Western,
28. Nagurney, Anna (2006). Supply Chain Network Economics: Dynamics of Prices, Flows, and Profits. Cheltenham, UK: Edward Elgar.
29. Paramasivan C., Subramanian T. – Financial Management. New Age international limited publishers.
30. Prof.dr Nenad M. Vunjak: Finansijski Menadzment - Poslovne finansije, šesto izmenjeno i dopunjeno izdanje, Subotica, 2005,
31. Storey J 1992, Developments in the management of human resources: An'analytical review, Open University Press, Buckingham, United Kingdom
32. Talluri, Kalyan T., and Garrett J. Van Ryzin. (2004) The Theory and Practice of Revenue Management. Boston: Kluwer Academic.
33. Verhoef, E. (2000) The Implementation of Marginal External Cost Pricing in Road Transport:Long Run vs. Short Run and First-Best vs. Second Best. *Papers in Regional Science*, 79,307–332.
34. Wackermann G.: Transport, trade, tourism and the world economic system. Oxford: Blackwell Publishers, 2001. p. 28.
35. Апостолов Мичо, Менаџмент на синџир на снабдување – Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип, 2019

36. Арсов, Сашо, Финансиски менаџмент [книга], Економски факултет – Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Скопје, 2008
37. Д-р Синиша Спасов и Д-р Сашо Арсов: Финансиски менаџмент, економски факултет, Скопје, 2004 год.
38. Маркова Верица (2018) Ефикасно управување со трошоците во функсија на успешно работење на претпријатијата. Магистерски труд, Економски факултет Универзитет Гоце Делчев Штип.
39. Петковски К. Јошевска Ф. Стефановски Р. (2016) The behavior of the managers to human resources as a factor in building a good organizational climate. European Centre for Research Training and Development UK Vol.4, No.4, pp.1-11
40. Петковски, К. Стоилковска, А. (2010) Менаџмент на човечки ресурси, Универзитет за туризам и менаџмент, Скопје.
41. Проф. д-р Бранко Трајкоски: Деловни финансии со финансиски менаџмент, издание на Универзитет „Св. Климент Охридски” Битола, Економски факултет - Прилеп, 2002 година,
42. Самоников М.Г. (2020) Основи на финансии. Универзитет Гоце Делчев Штип.
43. Танев Ј. - *Методологија на научно-истражувачка работа во транспортот* – Меѓународен Славјански Универзитет
44. Темјановски, Ристе. Транспорт и Логистика – Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип, 2020
45. Фотов, Доц. д-р Ристо, Основи на финансии [книга]. – Македонија: Економски факултет – Универзитет „Гоце Делчев“, Штип, 2007.
46. Фотов, Ристо, Чиковиќ Фотова, Катерина. Финансиски Менаџмент - Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип, 2015