

УДК 656.07:65.011.4 (045)

Вовк О.М.*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки
Національного авіаційного університету***Кравчук Н.М.***кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки
Національного авіаційного університету*

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОВІСТЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL FOUNDATION OF THE MANAGEMENT OF PROFITABILITY OF TRANSPORT ENTERPRISES

АННОТАЦІЯ

Досліджено теоретичні основи трактування поняття «прибуток». Розглянуто класичні підходи до управління процесами нарощування прибутку. Запропоновано схему нарощування прибутку на транспортних підприємствах. Проведено аналіз підходів до визначення показників прибутковості та окреслено специфіку надання транспортних послуг. З метою врахування галузевих особливостей в оцінюванні прибутковості пропонується коригувати суму прибутку з урахуванням якості та безпеки перевезень, а собівартість транспортних послуг доповнити витратами на забезпечення якості та безпеки.

Ключові слова: прибутковість, управління, оцінювання, показники, напрями, транспортне підприємство, транспортні послуги.

АННОТАЦІЯ

Исследованы теоретические основы трактовки понятия «прибыль». Рассмотрены классические подходы к управлению процессами наращивания прибыли. Предложена схема наращивания прибыли на транспортных предприятиях. Проведен анализ существующих подходов к определению показателей прибыльности с учетом специфики предоставления транспортных услуг. С целью учета отраслевых особенностей при оценке прибыльности предлагается корректировать сумму прибыли с учетом качества и безопасности перевозок, а себестоимость транспортных услуг дополнить затратами на обеспечение качества и безопасности.

Ключевые слова: прибыльность, управление, оценивание, показатели, направления, транспортное предприятие, транспортные услуги.

ANNOTATION

The theoretical foundation of an interpretation of a concept "income" is studied. Classical approaches to the management of processes of profit increase are considered. A scheme of profit increase at transport enterprises is proposed. An analysis of existent approaches to the determination of indicators of profitability is done and specifics of providing transport services are outlined. For the purpose of considering sectoral features in the evaluation of profitability, it is proposed to adjust the amount of income taking into account traffic quality and safety and to supplement the cost of production of transport services with costs of providing quality and safety.

Key words: profitability, management, evaluation, indicators, directions, transport enterprise, transport services.

Постановка проблеми. В умовах ринкових перетворень та зростання вимог до якості та безпеки надання транспортних і суміжних послуг проблема врахування специфіки транспортних підприємств у плануванні системи управління прибутковістю їхньої діяльності є досить акту-

альною, оскільки дає змогу не лише приймати управлінські рішення щодо вибору напрямів нарощування прибутку, а й реалізувати стратегічні цілі щодо стійкого розвитку транспортного підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання управління прибутковістю досліджували у своїх працях вітчизняні науковці О.А. Криклій [1], С.М. Баранцева [2], К.І. Посилаєва [3], Є.Ю. Ткаченко [4], Ф. Бутинець [5] та інші. Теорію забезпечення ефективності та прибутковості транспортних підприємств розвивали Ю.Ф. Кулаєв [6], О.В. Ареф'єва [7], Н.М. Колесникова [8], О.І. Макаренко [9], О.В. Апарова [10] та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Сьогодні методологічні основи системного управління прибутком транспортних підприємств, інструментарію формування та розподілу, обліку та контролю, забезпечення ефективності впливу на окремі сфери діяльності зазнають корінних змін в економічному обґрунтуванні. Однією з головних причин економічних труднощів багатьох підприємств різних форм власності є їхня збитковість або низька прибутковість. Тому обґрунтування системного та послідовного управління процесами формування, нарощування та ефективного використання прибутку на транспортних підприємствах потребує деталізації та теоретико-методичного обґрунтування.

Метою статті є узагальнення підходів до оцінювання напрямів нарощування прибутковості діяльності підприємств та розроблення системи показників результативності заходів із нарощування прибутковості для транспортних підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Прибуток – це одна з основних економічних категорій, основна стратегічна мета діяльності підприємства, основна умова його ефективного функціонування та розвитку в ринковій економіці.

Питання управління прибутковістю підприємств досліджували у своїх працях вітчизняні науковці О.О. Гетьман, В.М. Шаповал, Е.В. Мних, Ф. Бутинець, Н.В. Чебанова та інші.

Теоретично прибуток у період нестабільності є об'єктом та інструментом управління, в якому сконцентровані інтереси майже всіх суб'єктів економічної діяльності, тобто є джерелом фінансових ресурсів суб'єктів господарювання і держави. Як особливе джерело формування і нарощування фінансових ресурсів підприємницьких структур прибуток у ринковій економіці є частиною грошових накопичень підприємства, яка сприяє розширенню виробництва і підвищенню вартості капіталу. Чистий прибуток підприємства розподіляється і використовується за різними напрямками, передбаченими нормативними актами держави та статуту підприємства. Таким чином, змістовне наповнення поняття «розподіл прибутку» передбачає формування відповідних фондів за двома напрямками, визначеними законодавчо як обов'язкові та передбаченими установчими документами суб'єктів господарювання. Важливим чинником, що утруднює управління прибутком, який залишився у розпорядженні підприємства, є певна невизначеність напрямів його використання відповідно до чинного законодавства, установчих документів та з огляду на соціальну відповідальність бізнесу, що унеможливорює виконання прибутком стимулювальної функції.

Сучасний розвиток економіки супроводжується ускладненням і пришвидшенням економічних процесів, реформуванням форм власності і середовища господарювання, зміною напрямів концентрації виробництва і капіталу, зміною процесів перерозподілу ресурсів, що зумовлює об'єктивну необхідність забезпечення прибутковості суб'єктів підприємництва для їх виживання і розвитку. Однією з головних причин економічних труднощів багатьох транспортних підприємств різних форм власності є їхня збитковість або низька прибутковість. Тому проведемо дослідження економічної сутності прибутку, процесів його формування, обліку, розподілу та використання.

Сьогодні існує багато теорій та визначень поняття «прибуток», а також досліджень, пов'язаних із формуванням та розподілом прибутку. Так, згідно із законодавчими актами прибуток являє собою виражений у грошовій формі чистий дохід підприємця на вкладений капітал, який характеризує його винагороду за ризик здійснення підприємницької діяльності, що являє собою різницю між сукупним доходом і сукупними витратами у процесі здійснення цієї діяльності.

С.М. Баранцева визначає прибуток як частину виручки, яка залишається після відшкодування всіх витрат на виробничу і комерційну діяльність підприємства [2]. Характеризуючи перевищення доходів над витратами, прибу-

ток виражає мету підприємницької діяльності і береться за головний показник її результативності (ефективності).

К.І. Посилаєва визначає прибуток як «частину вартості додаткового продукту, виражену в грошах; частину чистого доходу; грошове вираження вартості реалізованого чистого доходу, основну форму грошових накопичень господарського суб'єкта» [3, с. 86].

Найбільш принципова відмінність у визначенні прибутку порівняно з тією системою, яка діє в західних країнах, полягає в тому, що там до складу витрат поряд із заробітною платою, виплатою відсотків на капітал, рентними платежами за землю входить оплата функцій підприємця з організації виробництва товарів і поєднання всіх інших ресурсів у процесі виробництва. Плату підприємцеві за його внесок у виробництво називають нормальним прибутком. Він входить до складу економічних витрат. А різниця між загальним доходом і економічними витратами має назву чистого або економічного прибутку [4, с. 14].

Виходячи з поданих тлумачень різних авторів, можна відзначити, що основою прибутковості є сам прибуток, який і визначає результат фінансово-господарської діяльності підприємств як суб'єктів господарювання. Тому прибуток відбиває її результати і відображає характер впливу багатьох факторів середовища на функціонування транспортного підприємства.

Резерви підвищення прибутку можуть бути сформовані [7]:

- у разі збільшення обсягів випуску і реалізації продукції;
- за рахунок зниження витрат на виробництво і реалізацію продукції;
- у разі комерціалізації інноваційних розробок та впровадження на транспортному підприємстві сучасних досягнень науки і техніки;
- за рахунок підвищення якості продукції, що реалізується.

Розглянемо ці напрями детальніше, використовуючи формули обчислення резервів на базі даних про витрати на виробництво і прибутковість [7].

1. Резерв підвищення прибутку за рахунок збільшення обсягів випуску і реалізації транспортних послуг. Його можна розрахувати за допомогою формули:

$$PZ_o = \sum^n P_i^P \Delta P_i^P, \quad (1)$$

де P_i^P – планова сума прибутку на одиницю i -го виду транспортної послуги; ΔP_i^P – додатково реалізовані суміжні послуги; n – кількість видів транспортних послуг.

Якщо прибуток розрахований на 1 грн. транспортної послуги, то сума резерву його зростання в результаті збільшення обсягів реалізації визначається за формулою:

$$PZ_o = \sum^n P_i^P \Delta O_i^P, \quad (2)$$

де P_i^p – плановий прибуток від реалізації 1 грн. i -го виду транспортної послуги; ΔO_i^p – планова величина збільшення обсягів реалізації i -го виду транспортної послуги.

Проте не багато підприємств можуть дозволити собі нарощувати обсяги виробництва внаслідок того, що їхні виробничі потужності та фінансове забезпечення, з одного боку, та рівень купівельної спроможності і вимоги до продукції їхніх споживачів, з іншого боку, не дають можливості використовувати цей метод.

2. Ще одним напрямом забезпечення резервів підвищення прибутку є зменшення витрат на виробництво і реалізацію транспортних послуг. Для пошуку і визначення шляхів зниження собівартості транспортних послуг аналізують звітні дані калькуляцій витрат на виробництво і реалізацію, використовуючи метод порівняння фактичного рівня витрат із прогресивними, науково обґрунтованими нормами і нормативами за видами витрат, нормативами використання транспортної інфраструктури, транспортних засобів, нормами непрямих матеріальних витрат, капітальних вкладень тощо, які отримані в результаті здійснення організаційно технічних заходів. При цьому необхідно врахувати, що існує декілька напрямів визначення збільшення прибутку у зв'язку з виявленням резервів зниження собівартості.

Першим напрямом є зменшення прямих матеріальних витрат. Для визначення суми можливого резерву збільшення прибутку використовують формулу:

$$PZ_{ум} = \sum_{i=1}^n (MB_i^I - MB_i^{II}) VP_i, \quad (3)$$

де MB_i^I , MB_i^{II} – прямі матеріальні витрати у складі собівартості i -го виду транспортних послуг до і після впровадження науково-технічних досягнень; VP_i – обсяг надання i -го виду транспортних послуг в натуральних одиницях.

Другим напрямом є економія коштів на оплату праці за рахунок впровадження інновацій (зниження трудомісткості). Резерв прибутку в цьому разі можна розрахувати за формулою:

$$PZ_{IT} = \sum_{i=1}^n (Z_i^I - Z_i^{II}) VP_i, \quad (4)$$

де Z_i^I , Z_i^{II} – витрати на оплату праці на i -у одиницю транспортних послуг до і після впровадження інновацій.

Третім напрямом формування резерву збільшення прибутку є зниження умовно-постійних витрат, що можливо за збільшення обсягів надання транспортних послуг. Таку залежність описує формула [7]:

$$PZ_{уп} = \left(\frac{C_\sigma \cdot ПВ_\sigma}{100\%} \right) (K_{уп} - 1), \quad (5)$$

де C_σ – собівартість транспортних послуг в базисному році; $ПВ_\sigma$ – питома вага умовно-постійних витрат у собівартості транспорт-

них послуг у базисному році; $PZ_{уп}$ – сума амортизаційних відрахувань у собівартості транспортних послуг у базисному році; $K_{уп}$ – темп приросту обсягів надання транспортних послуг у плановому році щодо базисного року.

Проте необхідно відзначити, що для українських підприємств транспортної галузі подібні методи найбільш складні у використанні, оскільки для впровадження інноваційних технологій вони не мають ні достатньої кількості власних засобів, ні фінансових інвестицій ззовні, ні належної підтримки з боку держави.

3. Ще одним напрямом виявлення резерву підвищення прибутку є підвищення якості продукції. Методи засновані на тому, що під підвищенням прибутковості підприємств мається на увазі збільшення вартості його капіталу, чого прибуток може і не забезпечувати.

У ринкових умовах прибуток розглядається не лише як результат оптимізації господарської діяльності, але й як економічний показник, який відображається у фінансовій і податковій звітності, що необхідно коректувати в бік зменшення або збільшення залежно від причин, які приводять до такої корекції. З огляду на це пропонується схема взаємодії напрямів підвищення прибутковості транспортних підприємств (рис. 1), на якій відображено послідовність реалізації заходів від найменш витратних до таких, які спрямовані на реструктуризацію транспортного підприємства.

Оцінювання прибутковості транспортних підприємств зазвичай здійснюють із використанням показників ефективності, рентабельності різних аспектів господарської діяльності. У такому разі використовують загальновідомий підхід – відношення результатів (прибутку) до витрат, понесених для досягнення цього результату. Наприклад, в оцінці прибутковості транспортних послуг використовують показник рентабельності продукції [7]:

$$R = \frac{O_i}{C_i}, \quad (6)$$

де R – рентабельність продукції, O_i – обсяг доходів від надання транспортних послуг, C_i – собівартість надання транспортних послуг.

Проте в оцінюванні прибутковості транспортних послуг необхідно враховувати специфіку продукції, зокрема, одночасність виробництва та споживання, високої стандарти безпеки, неможливість усунення браку тощо.

Під час оцінювання прибутковості транспортних послуг пропонуємо до собівартості віднести витрати на забезпечення безпеки перевезень і якості транспортних та суміжних послуг. Прибуток від реалізації транспортних послуг необхідно коригувати з урахуванням сприйняття споживачем якості послуг, а також рівня безпеки перевезень. Тоді формула для оцінки прибутковості транспортних послуг матиме вигляд:

$$R_T = \frac{O_i * k_q * k_s}{C_i + C_q + C_s}, \quad (7)$$

Тримання короткострокового зростання прибутку, але поява ризиків зниження обсягів продажів та довіри покупців у майбутньому		Перехід на покупців із більшою купівельною спроможністю. Зростання прибутку за зростання собівартості. Втрата конкурентної переваги у співвідношенні «ціна-якість»		
	<p>1. <i>Скорочення витрат</i> Передумови: – виробництво або закупівля дешевих матеріалів; – покупці не цінують окремі складники товару; – у конкурентів вищі показники рентабельності продажів; – зростання собівартості</p>	<p>2. <i>Підвищення ціни</i> Передумови: – прибутковість сегменту низька; – покупці високо оцінюють продукцію; – нижчі ціни, ніж у конкурентів; – якість і властивості продукції набагато вищі, ніж у конкурентів</p>	<p>3. <i>Зниження ціни</i> Передумови: – нижчі ціни у конкурентів; – втрата частки ринку через ціни; – мала вірогідність зниження цін конкурентами; – ціна – найбільш важливий показник для покупців; – висока прибутковість діяльності</p>	Зростання обсягів продажів, отримання конкурентної переваги у ціні. За низьких обсягів знизиться прибуток, але за високих обсягів прибуток значно зросте
Стійкість нарощування прибутку та стратегічний розвиток підприємства	<p>10. <i>Формування резервів інноваційного розвитку</i> Передумови: – успішність діяльності; – використання закордонного досвіду; – впровадження інновацій, – наявність позитивної динаміки нарощування вартості капіталу та умов для реалізації інвестицій</p>	Напрями підвищення прибутковості	<p>4. <i>Зміни структури діяльності</i> Передумови: – прибутковість напрямів діяльності дуже відрізняється; – відносні частки сегментів різні; – оцінки покупців різних сегментів різні; – можливість завоювання лідерства за концентрації на окремому сегменті</p>	Підприємству необхідно визначитись щодо напрямку розвитку: або концентрація на ключових сегментах, або об'єднання із суміжними продуктами з метою скорочення витрат і отримання більшого прибутку
	<p>9. <i>Підвищення рівня якості й обслуговування</i> Передумови: – низька якість продукції конкурентів; – незадоволення покупців продукцією на ринку</p>		<p>5. <i>Розширення діяльності в суміжному сегменті</i> Передумови: – наявність переваг у розмірах, прибутках, досвіді; – поглинання конкурентів</p>	Формування взаємопов'язаних продуктів дасть змогу продавати комплекс товарів і збільшить і конкурентний статус і прибуток, знизивши собівартість
Зростання обсягів продажів, що вплине та обсяг доходів та прибутку	<p>8. <i>Зміни в основній діяльності</i> Передумови: – інтеграція з постачальниками або посередниками; – концентрація на тому виді діяльності, який має переваги перед головним конкурентом</p>	<p>7. <i>Проникнення в нові сегменти</i> Передумови: – наявність потужностей і резервів; – слабе конкурентне середовище; – зміна сегментів ринку</p>	Впровадження нових продуктів збільшить прибуток за рахунок диверсифікації	

Рис. 1. Формалізація напрямів підвищення прибутковості транспортних підприємств

де R_t – прибутковість транспортних послуг, k_q – коефіцієнт якості транспортних та суміжних послуг, k_s – коефіцієнт безпеки перевезень, C_q – сума витрат на забезпечення якості транспортних і суміжних послуг, C_s – сума витрат на забезпечення безпеки перевезень.

Якість транспортних послуг пропонуємо оцінювати з використанням опитування споживачів послуг та ретроспективного аналізу задоволених запитів на види послуг [11; 12]. Коефіцієнт якості перевезень має враховувати відношення фактичного рівня відповідності запитам до планового.

Коефіцієнт безпеки перевезень має враховувати відношення кількості надзвичайних ситуацій фактичних до планових, ефективність системи економічної безпеки або її профіль [14; 15].

Таким чином, нарощування прибутковості повинно здійснюватись і екстенсивним, і інтенсивним шляхом та не лише забезпечувати зростання обсягів доходів від реалізації транспортних послуг, а й враховувати їхні специфічні, галузеві характеристики, що впливають на перспективу зростання конкурентного статусу.

Висновки. Управління прибутковістю транспортних підприємств має задовольняти потреби підприємства у формуванні потенціалу економічного розвитку і створювати резерв для реалізації цілей забезпечення ефективності діяльності. Зростання прибутку можливе не лише за рахунок нарощування обсягів надання транспортних послуг та забезпечення максимальної комерційної звантаженості, а й за рахунок реструктуризації активів та оптимізації систем управління. Оцінювання рівня прибутковості має враховувати специфіку надання транспортних послуг, що зумовлено галузевими особливостями та технічними умовами. Подальші дослідження процесів управління прибутковістю транспортних послуг необхідно проводити у напрямі дослідження їхнього впливу на підприємство загалом і на показники його фінансового стану, що визначає конкурентний статус та ринкову ціну.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Криклій О.А., Лисянська О.А. Науково-методичний підхід до планування прибутку банку на основі синтетичних багатовимірних індикаторів // Актуальні проблеми економіки – 2014. – № 7(157) – С. 514–523.
2. Баранцева С.М. Стратегічне управління прибутком підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня к.е.н.: спец.08.00.04/С.М. Баранцева. – Донецьк, 2009. – 22 с.
3. Посилаєва К.І. Підходи визначення прибутку для аналізу ефективності діяльності підприємства / К.І. Посилаєва // Вісник ХНАУ. Серія: Економіка АПК і природокористування. – Х., 2008. – № 7. – С. 83–87.
4. Ткаченко Є.Ю. Управління формуванням прибутку в процесі господарської діяльності підприємств машинобудування: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня к.е.н.: спец. 08.06.01 / Є.Ю. Ткаченко. – Запоріжжя, 2008. – 22 с.
5. Бутинець Ф.Ф. Інтегрований облік як засіб управління підприємством [Електронний ресурс] / Ф.Ф. Бутинець, А.В. Дрabanіч // Бухгалтерський облік, аналіз та аудит: проблеми теорії, методології, організації. – 2016. – № 2. – С. 12–24.
6. Кулаєв Ю.Ф. Економіка гражданской авиации Украины: Монография [Текст] / Ю.Ф. Кулаєв, В.И. Щелкунов. – 2-е изд., дополн. и перераб. – К.: «Феникс», 2010. – 736 с.
7. Ареф'єва О.В. Управління підприємством в теорії фірми [Електронний ресурс] / О.В. Ареф'єва, Н.В. Васюткіна // Інвестиції: практика та досвід. – 2013. – № 24. – С. 60–64.
8. Колесникова Н.М., Снітко Є. Особливості планування показників діяльності в умовах ПАТ «Українські залізниці» // Серія «Економіка і управління» – 2014. – Вип. 29. – С. 110–114.
9. Макаренко О.І. Критерії економічної ефективності роботи підприємства в умовах антикризового управління / О.І. Макаренко // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 7. – С. 121–125.
10. Апарова О.В. Актуальні проблеми визначення фінансово-економічних показників діяльності підприємств авіатранспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pprei/2011_29/Aparova.pdf
11. Вовк О.М. Методичне забезпечення оцінювання ефективності на транспортних підприємствах // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. – Дніпропетровськ: Державний вищий навчальний заклад «Придніпровська державна академія будівництва та архітектури», 2016. – Випуск 2, 2016. – С. 153–159.
12. Криворучко О.М. Системне оцінювання якості транспортних послуг // Стандартизація. Сертифікація. Якість. – 2011. – № 2(69). – С. 46–51.
13. Аверічев І.М., Вовк О.М. Стратегічні напрямки розвитку ринку транспортних послуг в Україні // Економіка, менеджмент, бізнес: зб. наук. праць. – К.: Державний університет телекомунікацій, 2015. – Вип. 2(12). – С. 146–150.
14. Аверічев І.М. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня к.е.н.: спец.08.00.04 / І.М. Аверічев. – К.: 2015. – 24 с.
15. Мізюк В.В. Економічний механізм забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств: дис. канд. екон. наук: 08.00.04/ Мізюк Валентин Васильович. – К., 2011. – 193 с.