

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 656.2:385

Андрієнко М.М., к.е.н., доцент,
доцент кафедри економіки повітряного транспорту
Національний авіаційний університет
Нікольський В.А., магістр
Національний авіаційний університет

УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОВІСТЮ ВИРОБНИЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Андрієнко М.М., Нікольський В.А. Управління прибутковістю виробничої діяльності транспортних підприємств. У статті розглянуто основні економічні аспекти механізму управління прибутковістю підприємств транспортної галузі. Значну увагу приділено складовим елементам, якими визначається механізм управління прибутковістю транспортного підприємства. Досліджено передумови формування механізму. Визначено інструменти механізму управління прибутковістю транспортного підприємства. Значний наголос зроблено на залежності показників прибутковості від кількісних та якісних показників.

Ключові слова: механізм, прибутковість, собівартість, управління, діяльність, транспортне підприємство, умови, показники, транспортні послуги.

Андрієнко М.М., Нікольський В.А. Управление прибыльностью производственной деятельности транспортных предприятий. В статье рассмотрены основные экономические аспекты механизма управления доходностью предприятий транспортной отрасли. Значительное внимание уделено составляющим элементам, которыми определяется механизм управления прибыльностью транспортного предприятия. Исследованы предпосылки формирования механизма. Определены инструменты механизма управления доходностью транспортного предприятия. Значительный упор делается на зависимости показателей доходности от количественных и качественных показателей.

Ключевые слова: механизм, прибыльность, себестоимость, управление, деятельность, транспортное предприятие, условия, показатели, транспортные услуги, обслуживание, интересы, перевозки, транспортировка.

Andriyenko M.M., Nikolsky V.A. Management of profitability of production activity of transport enterprises. The article deals with the main economic aspects of the mechanism of profitability management of transport industry enterprises. Considerable attention is paid to the constituent elements that determine the mechanism of profitability management of the transport enterprise. The preconditions for forming the mechanism are studied. Tools of the management mechanism of profitability of the transport enterprise are determined. Significant emphasis is placed on the dependence of profitability indicators on quantitative and qualitative indicators.

Key words: mechanism, profitability, cost, management, activity, transport enterprise, conditions, indicators, transport services, service, interests, transportation.

Постановка проблеми. Значення перевізної діяльності для економіки країни на сучасному етапі розвитку ринкових відносин досить велике. Пріоритетними є перевезення як пасажирські, так і вантажі, оскільки перші забезпечують право населення на вільне переміщення, а другі збільшують суму доходів підприємства.

Державна програма розвитку транспортного комплексу передбачає підвищення якості наданих послуг та стратегічні напрями перевезень за рахунок нових маршрутів і транспортних засобів. Поєднання перспективних стратегічних рішень розвитку тран-

спортної галузі призведе до росту позитивних тенденцій щодо показників прибутковості перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Підвищення якості транспортних послуг можливе за рахунок підвищення рівня сервісного обслуговування перевезення пасажирів та вантажів, що дасть змогу створити транспортний ланцюжок від відправника до одержувача. Широке коло питань, пов'язаних із розвитком якості перевезень та обслуговування споживачів, знайшло своє відображення в працях як відомих українських учених та практиків, так і іноземних: О.В. Ареф'євої, А.Т. Дерібаса, М.Ф. Тріхункова,

А.Є. Капітонова, А.Г. Кирилової, Л.А. Когана, Ю.Т. Козлова, Н.М. Колесникової, Ю.Ф. Кулаєва, Л.Б. Мірогіна, М.Д. Ситника, С.В. Саркісова, Є.М. Сича, С.С. Ушакова та ін.

Постійно зростаючий попит на якісні перевезення вимагає розроблення методів, способів та умов ефективної їх реалізації, тому сучасний етап розвитку економіки потребує подальшого підвищення якості перевезень і сервісних послуг, модернізації інфраструктури, в основі яких – використання системного підходу, об'єктивних економічних законів тощо. Протягом останніх років змінюються умови роботи і розвитку транспорту, які зумовлені ринковими реформами та переходом на нові методи сучасного менеджменту перевізного процесу. Разом із тим проблеми підвищення ефективності та конкурентоспроможності перевезень у ринкових умовах недостатньо вивчені.

Постановка завдання. Отже, для залучення нових пасажирів та вантажовласників і розширення наявного сегменту транспортного ринку стає об'єктивно необхідним і вкрай актуальним дослідження механізму управління прибутковістю транспортного підприємства.

Виклад основних результатів. Мета і результати здійснення вантажних та пасажирських перевезень повинні визначатися відповідними економічними та фінансовими показниками. Ці показники повинні на достатньому рівні характеризувати необхідні планові завдання з обсягів перевезень, які забезпечують досягнення основної мети, фактичний ступінь досягнення визначених завдань, а також питомі витрати матеріальних і трудових ресурсів, необхідних для виконання всіх транспортних та супутніх процесів.

Прибутковість виробництва – це об'єктивна категорія, яка притаманна всім підприємствам, зайнятим у галузях матеріального виробництва. З погляду діалектики прибутковість виробничих процесів характеризує результативність, що реалізується під час використання необхідних ресурсів та отримання доданої вартості. Таким чином, різні наукові підходи зумовлюють необхідність розгляду системи показників прибутковості виробництва на основі результатів та витрат транспортного виробництва.

Автори [6, с. 459] складниками механізму управління формуванням прибутку підприємства у широкому значенні визначають: державне нормативно-правове регулювання питань формування прибутку підприємства, ринковий механізм формування прибутку підприємства і внутрішній механізм управління формуванням прибутку підприємства, який взаємодіє з механізмом управління підприємством та з механізмом управління прибутком підприємства.

Доцільно підкреслити, що до складників механізму відносять цілі, завдання, об'єкти, суб'єкти, принципи, методи та інструменти, інформацію, показники. З іншого боку, до механізму відносять аналіз та моніторинг зовнішнього та внутрішнього середовища, аналіз обсягу, складу та структури при-

бутку, планування управлінського рішення, впровадження та реалізацію заходів, оцінку й контроль.

Механізм управління прибутковістю підприємства неможливо розглядати без процесів управління доходами та витратами, які є його основою.

Управління доходами залежить від асортиментної політики, цінової політики, маркетингових та рекламних методів, планування та прогнозування доходів, формування збутової мережі [3 с. 190]. На процеси управління витратами впливають ті методи, за допомогою яких визначаються собівартість та загальна сума витрат.

Оскільки прибуток підприємства займає значне місце та пов'язаний із його місією та цілями, то основними завданнями механізму управління прибутковістю виробничої діяльності підприємства є: прибутковість транспортних та нетранспортних послуг, оптимальний підприємницький ризик, забезпечення ресурсами, інвестування у розвиток, резерви росту прибутковості, підвищення якості та ефективності.

Прибутковість підприємств транспортної галузі за останні чотири роки значно скоротилася, тобто велика їх кількість має тенденцію до збитковості через глобальні світові кризи та військові дії на сході країни. Збільшення прибутку залежить від системного управління ним [9 с. 22]: прийняття управлінських рішень за основними аспектами його формування, розподілу та використання; політики управління прибутковістю в процесі операційної, інвестиційної та фінансової діяльності; виконання комплексу завдань, що пов'язані з обсягами діяльності, сумою доходів, витрат, використанням матеріально-технічної база та підвищенням продуктивності праці.

Стратегія підприємства залежить від орієнтації підприємства на прибуток [8 с. 301]: стратегія задовільного прибутку, стратегія мінімізації прибутку та стратегія максимізації прибутку. Сучасні українські підприємства найчастіше вибирають стратегію максимізації прибутку, що означає реалізацію її в короткостроковому періоді, відсутність темпів зростання в довгостроковому періоді, використання прибутку на поточні цілі, відсутнє розширене відтворення, збільшується загроза банкрутства через високі рівні ризику [7].

Механізм управління прибутковістю виробничої діяльності транспортного підприємства включає в себе процеси формування, розподілу та використання прибутку [4].

Розглянемо зв'язок натуральних показників із вартісними. Собівартість перевезення вантажів C_i та пасажирів (табл. 1) залежить від загальної собівартості реалізованої продукції $\sum_{i=1}^n C$ та обсягів виконаних робіт $\sum_i P$ (окремо визначаються витрати та результати для пасажирського та вантажного руху). Рентабельність R перевезення залежить від суми прибутку, отриманого від перевізних опе-

Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, тис. т

Вид транспорту	Роки				
	2013	2014	2015	2016	2017
Залізничний					
- відправлення	377318,3	325171,0	292104,7	292104,7	277288,9
- перевезення	443601,5	386276,5	349994,8	343433,5	339550,5
Морський	3428,1	2805,3	3291,6	3032,5	2253,1
Річковий	2840,5	3144,8	3155,5	3641,8	3640,2
Автомобільний	1260767,5	1131312,7	1020604,0	1085663,4	1121673,6
Авіаційний	99,2	78,6	69,1	74,3	82,8
Трубопровідний	125941,1	99679,5	97231,5	106729,2	114810,4

рацій, пов'язаних із рухомим складом, та загальної собівартості послуг.

$$C_i = \frac{\sum_{i=1}^n C}{\sum_i P},$$

де $\sum_{i=1}^n C$ – собівартість перевезеної n -ї маси вантажів, грн.;

$\sum_i P$ – обсяг n -ї маси вантажів, т.

$$R = \frac{\sum_{i=1}^n \Pi}{\sum_i C} \cdot 100\%,$$

де $\sum_{i=1}^n \Pi$ – прибуток від здійснення перевезення n -ї маси вантажів, грн.

Крім того, на транспорті за потреби виконуються інші операції: завантаження, вивантаження, переробка, експедирування, транзитні перевезення тощо.

Прибуток підприємства від реалізації продукції (робіт, послуг) залежить від таких чинників: обсягу реалізації продукції, цін на послуги, цін на паливо, матеріали, тарифів на електроенергію, рівня витрат на матеріальні та трудові ресурси [1 с. 104]. Ці чинники є внутрішніми для підприємства, тому що вони безпосередньо залежать від діяльності підприємства.

На величину валового прибутку впливають такі чинники: зміна тарифів на послуги підприємства; зміна цін на матеріали, тарифи на енергію, паливо, тарифних ставок та посадових окладів; зміна обсягу чистого доходу від реалізації продукції за оцінкою базової собівартості; збільшення чистого доходу (виручки) від реалізації продукції за рахунок структурних зрушень у складі продукції; зміна витрат на 1 грн.; зміна собівартості реалізованої продукції за рахунок структурних зрушень у складі продукції тощо.

Механізм управління прибутковістю діяльності транспортного підприємства за природними умовами є системним утворенням, кожна система відповідає певним властивостям.

Механізм управління прибутковістю діяльності транспортного підприємства є системою, тому що повинен узгоджувати відповідно до вибраної місії основні цілі та завдання. У ньому виділяють елементи управління та функціональні підсистеми.

Функцію узгодження, поєднання та реалізації виконують функціональні підсистеми механізму: організація; планування, прогнозування, стимулювання, фінансування, відповідальність, регулювання, облік, аналіз, контроль.

Організація – це засоби ведення господарства, які базуються на його потенціалі з використанням ринкових принципів господарювання: самостійність, договірні відносини з клієнтурою, комерційний інтерес тощо.

Планування – це науково обгрунтоване встановлення темпів і пропорцій взаємопов'язаного розвитку всіх ланок транспортного виробництва на всіх рівнях управління.

Прогнозування – це наукове обгрунтування можливих кількісних та якісних змін стану підприємства в майбутньому, також альтернативних способів і строків досягнення очікуваного стану за допомогою певних принципів: цілеспрямованості, системності, наукової обгрунтованості тощо.

Стимулювання – стимули для одержання прибутку за рахунок транспортно-сервісних операцій; усі види маркетингової діяльності, що стимулюють попит споживачів за рахунок прес-конференцій, виставок, некомерційних статей про фірму; спонукання колективу до високопродуктивної праці, державний протекціонізм в організації під час здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень, упровадження у виробництво досягнень НТП.

Фінансування – цільове забезпечення грошовими коштами експлуатаційної та підсобно-допоміжної діяльності за рахунок комерційного механізму для покриття поточних експлуатаційних витрат та капіталовкладення в оновлення, розширення, модернізацію центру.

Відповідальність – один з аспектів складного взаємозв'язку суспільства і бізнесу, що визначає обов'язок приймати певні рішення та вирішувати відповідні проблеми не тільки для одержання прибутків, а й перед трудовим колективом.

Регулювання – це процес взаємозв'язку і взаємодії трьох основних ринкових елементів: пропозиції,

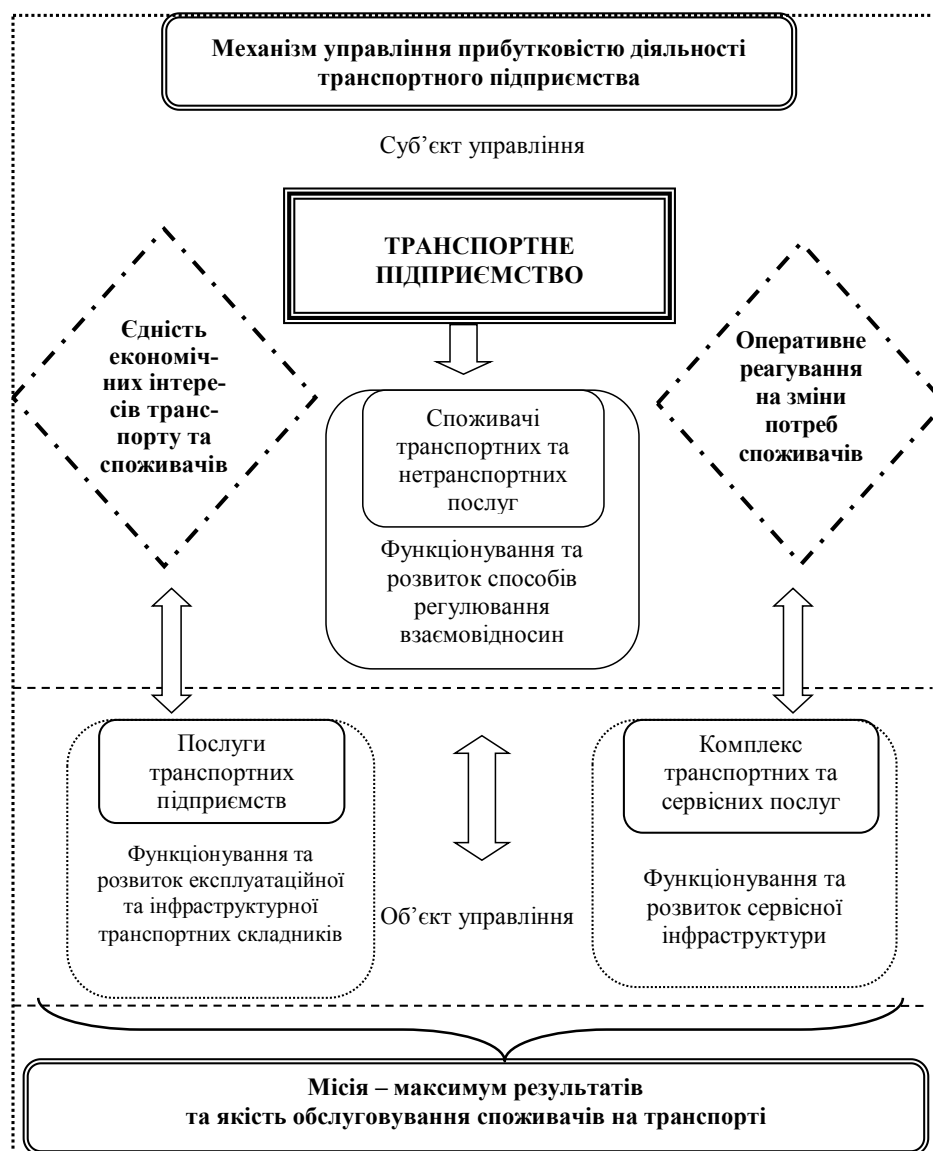


Рис. 1. Схема складників механізму управління прибутковістю виробничої діяльності транспортного підприємства

попиту та ціни, за допомогою яких проявляють свою дію закони попиту та пропозиції й вартості; здійснюється за допомогою функції менеджменту щодо вивчення змін та чинників зовнішнього середовища, що мають вплив на якість управлінського рішення та функціонування системи управління на основі заходів із доведення параметрів «входу системи» до якісно вдосконалених «продуктів виходу».

Облік, аналіз і контроль – підсистема кількісного й якісного вимірювання дійсного стану механізму для координованої роботи з пошуку та реалізації резервів фірми, які відповідатимуть ринковим вимогам і місії транспортної фірми.

Механізм управління прибутковістю діяльності транспортного підприємства є системою, тому що тут здійснюється взаємодія окремих елементів функціональних підсистем із суб'єктом управління. У цьому процесі взаємодії використовуються методи, важелі

та здійснюється відповідне забезпечення операційних процесів.

Слід зауважити, що в теорії управління щодо практики функціонування підприємств прибутковість підприємства залежить від вчасної його адаптації до змін у виробничих, майнових, трудових відносинах та реалізації цілей для підтримання конкурентоспроможності [2 с. 63].

Методи становлення та функціонування – це прийоми або способи, на основі яких функціонує та здійснює подальший розвиток механізму. Слід виділити такі методи: економічні, організаційні, соціально-психологічні, фінансові, маркетингові, правові тощо.

Економічні методи – це способи та прийоми впливу економічних законів на ефективність перевізної та іншої діяльності на транспорті.

Організаційні методи – це способи впорядкування управлінської та організаційної структур здійс-

снення перевезень, забезпечення взаємодії з іншими видами транспорту з наданням сервісних послуг відповідної якості.

Соціально-психологічні методи характеризуються мотивами соціальної поведінки працівників, оскільки традиційні форми матеріального заохочення поступово втрачають стимулюючий характер, визначають цілеспрямований вплив на колектив, групу працівників і регулюють відносини між ними.

Фінансові методи – це способи впливу фінансових відносин на господарський процес, які діють у двох напрямках: за лінією управління рухом фінансових ресурсів та за лінією ринкових комерційних відносин.

Адміністративно-розпорядчі – передбачають юридичний і адміністративний вплив на виробничо-фінансову діяльність фірми, які базуються на правових діях, авторитеті влади тощо.

Економічний механізм можна використовувати у тому разі, якщо є початкове, кінцеве економічні явища та існують чинники, що визначають характер відповідних явищ.

Маркетингові – передбачають комплексне вивчення транспортного ринку і попиту на транспортну продукцію для створення найкращих умов реалізації послуг суб'єктам-споживачам.

Правові – прийоми, які є основою для застосування всіх вищезгаданих методів. Вони передбачають для транспортного підприємства відповідні санкції за невиконання договірних зобов'язань перед споживачами: штрафи, повернення платежів тощо.

У комплексі ці складники забезпечують функціонування безперервності всього механізму управління прибутковістю діяльності підприємства.

Важелі – це набір показників, за допомогою яких керуюча система може впливати на господарську діяльність транспортного підприємства. До них

відносять техніко-економічні показники: кількісні й якісні показники використання рухомого складу, особливості роботи транспорту, переваги і недоліки та виробничо-фінансові: експлуатаційні витрати, собівартість, рентабельність тощо.

Об'єктом управління є транспортне підприємство, яке виконує перевезення з наданням супутніх операцій, що визначаються особливостями механізму управління прибутковістю діяльності транспортного підприємства.

Висновки. Ефективність транспортного підприємства доцільно визначати інтегральними індексами ефективності підсистем: структурної, функціональної організаційної, управлінської, які порівнюються з еталонними значеннями.

Слід зазначити, що зміни розвитку складників механізму управління ефективністю транспортного підприємства залежать від їх збалансованості, що залежать від перелічених зовнішніх та внутрішніх чинників.

Забезпечення умов формування механізму управління прибутковістю діяльності транспортного підприємства та реалізація схеми управління забезпечать конкурентоспроможність транспортних та супутніх послуг, їх якість та, відповідно, збільшуватимуть значення прибутку. У подальшому доцільним буде визначення основних етапів розвитку діяльності транспортного підприємства, які відображають діяльність усіх підсистем механізму: необхідність існування транспортних підприємств із метою надання транспортних послуг; підбір працівників, які забезпечать якість транспортних послуг; забезпечення необхідною інформацією з різних джерел; визначення основних показників роботи підприємства та показників якості обслуговування споживачів; формулювання звітності за встановленими формами; можливість корегування поточної діяльності стратегічних напрямів розвитку.

Список літератури:

1. Андриєнко М.М. Економіко-математична модель підвищення ефективності контейнерних перевезень. *Стан та проблеми функціонування підприємницьких структур в умовах перманентної економіки*: монографія; за ред. д.е.н., проф. Ю.Ю. Нестерук. Умань, 2016. С. 103–108.
2. Ареф'єва О.В., Васюткіна Н.В. Управління підприємством в теорії фірми. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 24. С. 60–65.
3. Боднарюк В.А. Структура економічного механізму управління прибутком торговельного підприємства. *Науковий збірник НЛТУ України*. 2012. № 22.5. С. 188–194.
4. Бондаренко Н.С., Тюленева Ю.В. Удосконалення управління прибутком на підприємстві. URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/download/102586/97662>.
5. Коваленко Д.І., Бейгул В.І. Формування стратегії управління прибутковістю підприємства. *Міжнародний науковий журнал*. 2015. № 2. С. 43–48.
6. Мельничук Г.С., Нестерук А.А. Теоретичні засади розробки механізму управління формуванням прибутку підприємства. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. № 14. С. 458–462.
7. Нагайчук В.В. Показники оцінки якості прибутку підприємства та їх залежність від обраної стратегії. URL: http://www.nbu.gov.ua/Soc_Gum/Vchetei/2011_2_1/NV-2011-V2_23.pdf.
8. Николишин С.Є. Прибуток підприємства та особливості управління ним. *Young Scientist*. 2017. № 2(42). С. 299–303.
9. Ніпаліді О. Практика управління прибутком підприємств в умовах про циклічності економіки. *Міжнародний науковий журнал*. 2016. № 3. С. 19–30.