

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

УДК 338.47:656.13

І. Г. АБЕРНІХІНА^{1*}, Н. В. ВАЛЕНЮК^{2*}, Г. О. СУБОТІНА^{3*}

^{1*}Каф. «Фінанси», Національна металургійна академія України, пр. Гагаріна, 4, Дніпро, Україна, 49600, тел. +38 (068) 905 15 45, ел. пошта irina.abernihina@gmail.com, ORCID 0000-0003-0692-1276

^{2*}Каф. «Фінанси», Національна металургійна академія України, пр. Гагаріна, 4, Дніпро, Україна, 49600, тел. +38 (066) 951 11 67, ел. пошта NatalyaValenuk@i.ua, ORCID 0000-0001-6433-6177

^{3*}Каф. «Фінанси», Національна металургійна академія України, пр. Гагаріна, 4, Дніпро, Україна, 49600, тел. +38 (067) 557 75 59, ел. пошта ann777ua@gmail.com, ORCID 0000-0002-9130-2156

ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА НАПРЯМАМИ КОМЕРЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Мета. Дослідження присвячено аналізу можливих шляхів підвищення рентабельності підприємства, що займається автомобільними перевезеннями. Шляхи підвищення рентабельності передбачається обґрунтувати за напрямками комерційної діяльності підприємства. Головною метою роботи є розрахунок вартості конкретних заходів підвищення рентабельності з обґрунтуванням можливих джерел їх фінансування. **Методика.** У статті здійснено аналіз структури ринку транспортних послуг України. Встановлено обсяг вантажних перевезень досліджуваного підприємства. Проаналізовано частки витрат за напрямками комерційної діяльності та відповідні їм частки прибутку, що отримує підприємство від конкретного напрямку. **Результати.** Проведений аналіз показав, що найбільш значимими й прибутковими є два напрями комерційної діяльності: транспортування та експедирування вантажів. Ремонт і обслуговування автотранспорту в загальній структурі займають також значне, але не досить прибуткове місце. Найбільш затратною частиною діяльності підприємства є продаж запасних частин для автотранспорту. Інші напрямки діяльності, такі як оренда, миття автомобілів, послуги страхування тощо займають досить невелику частку, але мають перспективи розвитку. Для кожного напрямку комерційної діяльності підприємства запропоновані заходи, спрямовані на підвищення їх ефективності. Автори пропонують більш детально звернути увагу на пункт «установлення сучасних засобів контролю та моніторингу». Для всіх підприємств транспортної галузі постає питання економії витрат через стрімке й постійне зростання вартості палива. Програма економії даної статті витрат досить актуальна для підприємства автомобільних перевезень. **Наукова новизна.** На сьогодні підприємство, діяльність якого розглянута в дослідженні, не використовує систему GPS-контролю. Тому з метою зниження витрат на паливо та координації діяльності підприємства у статті запропоновано й розраховано вартість впровадження системи GPS-контролю. **Практична значимість.** Це впровадження дозволить знизити витрати на енергетичні ресурси, що позитивно вплине на собівартість послуг, які надає підприємство. Зниження собівартості послуг дозволить отримати більший прибуток, що призведе до зростання показників рентабельності.

Ключові слова: автомобільні перевезення; рентабельність підприємства; транспортні послуги; джерела фінансування заходів

Вступ

Ринок послуг автомобільного транспорту є важливою складовою транспортної галузі України і потребує державної підтримки через нерозвиненість транспортної інфраструктури та значне зношення основних засобів, високий

рівень споживчих і промислових цін. Необхідність модернізації транспортної інфраструктури для просування послуг автомобільного транспорту обумовлена посиленням процесів інтеграції національної транспортної системи у європейську, що сприятиме підвищенню

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ефективності та конкурентоспроможності галузі автомобільного транспорту [2].

У сучасних умовах господарювання найактуальнішою проблемою є підвищення ефективності діяльності всіх галузей, оскільки екстенсивні чинники росту суспільного виробництва стають все більш обмеженими. Водночас ринкові умови господарювання посилюють роль і значення удосконалення виробничих відносин та господарського механізму в формуванні ефективного конкурентоспроможного виробництва, здатного забезпечувати продовольчу безпеку країни й нарощувати експорт окремих видів продукції та продовольства, що збільшить внесок в економіку країни [1].

Зростання будь-якого показника рентабельності залежить від багатьох чинників, зокрема від системи управління підприємством, підвищення ефективності використання ресурсів, стабільності взаємних розрахунків і системи розрахунково-платіжних відносин із банками, постачальниками й покупцями. Найважливішими факторами зростання прибутку є зростання обсягу виробництва й реалізації продукції, впровадження науково-технічних розробок, підвищення продуктивності праці, зниження собівартості, поліпшення якості продукції [8].

Проблему підвищення рентабельності підприємств досліджує багато науковців. Вектори дослідження охоплюють такі питання: діагностика рентабельності діяльності підприємства та оцінка факторів впливу на рентабельність підприємства [1, 8], шляхи підвищення рівня прибутковості та дієвості управління прибутком вітчизняних підприємств [3, 5, 6, 11], аналіз прибутку та рентабельності як показників ефективності виробництва [12], розробка стратегії організації вантажних перевезень у контексті підвищення їх дохідності [7], державна політика розвитку інфраструктури ринку автомобільного транспорту [2, 4, 9].

Мета

За мету статті ми ставимо проаналізувати можливі шляхи підвищення рентабельності підприємства за напрямками його комерційної діяльності, а також провести розрахунки вартості конкретних заходів підвищення рентабельності з обґрунтуванням можливих джерел їх фінансування.

Методика

Для отримання емпіричних даних авторами здійснено комплексний аналіз діяльності підприємства галузі автомобільних перевезень із оцінкою технічних характеристик парку автомобілів, структури й динаміки вантажних перевезень за останні роки, із виділенням напрямів його комерційної діяльності та зазначенням частки прибутку за кожним напрямом. Окрім того, виконано огляд наукової літератури з теми дослідження з використанням повнотекстових і реферативних баз даних. Теоретичною базою дослідження стали наукові статті періоду 2013–2017 рр.

Результати

Вантажні та пасажирські автоперевезення – значний сегмент українського бізнесу, адже транспортними послугами користуються практично всі галузі народного господарства та переважна більшість населення.

Сьогодні на ринку комерційних перевезень України здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які використовують більше 154 тис. транспортних засобів. На рис. 1 подано розподіл транспортних ліцензій за видами перевезень.

Обсяг перевезень на сучасному ринку транспортних послуг, який за своєю природою має задовольняти потребу населення та суспільного виробництва в перевезеннях вантажів, суттєво скоротився через економічну нестабільність у країні, значне підвищення цін на паливо, що в першу чергу викликано падінням курсу національної валюти та інше. Варто врахувати місце транспортних послуг у структурі ринку логістики та спеціалізацію компаній, що реалізують функцію перевезення: для власних потреб чи для надання послуг стороннім суб'єктам економічної діяльності. У цій статті досліджено діяльність підприємства, для якого функція перевезень є профільною та визначальною в отриманні прибутку.

ТОВ «М» – транспортно-експедиційне підприємство, яке успішно і конкурентоспроможливо працює на ринку транспортних послуг уже понад 6 років. Основною сферою діяльності підприємства є вантажні перевезення автомобільним транспортом на міжміських та міжнародних напрямках.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

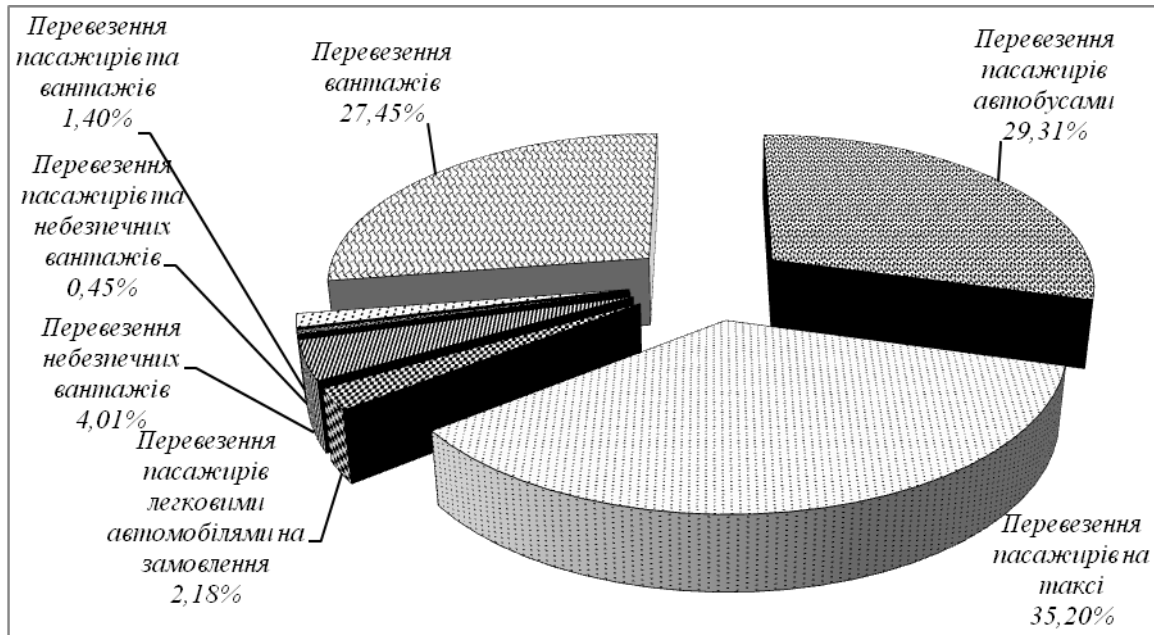


Рис. 1. Структура чинних транспортних ліцензій [10]

Fig. 1. Structure of valid transport licenses [10]

Автопарк підприємства складається із 48 транспортних одиниць вантажопідйомністю від 2 до 52 тонн. Рік випуску транспортних засобів досить різний: здебільшого це транспорт не старший ніж 5 років, але є й досить старі

транспортні засоби, рік виробництва яких – початок 2000-х років. У таблиці 1 подано технічні характеристики транспортних засобів досліджуваного підприємства.

Таблиця 1

Технічні характеристики транспорту

Table 1

Technical characteristics of the transport

Марка автомобіля	Тип кузова	Розміри кузова, м			Вантажопідйомність, т	Корисний об'єм, м ³	Кількість одиниць, шт
		довжина	ширина	висота			
DAF	Тент	13,6	2,45	2,8	22	86	12
Cherau	Рефрижератор	13,4	2,45	2,6	20	86	8
MAN	Ізотерм	13,4	2,45	2,6	21	92	6
Volvo	Цистерна	13	2,45	2,8	22	25	8
CRYO AB	Цистерна	12,6	2,45	2,8	18	20	9
Goldhover	Платформа	16	2,7	1,3	52	–	2
Brochus	Платформа	13,6	2,7	1,3	40	–	2
DAF	Кран-маніпулятор	13	2,45	3,8	22	96	1

Аналіз вантажних перевезень підприємства за 2016–2017 роки подано в таблиці 2.

Обсяг вантажних перевезень ТОВ «М» у 2016–2017 роках

Table 2

The structure of freight transportations by automobile transport LLC «M» in 2016-2017 years

Показник	2016 рік		2017 рік	
	тонн	%	тонн	%
Загальний вантаж, у т. ч.:	24 346	100 %	29 930	100 %
юридичні особи	16 556	68 %	23 046	77 %
державні установи	5 356	22 %	5 387	18 %
фізичні особи	2 435	10 %	1 496	5 %
Загальна відстань, тис. км	1 219		1 332	

Динаміку вантажних перевезень автотранспортом підприємства в 2016–2017 роках подано на рис. 2.

Проведений аналіз діяльності підприємства показав, що через події, які відбулися в країні у 2014 році, стан фінансів компанії у наступні роки не зазнав значного росту, а за деякими видами перевезень суттєво знизився ряд показників. Так, у 2016 році компанія здійснила перевезення 24 346 т вантажів, при цьому відстань, подолана транспортом компанії, склала 1 219 км. Порівняно з 2013 роком це на 32 % менше за вантажем та на 30 % менше за відстанню. Це відбулося через фактичну втрату частки ринку територій АР Крим, частини Луганської і Донецької обл., нестабільний політичний та фінансовий стан у країні протягом декількох років та значне скорочення інвестиційних можливостей.

Наступний 2017 рік став для ТОВ «М» знаковим, оскільки в цьому році підприємство показало деяке зростання обсягів підприємницької діяльності, а головне – підприємству вдалося зберегти контракти з ключовими клієнтами. Порівняно з 2016 роком зростання обсягів перевезень за вантажем склало майже 23 %, за загальною відстанню відбулося зростання на 9,3 %. Обсяги перевезень зросли за рахунок збільшення маси вантажу на кожну транспортну одиницю. Так, у 2016 році постійно задіяні були 42 одиниці транспорту, що склало майже 580 т на кожну одиницю. У 2017 році цей показник склав 767 т на кожну одиницю, притому постійно задіяними були 39 одиниць транспортних засобів. Таким чином, можна відзначити

загальну тенденцію до економії клієнтами своїх витрат, зокрема витрат на транспортування. Так, у попередні 2009–2013 роки досить багато клієнтів могли собі дозволити замовляти перевезення з неповним заповненням корисного об'єму. Нерідкими були випадки, коли замовник перевезення відвантажував напівпорожню машину, притому вартість послуг сплачувалась як за повне перевезення. У період із 2014 по 2017 рік таких перевезень майже не було, а якщо й траплялися такі випадки, то клієнти сплачували лише за фактично перевезену вагу (рис. 2).

Аналіз обсягів перевезень у 2016–2017 роках показав, що особливих змін не відбулося. Так, частка юридичних осіб, які скористалися послугами ТОВ «М», є переважною і складала 68 % у 2016 та 77 % у 2017 р. Частка перевезень на замовлення державних установ дещо скоротилась із 22 % у 2016 році до 18 % у наступному, але в абсолютному вимірі суттєвих змін не відбулося: 5 356 т у 2016 році проти 5 387 т у 2017 році. Щодо фізичних осіб, то можна зазначити, що частка цієї групи клієнтів скоротилась майже вдвічі як у фактичному значенні – 2 435 т проти 1 496 т, так і у відсотковому – 10 % у 2016 році проти 5 % у 2017 році. Ця тенденція спостерігається з початку 2014 року і частка перевезень на замовлення фізичних осіб постійно падає. Основним фактором, який впливає на такі показники, є економічна ситуація в країні, яка не дозволяє фізичним особам витрачати додаткові кошти на послуги перевезень.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

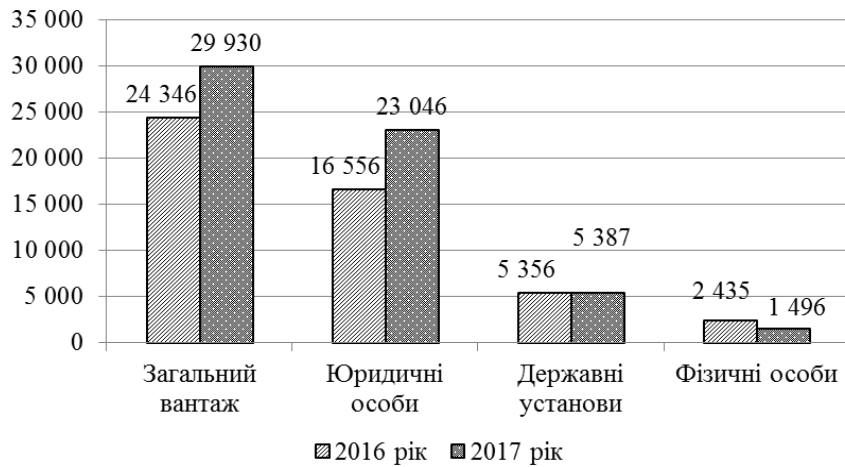


Рис. 2. Динаміка вантажних перевезень ТОВ «М» за 2016–2017 роки

Fig. 2. Dynamics of freight transportations LLC «M» in 2016–2017 years

На сучасному етапі ефективність діяльності підприємств характеризується відносною дохідністю, яка визначається, наприклад, показником рентабельності продукції, тобто співвідношенням прибутку з витратами. Фінансовий стан підприємства треба систематично й усебічно оцінювати з використанням різних методів і прийомів аналізу. Неefективність використання фінансових ресурсів призводить до низької платоспроможності і, як наслідок, до зниження рентабельності підприємства. А рента-

бельність підприємства залежить від рівня його прибутку.

Проаналізувавши основні напрями комерційної діяльності ТОВ «М» за 2016–2017 роки, співвіднівши доходи та фінансові витрати за кожним напрямом, можна зробити висновок, що різні напрями додають до бюджету компанії непропорційні прибутки. У таблиці 3 наведені основні напрями комерційної діяльності та частка прибутку, яка отримана від них підприємством.

Таблица 3

Аналіз напрямів комерційної діяльності ТОВ «М» у 2017 році

Table 3

Analysis of directions of commercial activity, LLC «M» in 2017 year

№ з/п	Напрямок комерційної діяльності	Частка витрат на напрям, %	Частка прибутку від напрямку, %
1	Транспортування вантажів власним транспортом	35	42
2	Експедитування вантажів	20	33
3	Ремонт і обслуговування автомобілів	13	14
4	Продаж запасних частин	28	8
5	Інші види	4	3

Із таблиці видно, що найбільш значимими та прибутковими є два напрями: транспортування та експедитування вантажів. Ремонт і обслуговування автотранспорту в загальній структурі займає теж значне, але не досить прибуткове місце. Найбільш затратною частиною діяльності підприємства є продаж запасних частин для

автотранспорту. Частка витрат на цей вид діяльності значна і складає 28 %, але частка прибутку в загальній сумі складає лише 8 %. Інші напрями діяльності, такі як оренда, миття автомобілів, послуги страхування тощо становлять невелику частку, але мають перспективні можливості для розвитку.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Для кожного напрямку комерційної діяльності підприємства можна запропонувати наступні заходи, направлені на підвищення їх ефектив-

ності. У таблиці 4 подано шляхи підвищення рентабельності та очікуваний результат від запропонованих заходів.

Таблиця 4

Шляхи підвищення рентабельності за напрямками діяльності ТОВ «М»

Table 4

Ways to increase the profitability in the directions of LLC «M» activity

№ з/п	Напрямок діяльності	Шляхи підвищення рентабельності	Очікуваний результат
1	Транспортування вантажів	Аналіз технічного стану транспорту підприємства	Дозволить знизити матеріальні витрати на ремонт, зменшити час простою в ремонтній зоні, за рахунок чого підвищиться ефективність перевезення на одиницю транспорту і зменшиться собівартість перевезення
		Встановлення сучасних засобів контролю та моніторингу	Ліквідує надлишковий необґрунтований пробіг транспорту, зменшить витрати на паливо та мастильні матеріали, унаслідок чого зменшиться собівартість перевезень
		Оптимізація штатного персоналу водіїв	Зменшить постійні витрати на оплату праці водіїв та податки, знизить собівартість перевезення
2	Експедирування вантажів	Збільшення різниці між тарифами Замовника і Виконавця	Збільшить рентабельність за рахунок збільшення прибутку при одночасному зменшенні витрат компанії
		Оптимізація відстрочки платежу	Унеможливить «фінансовий розрив» та мінімізує потребу використання короткострокового кредитування, що у свою чергу призведе до зниження собівартості одиниці послуги
3	Ремонт і обслуговування автомобілів	Розвинення мережі клієнтів	Зросте оборот компанії, що за однакових постійних витрат збільшить прибуток
4	Продаж запасних частин	Впровадження спеціалізованої програми обліку за товарними запасами	Дозволить контролювати товарні запаси, дасть можливість економити на витратах для поповнення запасів
		Аналіз обороту запасних частин	Дасть можливість збалансувати рівень та асортимент запасу, зекономити на витратах тільки на необхідні та високооборотні запасні частини
		Структурні зміни в управлінні напрямом	Унеможливають дублювання витрат на поповнення запасів або, навпаки, виникнення дефіциту запасів

Пропонуємо більш детально звернути увагу на пункт «установлення сучасних засобів контролю та моніторингу». Сьогодні для всіх підприємств транспортної галузі постає питання економії витрат. Причиною цього факту стало стрімке й постійне зростання вартості палива. Програма економії цієї статті витрат постійно хвилює керівництво підприємств перевізників,

оскільки водії використовують транспорт і для власних потреб, і «зливають» паливо. Декілька років в Україні спостерігається тенденція до встановлення систем GPS-контролю на підприємствах, діяльність яких пов'язана з використанням транспорту і, відповідно, транспортними витратами.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

На даному етапі діяльності ТОВ «М» не використовує систему GPS-контролю, тому доцільним буде запропонувати йому встановлення сучасних засобів контролю й моніторингу з метою зниження витрат на паливо та координації діяльності підприємства. Це впровадження вплине на собівартість послуг, які надає підприємство. Зі зниженням цієї статті витрат зміниться ряд показників, зокрема зросте прибуток підприємства й, відповідно, показники рентабельності.

Проведене дослідження сучасних транспортних систем контролю призвело до вибору системи GPS-контролю транспорту «Сіріус Навігатор». Прилад GPS-спостереження встановлюють на автомобілі перевізника. Він фіксує час, дату, координати, швидкість та інші характеристики. Інформація з приладу накопичується на сервері даних, звідки надходить до програми користувача. Є варіанти використання системи як одним користувачем, так і декількома в межах локальної комп'ютерної мережі або через Інтернет. Основою системи є програмний комплекс Navis. Система може бути адаптована для використання даних в наявних

бухгалтерських та аналітичних програмах (1С, та ін.). Вона не потребує створення аналітичних контролюючих підрозділів на підприємстві. За умови правильного налаштування система не просто видає багатосторінкові звіти з великою кількістю даних, а формує підсумки за фактами виявлених порушень, що економить безцінний робочий час працівників.

У масштабному плані економічний ефект від впровадження системи GPS-контролю транспорту полягатиме в підвищенні якості обслуговування клієнтів, зниженні собівартості послуг (і цін на них) і, як результат, у підвищенні конкурентоспроможності на ринку, виході на провідні позиції, зростанні оборотів і, відповідно, прибутку. Інакше кажучи, впровадження системи GPS-контролю автотранспорту «Сіріус Навігатор» дозволить підвищити якість діяльності ТОВ «М» і економічний ефект від цього впровадження відчуватиметься на підприємстві протягом тривалого часу. У таблиці 5 подано перелік та вартість необхідного обладнання для впровадження системи GPS-контролю з розрахунку 48 машин, що є в наявності.

Таблиця 5

Необхідні складові системи GPS-контролю

Table 5

Necessary components of the GPS control system

Найменування обладнання	Необхідна кількість, од.	Вартість, грн/од.	Загальна вартість, грн
Комплекс Navis	5	12 000	60 000
Програмне забезпечення	1	35 000	35 000
Прилад GPS-спостереження	48	2 800	134 400
Усього, грн			229 400

Таким чином, загальна вартість обладнання, яке необхідно придбати, становить 229 400 грн. До того ж підприємство має сплатити за вста-

новлення приладів спостереження (100 грн/од.), програмне обслуговування. У таблиці 6 подано вищезазначені роботи та їх вартість.

Таблиця 6

Необхідні послуги та їх вартість

Table 6

Necessary services and their cost

Вид послуг	Вартість, грн
Налаштування роботи обладнання, грн	2 000
Монтаж усіх приладів GPS-спостереження, грн	4 800

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Можемо припустити наступне: якщо в результаті запропонованих заходів скоротиться стаття витрат на пальне (за статистикою після подібних заходів це складає приблизно 15–22 % за рік), знизиться й собівартість послуг, які надає підприємство. Пропонуємо для розрахунків взяти нижню межу скорочення витрат – 15 %.

Сума собівартості наданих послуг підприємства у 2017 році становила 11 819,90 тис. грн. Як правило, частка пального для підприємства, що надає транспортні послуги, становить у загальній собівартості приблизно 50 %. Загальна вартість пального, що була використана протягом року, становила:

$$11\,820 \times 50\% = 5\,910 \text{ тис. грн/рік}$$

Можна припустити, що економія від впровадження системи контролю складатиме:

$$5\,910 \times 15\% = 886,5 \text{ тис. грн/рік}$$

Сьогодні, в умовах економічної кризи, така суттєва економія є привабливою для будь-якого підприємства.

Отже для впровадження запропонованих заходів необхідна сума в розмірі вартості всього обладнання системи GPS-контролю (229 400 грн), вартості налаштування роботи обладнання (2 000 грн) та вартості монтажу приладів GPS-спостереження для всіх 48 ма-

шин (4 800 грн). Загальна сума початкових витрат становитиме 236 200 грн.

Перед підприємством постає питання – за рахунок яких джерел здійснити фінансування необхідних заходів. Ми пропонуємо розглянути інвестиційні ресурси в різному співвідношенні й обрати ту структуру джерел фінансування, яка забезпечить власникові мінімальну їх вартість та максимальну рентабельність власних коштів. У таблиці 7 подано результати розрахунку, з яких видно, що оптимальною структурою інвестиційних ресурсів для запропонованого проекту з точки зору ROE (рентабельності власного капіталу) є структура 45 % x 55 % (ROE дорівнює 25,60 %, ефект фінансового левериджу (ЕФЛ) – 1,002 %), а з точки зору середньозваженої вартості ресурсів (WACC = 24,3 %) оптимальною є структура 50 % x 50 %. Тож підприємство може здійснити фінансування запропонованого проекту зі встановлення системи GPS-контролю, долучившись до однієї з запропонованих структур (або 50 % власних джерел та 50 % позикових, або 45 % власних та 55 % позикових джерел). За даними структурами підприємство матиме найбільшу рентабельність власного капіталу та найменшу вартість капіталу проекту.

На рис. 3 наочно показано залежність ЕФЛ від структури капіталу.

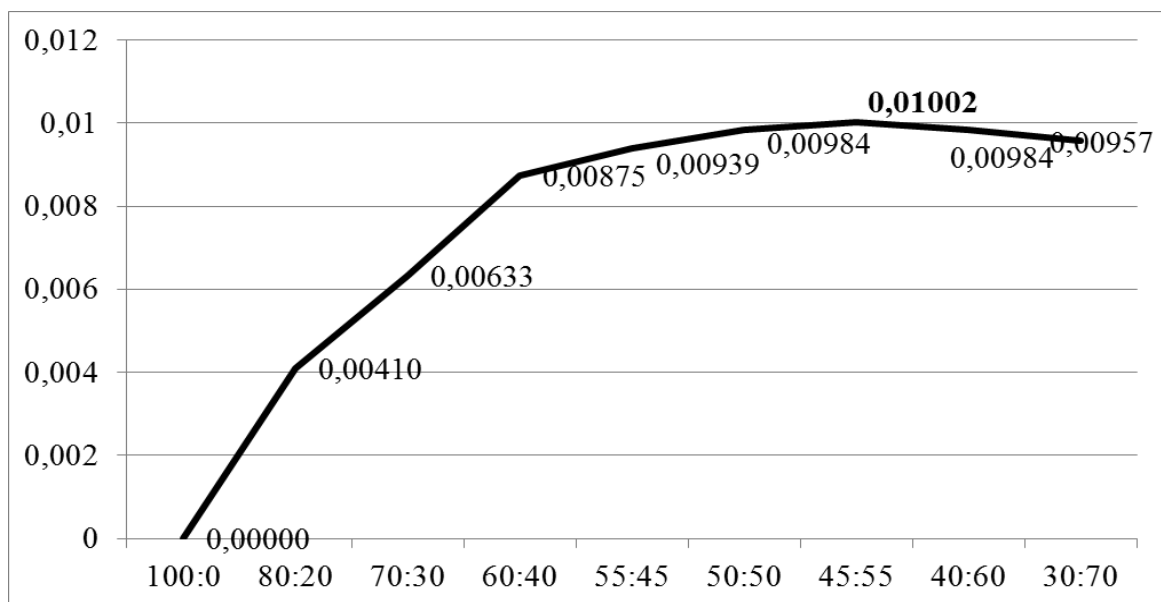


Рис. 3. Залежність ЕФЛ від структури капіталу

Fig. 3. Dependence of the EFL on the structure of capital

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Таблиця 7

Table 7

Вибір джерел фінансування проекту

Selection of project financing sources

Показник, грн	Варіант співвідношення власних коштів до позикових (ВК : ПК)										
	100 % : 0 %	80 % : 20 %	70 % : 30 %	60 % : 40 %	55 % : 45 %	50 % : 50 %	45 % : 55 %	40 % : 60 %	30 % : 70 %		
Сума капіталу проекту, грн	236 200	236 200	236 200	236 200	236 200	236 200	236 200	236 200	236 200		
Позиковий капітал (ПК), грн	0	47 240	70 860	94 480	106 290	118 100	129 910	141 720	165 340		
Власний капітал (ВК), грн	236 200	188 960	165 340	141 720	129 910	118 100	106 290	94 480	70 860		
Коефіцієнт фінансового левериджу (ПК/ВК)	0,00	0,25	0,43	0,67	0,82	1,00	1,22	1,50	2,33		
Коефіцієнт валової рентабельності активів, %	30,00 %	30,00 %	30,00 %	30,00 %	30,00 %	30,00 %	30,00 %	30,00 %	30,00 %		
Відсоткова ставка за кредит (без урахування ступеня ризику)	28,00 %	28,00 %	28,00 %	28,00 %	28,00 %	28,00 %	28,00 %	28,00 %	28,00 %		
Ризик	0,00 %	0,00 %	0,20 %	0,40 %	0,60 %	0,80 %	1,00 %	1,20 %	1,50 %		
Ставка відсотків за кредит з урахуванням ризику, %	28,00 %	28,00 %	28,20 %	28,40 %	28,60 %	28,80 %	29,00 %	29,20 %	29,50 %		
Сума валового прибутку без відсотків за кредит	70 860	70 860	70 860	70 860	70 860	70 860	70 860	70 860	70 860		
Сума сплачених відсотків за кредит	0	13 227	19 983	26 832	30 399	34 013	37 674	41 382	48 775		
Сума валового прибутку з урахуванням сплати відсотків за кредит	70 860	57 633	50 877	44 028	40 461	36 847	33 186	29 478	22 085		
Ставка податку на прибуток, %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %		
Сума податку на прибуток	12 755	10 374	9 158	7 925	7 283	6 632	5 973	5 306	3 975		
Сума чистого прибутку, що залишається на підприємстві	58 105	47 259	41 720	36 103	33 178	30 215	27 213	24 172	18 109		
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу (ROE)	24,60 %	25,01 %	25,23 %	25,47 %	25,54 %	25,58 %	25,60 %	25,58 %	25,56 %		
Ефект фінансового левериджу	0,00 %	0,41 %	0,63 %	0,87 %	0,94 %	0,984 %	1,002 %	0,984 %	0,96 %		
Частка власних коштів	1,00	0,80	0,70	0,60	0,55	0,50	0,45	0,40	0,30		
Частка позикових коштів	0,00	0,20	0,30	0,40	0,45	0,50	0,55	0,60	0,70		
Вартість власних коштів	25,00 %	25,00 %	25,00 %	25,00 %	25,00 %	25,00 %	25,00 %	25,00 %	25,00 %		
Середньозважена вартість ресурсів (WACC)	25,00 %	24,59 %	24,44 %	24,32 %	24,31 %	24,30 %	24,33 %	24,37 %	24,43 %		

Наукова новизна та практична значимість

Для підприємства, основним видом діяльності якого є вантажні перевезення, уперше проведено аналіз та розроблено рекомендації, направлені на підвищення його ефективності. Одним із перспективних заходів для цього підприємства є встановлення сучасних засобів GPS-контролю та моніторингу, які до сьогодні підприємство не використовує. Упровадження запропонованих заходів дозволить скоротити ряд витрат, зокрема на паливо, які для підприємств даної галузі складають у середньому 50 % загальної собівартості. Використання системи GPS-контролю дозволить скоротити цей вид витрат щонайменше на 15 %, що в грошовому вимірі для підприємства становитиме 886,5 тис. грн/рік. Водночас підприємству запропонований і фінансово обґрунтований вибір оптимального співвідношення джерел фінансування зазначених заходів із точки зору найменшої вартості ресурсів та одночасної максимізації рентабельності власного капіталу. Усі запропоновані заходи, які раніше керівництво не використовувало, дозволять власникам отримати більший прибуток за рахунок зниження витрат на паливо (за допомогою встановлення засобів контролю та моніторингу), а підібрана оптимальна структура джерел фінансування дозволить отримати максимальну прибутковість власних коштів у розмірі 25,6 %.

Висновки

Аналіз підприємств, що мають ліцензію на здійснення транспортних перевезень в Україні, показав, що значну частку охоплюють підприємства, які спеціалізуються на перевезенні вантажів (27,45 % від загальної кількості транспортних ліцензій). Досліджуваному підприємству ТОВ «М» запропоновані заходи, направлені на підвищення його ефективності, зокрема приділено увагу пункту «встановлення сучасних засобів контролю та моніторингу». Запропоновано встановити систему GPS-контролю, що призведе до економії витрат на паливо в розмірі 886,5 тис. грн/рік. Вартість придбання і встановлення системи становить 236 200 грн. На основі проведеного аналізу різного співвідношення джерел фінансування цього проекту підприємству запропоновано здійснити фінансування зі встановлення системи GPS-контролю, долучившись до однієї із структур: або 50 % власних джерел та 50 % позикових, або 45 % власних та 55 % позикових джерел, оскільки за даними структурами підприємство матиме найбільшу рентабельність власного капіталу та найменшу вартість капіталу проекту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бержанір, І. А. Діагностика рентабельності діяльності підприємства / І. А. Бержанір // Розвиток національної економіки на інноваційній основі: тенденції та перспективи : [колективна монографія] / за ред. Курмаєва П. Ю., Слатвінського М. А. – Умань, 2015. – С. 27–31.
2. Бойко, О. В. Державна політика розвитку інфраструктури ринку автомобільного транспорту / О. В. Бойко, В. В. Коваль // Розвиток торгівлі та підприємництва в Україні: тенденції та перспективи : зб. наук. пр. за матеріалами Міжнар. наук.-практ. конф. (25–26 трав. 2017 р.). – Одеса, 2017. – С. 33–36.
3. Гаватюк, Л. С. Шляхи підвищення рівня прибутковості вітчизняних підприємств у сучасних умовах господарювання [Електронний ресурс] / Л. С. Гаватюк, Н. М. Перегіняк // Економіка та суспільство. – 2017. – № 9. – С. 363–367. – Режим доступу: <http://economyandsociety.in.ua/journal-9/16-stati-9/867-gavatyuk-l-s-pereginyak-n-m>. – Назва з екрана. – Перевірено : 02.04.2018.
4. Євтушенко, В. Д. Проблеми та напрями раціонального використання автотранспорту / В. Д. Євтушенко // Наук. вісн. нац. ун-ту біоресурсів і природокористування України. Серія: Економіка, аграрний менеджмент, бізнес : зб. наук. пр. – Київ, 2013. – Вип. 181 (4). – С. 153–157.
5. Лойко, В. В. Шляхи збільшення обсягу прибутку та підвищення дієвості управління прибутком промислового підприємства в сучасних умовах господарювання / В. В. Лойко, Є. С. Несенюк // Междунар. науч. журн. – 2015. – № 7. – С. 68–71.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

6. Мелень, О. В. Актуальність питань розробки напрямів підвищення прибутковості підприємства / О. В. Мелень, Т. А. Гаріб'ян // Наук. вісн. Херсон. держ. ун-ту. Сер.: Економічні науки : зб. наук. пр. – Херсон, 2014. – Вип. 8, ч. 3. – С. 91–94.
7. Мітченко, Г. В. Організаційно-економічне забезпечення стратегічного маркетингу на підприємствах автомобільного транспорту : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Галина Валеріївна Мітченко ; Нац. трансп. ун-т. – Київ, 2015. – 211 с.
8. Свірідова, С. С. Оцінка факторів впливу на рентабельність підприємства / С. С. Свірідова, О. О. Пожар // Молодий вчений. – 2014. – № 11. – С. 93–96.
9. Собкевич, О. В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України : аналіт. доп. / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Смельянова. – Київ : НІСД, 2014. – 60 с.
10. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту [Електронний ресурс] / М-во інфраструктури України. – 2017. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>. – Назва з екрана. – Перевірено : 20.03.2018.
11. Стричак, Г. В. Підвищення рівня прибутковості підприємства / Г. В. Стричак, І. В. Цюпко, М. А. Дякович // Наук. вісн. НЛТУ України : зб. наук.-техн. пр. / Нац. лісотехн. ун-т України. – Львів, 2014. – Вип. 24.10. – С. 262–268.
12. Шляга, О. В. Прибуток та рентабельність як показники ефективності виробництва [Електронний ресурс] / О. В. Шляга, Л. І. Шипуля. – 2014. – Режим доступу: http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_8_075.pdf. – Назва з екрана. – Перевірено : 20.03.2018.
13. Kamar, K. Analysis of the Effect of Return on Equity (Roe) and Debt to Equity Ratio (Der) On Stock Price on Cement Industry Listed In Indonesia Stock Exchange (Idx) In the Year of 2011-2015 / K. Kamar // IOSR Journal of Business and Management. – 2017. – Vol. 19. – Iss. 05. – P. 66–76. doi: 10.9790/487X-1905036676.
14. Ichsani, S. The Effect of Return on Equity (ROE) and Return on Investment (ROI) on Trading Volume / S. Ichsani, A. R. Suhardi // Procedia-Social and Behavioral Sciences. – 2015. – Vol. 211. – P. 896–902. doi: 10.1016/j.sbspro.2015.11.118.
15. Mareček, J. The importance of ROE for calculating EVA Equity: the case of Motor Jikov Strojírenská, a.s. / J. Mareček, Z. Rowland // SHS Web of Conferences. – 2017. – Vol. 39. – No. 01017. – P. 1–10. doi: 10.1051/shsconf/20173901017.

И. Г. АБЕРНИХИНА^{1*}, Н. В. ВАЛЕНЮК^{2*}, А. А. СУББОТИНА^{3*}

^{1*}Каф. «Финансы», Национальная металлургическая академия Украины, пр. Гагарина, 4, Днипро, Украина, 49600, тел. +38 (068) 905 15 45, эл. почта irina.abernihina@gmail.com, ORCID 0000-0003-0692-1276

^{2*}Каф. «Финансы», Национальная металлургическая академия Украины, пр. Гагарина, 4, Днипро, Украина, 49600, тел. +38 (066) 951 11 67, эл. почта NatalyaValenuk@i.ua, ORCID 0000-0001-6433-6177

^{3*}Каф. «Финансы», Национальная металлургическая академия Украины, пр. Гагарина, 4, Днипро, Украина, 49600, тел. +38 (067) 557 75 59, эл. почта ann777ua@gmail.com, ORCID 0000-0002-9130-2156

ПОВЫШЕНИЕ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО НАПРАВЛЕНИЯМ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Цель. Исследование посвящено анализу возможных путей повышения рентабельности предприятия, которое занимается автомобильными перевозками. Пути повышения рентабельности предполагается обосновать по направлениям коммерческой деятельности предприятия. Главной целью работы является расчет стоимости конкретных мероприятий повышения рентабельности с обоснованием возможных источников их финансирования. **Методика.** В статье осуществлен анализ структуры рынка транспортных услуг Украины. Установлен объем грузовых перевозок исследуемого предприятия. Проанализирован удельный вес расходов по направлениям коммерческой деятельности и соответствующий им удельный вес прибыли, получаемой предприятием от конкретного направления. **Результаты.** Проведенный анализ показал, что наиболее значимыми и доходными являются два направления коммерческой деятельности: транспортировка и экспедиция грузов. Ремонт и обслуживание автотранспорта в общей структуре занимают также значительное место. Наиболее затратной частью деятельности предприятия является продажа запасных частей для автотранспор-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

та. Прочие направления деятельности, такие как аренда, мойка машин, услуги страхования занимают незначительную часть, но имеют перспективы для развития. Для каждого направления коммерческой деятельности предприятия предложены мероприятия, направленные на повышения их эффективности. Авторы предлагают обратить внимание на пункт «установка современных средств контроля и мониторинга». Для всех предприятий транспортной отрасли возникает вопрос экономии расходов из-за стремительного и постоянного роста стоимости топлива. Программа экономии данной статьи расходов очень актуальна для предприятия автомобильных перевозок. **Научная новизна.** На сегодняшний день исследуемое предприятие не использует систему GPS-контроля. Поэтому с целью снижения расходов на топливо и координации деятельности предприятия в статье предложена и просчитана стоимость внедрения системы GPS-контроля. **Практическая значимость.** Предложенное внедрение системы GPS-контроля позволит снизить расходы на энергетические ресурсы. Это положительно повлияет на себестоимость предоставляемых предприятием услуг. Снижение себестоимости услуг позволит получить больше прибыли, что в конечном итоге приведет к росту показателей рентабельности.

Ключевые слова: автомобильные перевозки; рентабельность предприятия; транспортные услуги; источники финансирования мероприятий

I. G. ABERNIKHINA^{1*}, N. V. VALENIUK^{2*}, A. A. SUBBOTINA^{3*}

^{1*}Dep. «Finance», National Metallurgical Academy of Ukraine, Gagarin Av. 4, Dnipro, Ukraine, 49600, tel. +38 (068) 905 15 45, e-mail irina.abernihina@gmail.com, ORCID 0000-0003-0692-1276

^{2*}Dep. «Finance», National Metallurgical Academy of Ukraine, Gagarin Av. 4, Dnipro, Ukraine, 49600, tel. +38 (066) 951 11 67, e-mail NatalyaValenuk@i.ua, ORCID 0000-0001-6433-6177

^{3*}Dep. «Finance», National Metallurgical Academy of Ukraine, Gagarin Av. 4, Dnipro, Ukraine, 49600, tel. +38 (067) 557 75 59, e-mail ann777ua@gmail.com, ORCID 0000-0002-9130-2156

INCREASE IN PROFITABILITY OF THE ENTERPRISE OF THE AUTOMOBILE TRANSPORTATION INDUSTRY BY DIRECTIONS OF COMMERCIAL ACTIVITY

Purpose. The study highlights the analysis of possible ways to increase the profitability of an enterprise that deals with road transport. The ways of increasing profitability are supposed to be justified on the lines of the commercial activity of the enterprise. The main purpose of the work is to calculate the cost of specific measures to improve profitability with the rationale for possible sources of their financing. **Methodology.** The authors analyzed the structure of the transport services market in Ukraine, established the freight transport structure of the enterprise under investigation. The share of expenses in the areas of commercial activity and the corresponding share of profit received by the enterprise from a specific direction were analyzed. **Findings.** The conducted analysis showed that two areas of commercial activity are the most significant and profitable: transportation and freight forwarding. Repair and maintenance of vehicles in the overall structure also occupies a significant place. The most costly part of the enterprise is the sale of spare parts for vehicles. Other areas of activity, such as renting, car washing, and insurance services occupy a small part, but have prospects for development. For each direction of the commercial activity of the enterprise, measures are proposed to improve their effectiveness. The authors suggest paying attention to the item «installation of modern control and monitoring facilities». At this stage, for all transport enterprises there is a problem of saving costs. The reason for this fact was the rapid and constant increase in the cost of fuel. The program for saving this expense item is very relevant for the road transport company. **Originality.** To date, the company under investigation does not use a GPS monitoring system. Therefore, in order to reduce fuel costs, establish order in the robot and coordinate in the enterprise, the article proposed and calculated the implementation of a GPS monitoring system. **Practical value.** The proposed introduction of a GPS monitoring system will reduce the cost of energy resources. This will positively affect the cost of the services provided. Decrease in the cost price of services will allow receiving more profit that will eventually lead to growth of indicators of profitability.

Keywords: automobile transportations; profitability of the enterprise; transport services; sources of funding activities

REFERENCES

1. Berzhanir, I. A. (2015). Diahnostyka rentabelnosti diialnosti pidpriemstva. In P. Y. Kurmaieva, M. A. Slatvinskoho (Eds.). *Rozvytok na-tcionalnoi ekonomiky na innovatsiinii osnovi: tendentsii ta perspektyvy : kolektyvna monohrafiia* (pp. 27-31). Uman. (in Ukrainian)
2. Boiko, O. V., & Koval, V. V. (2017). Derzhavna polityka rozvytku infrastruktury rynku avtomobilnoho transportu. *Rozvytok torhivli ta pidpriemnytstva v Ukraini: tendentsii ta perspektyvy : zbirnyk naukovykh prats za materialamy mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (Odesa, 25–26 travnia 2017 r.)*, 33–36. (in Ukrainian)
3. Havatiuk, L. S., & Perehyniak, N. M. (2017). Shliakhy pidvyshchennia rivnia prybutkovosti vitchyznianykh pidpriemstv u suchasnykh umovakh hospodariuvannia. *Ekonomika ta suspilstvo*, 9, 363-367. Retrived from: <http://economyandsociety.in.ua/journal-9/16-stati-9/867-gavatyuk-l-s-pereginyak-n-m>. (in Ukrainian)
4. Yevtushenko, V. D. (2013). Problemy ta napriamy ratsionalnoho vykorystannia avtotransportu. *Scientific Journal of National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine. Series: Economy, Agrarian Management, Business*, 181(4), 153-157. (in Ukrainian)
5. Loiko, V. V., & Nesenjuk, Y. S. (2015). Shliakhy zbilshennia obsiahu prybutku ta pidvyshchennia diievosti upravlinnia prybutkom promy-slovoho pidpriemstva v suchasnykh umovakh hospodariuvannia. *The International Scientific Journal*, 7, 68-71. (in Ukrainian)
6. Melen, O. B., & Garibyan, T. A. (2014). Actuality of issues development directions of increasing profitability of the enterprise. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnogo universytetu. Serii: Ekonomichni nauky*, 8(3), 91-94. (in Ukrainian)
7. Mitchenko, H. V. (2015). *Orhanizatsiino-ekonomichne zabezpechennia stratehichnoho marketynhu na pidpriemstvakh avtomobilnoho transportu*. (Dysertatsiia kandydata ekonomichnykh nauk). National Transport University. (in Ukrainian)
8. Sviridova, S. S., & Tomashaytis, D. D. (2014). Capital formation of enterprises bread industry. *Young Scientist*, 8(11), 93-96. (in English)
9. Sobkevych, O. V., Mykhailychenko, K. M., & Yemelianova, O. Y. (2014). *Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy: analitychna dopovid*. Kyiv: NISD. (in Ukrainian)
10. Statystychni dani po haluzi avtomobilnoho transportu (2017). *Ministry of infrastructure of Ukraine*. Retrived from <https://mtu.gov.ua/content/statystychni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>. (in Ukrainian)
11. Strichak, G. V., Tsyupko, I. V., & Dyakovich, M. A. (2014). Profitability level increasing. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, 24.10, 262-268. (in Ukrainian)
12. Shliaha, O. V., & Shypulia, L. I. (2014). *Prybutok ta rentabelnist yak pokaznyky efektyvnosti vyrobnytstva*. Retrived from http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_8_075.pdf. (in Ukrainian)
13. Kamar, K. (2017). Analysis of the Effect of Return on Equity (Roe) and Debt to Equity Ratio (Der) On Stock Price on Cement Industry Listed In Indonesia Stock Exchange (Idx) In the Year of 2011-2015. *IOSR Journal of Business and Management*, 19 (05), 66-76. doi: 10.9790/487X-1905036676. (in English)
14. Ichsani, S., & Suhardi, A. R. (2015). The Effect of Return on Equity (ROE) and Return on Investment (ROI) on Trading Volume. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 211, 896-902. doi: 10.1016/j.sbspro.2015.11.118. (in English)
15. Mareček, J., & Rowland, Z. (2017). The importance of ROE for calculating EVA Equity: the case of Motor Jikov Strojírenská, a.s. *SHS Web of Conferences*, 39 (01017), 1-10. doi: 10.1051/shsconf/20173901017. (in English)

Стаття рекомендована до публікації к.т.н., доц. В. В. Железняк (Україна)

Надійшла до редколегії: 05.12.2017

Прийнята до друку: 12.03.2018