

**Бахитов Р.И.<sup>1</sup>, Старостина К.И.<sup>2</sup>©**

<sup>1</sup>Студент; <sup>2</sup>к.э.н., старший преподаватель, кафедра экономики, организации и управления производством, Пензенский государственный университет архитектуры и строительства

## **АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НА РЫНКЕ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ (НА ПРИМЕРЕ Г. ПЕНЗЫ)**

### *Аннотация*

*Статья посвящена исследованию предпосылок развития автотранспортных предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров транспортом общего пользования на городских маршрутах (на примере г. Пензы). Предложены соответствующие рекомендации по повышению эффективности деятельности пассажирских автотранспортных предприятий.*

**Ключевые слова:** автотранспортное предприятие, пассажирские перевозки, транспортная услуга, эффективность деятельности предприятия.

**Keywords:** transport enterprise, public conveyance, transport services, improving plant performance.

Городские пассажирские перевозки осуществляются преимущественно муниципальными автотранспортными предприятиями, однако сегодня отмечается стабильный рост доли городских маршрутов, обслуживаемых частными перевозчиками. Движимые силами конкуренции, автотранспортные предприятия стремятся обновить подвижной состав, создать комфорт для пассажиров, обеспечить максимальную маневренность в условиях города и сократить время пути к пункту назначения. Удовлетворяя потребность в количестве и качестве услуг, руководство компаний, тем не менее, стремится получить целевую прибыль, обеспечить поступление собственных финансовых средств для развития бизнеса.

Невозможность проведения собственной ценовой политики, зависимость от органов местного самоуправления и региональной власти, ограниченность маршрутной сети и прочие факторы выступают ограничением возможных направлений роста прибыльности автотранспортных предприятий, осуществляющих городские пассажирские перевозки по маршрутам. В связи с этим актуализируется проблема повышения эффективности деятельности компаний за счет внутренних резервов. Повышение эффективности деятельности предприятия неизменно вызывает рост его деловой активности, включая такие показатели, как объем реализации услуг, оборачиваемость капитала, величина прибыли и чистых активов.

В г. Пензе сегодня ситуация такова, что муниципальный транспорт в лице МУП «Пензенские пассажирские перевозки» оказывает около 55 % перевозок, остальная часть рейсовых маршрутов обслуживается частными автотранспортными компаниями – ООО «Меркурий», Корпорация «Дилижанс», ООО «Автокомбинат», ООО «АТП Дилижанс». В связи с ростом тарифов на топливо, горюче-смазочные материалы, услуги технического обслуживания, отсутствием дотаций и несвоевременным пересмотром местными властями тарифов на перевозку пассажиров предприятиям становится все сложнее получать прибыль и повышать качество услуг. Кроме того, отмечается стабильное снижение спроса на услуги транспорта общего пользования.

В целом в России наблюдается ежегодное уменьшение числа пассажиров общественного транспорта, что может быть вызвано различными факторами, в том числе: усиливающейся конкуренцией со стороны маршрутных такси, ростом тарифов, увеличением числа личного автотранспорта, изменениями направлений пассажиропотоков. При этом пассажирооборот на автобусных перевозках (включая таксомоторные маршрутные перевозки) также снижается в целом по России. В Пензенской области он незначительно растет (рис. 1), что при уменьшающемся количестве перевезенных пассажиров означает увеличение средней дальности поездки.



Рис. 1 – Динамика показателей перевозок пассажирами автобусами общего пользования [5]

Отметим, что популярность автобусов большой вместимости неуклонно падает, потребитель транспортной услуги все чаще отдает предпочтение маршрутным такси марки «ГАЗель». Объективные причины – более высокая скорость движения, «купленное» сидячее место, небольшой интервал между машинами, остановки по требованию, несмотря на запреты органов власти. Требования безопасности для многих пассажиров остаются на втором плане, хотя известно, что данные автомобили не соответствуют нормам, предъявляемым к автобусам по высоте салона, вместимости, наличию мест для багажа, имеют низкую конструктивную безопасность.

Несмотря на отрицательную динамику показателей автобусных перевозок, наблюдаются положительные тенденции, способствующие повышению качества транспортной услуги для потребителя:

- увеличивается доступность услуги, характеризуемая высокой плотностью маршрутной сети г. Пензы и Пензенской области (530 маршрутов, в том числе – 325 муниципальных (из них 88 – по городу), 175 межмуниципальных (пригородных и междугородных), 30 межобластных) [3];

- между микрорайонами г. Пензы обеспечивается сообщение, не более чем с одной пересадкой;

- тарифная политика в регионе предусматривает льготный проезд и проезд по транспортным картам со скидкой;

- показатель надежности обслуживания (безопасность поездок) сравним со средним показателем по России;

- выросла регулярность сообщений за счет ужесточения контроля за соблюдением перевозчиками расписаний и интервалов движения;

- увеличился уровень комфортабельности подвижного состава в связи с появлением на маршрутах новых автобусов средней вместимости.

Проведенный анализ деятельности частных предприятий-перевозчиков, обслуживающих маршруты автобусами большой вместимости в г. Пенза, позволяют определить круг существующих проблем:

- снижается спрос на перевозки автобусами общего пользования в связи с ростом числа личных автомобилей, частных маршрутных такси;

- увеличивается средняя дальность одной поездки (за последние три года прирост составил 28-32 %), при этом падает средняя загрузка машины;

- сокращается средняя скорость движения в связи с загруженностью транспортной сети;

- снижается рентабельность основной деятельности автотранспортных предприятий вследствие роста себестоимости при постоянном уровне тарифа с апреля 2012 г по январь 2014 г;

- состав автопарков не позволяет дифференцировать услуги;

- наблюдается рост управленческих расходов;
- существуют значительные административные барьеры при распределении новых маршрутов.

При этом следует отметить, что перспективы развития данного вида транспортных услуг связаны с освоением новых застраиваемых районов Пензы, поэтому в ближайшие пять лет планируется рост числа маршрутов [2]. В перспективе рынок перевозок автобусами большой вместимости будет сужаться за счет усиливающейся конкуренции, потребуются автобусы средней вместимости (до 50 человек), более маневренные и отвечающие требованиям экологичности и безопасности.

Острым вопросом для предприятий, работающих на городских маршрутах, является своевременность и экономическая обоснованность тарифов за проезд. В г. Пензе предельные тарифы разрабатываются Управлением по регулированию тарифов и энергосбережению Пензенской области. Заметим, что за период между пересмотрами предельных тарифов (август 2011г – декабрь 2013г) рост стоимости бензина составил 17%, дизельного топлива – 34%, стоимость запасных частей выросла на 13% [4]. В таких условиях предприятиям трудно справиться с ростом себестоимости, в результате чего рентабельность основной деятельности заметно снизилась.

Новый предельный тариф на перевозку пассажиров и багажа в троллейбусах и автобусах большой вместимости введен с января 2014 года и составляет 17,17 рублей [1]. В соответствии с действующим законодательством в тарифе учтены новые виды расходов: обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика, обязательное оснащение транспортных средств системой ГЛОНАСС. Рост предельного тарифа составил 107,1 %.

Даже назначая цену транспортной услуги на уровне предельного тарифа, автотранспортное предприятие, обслуживающее маршруты автобусами большой вместимости, не может обеспечить приемлемый уровень доходности при снижающемся пассажиропотоке. Следовательно, необходимо рассматривать два основных направления повышения эффективности деятельности такого предприятия: первое – снижение себестоимости за счет внутренних резервов, второе – увеличение объемов перевозок за счет улучшения качества транспортных услуг (ТУ) и обеспечения привлекательности перевозок данным видом транспорта. Подробнее указанные направления описаны и представлены на рисунке 2.



## **Рис.2 – Направления повышения эффективности деятельности пассажирского автотранспортного предприятия**

Оптимизация маршрутов для автобусов большой вместимости ограничена существующими многополосными или широкими улицами, набором остановочных пунктов. Однако внутри маршрута возможна оптимизация по времени движения транспорта (интервалы перевозок в различные часы и время суток). Такая оптимизация дает двойной эффект: во-первых, снижается себестоимость перевозок за счет увеличения коэффициента пассажировместимости, во-вторых, улучшается качество услуги в соответствии с ожиданиями потребителя (уменьшается время ожидания ТС). В связи с этим можно рассмотреть такие мероприятия, как:

- сокращение интервала между автобусами за счет сокращения простоев вследствие неисправностей, помолок, длительного пребывания в ремонте,
- расширение периода работы маршрута утром и в вечернее время – в выходные и праздничные дни;
- возможность сокращения тарифа оплаты проезда в определенные дни – праздники, воскресенье.

Проведение оптимизации маршрутов возможно только при постоянной работе службы эксплуатации автотранспортного предприятия по изучению пассажиропотока на всех видах маршрутов, с помощью которого можно также выявить неэффективные рейсы.

В условиях нарастающей тенденции снижения пассажиропотока на транспорте общего пользования необходимо разработать стратегию диверсификации деятельности предприятия, чтобы обеспечить стабильную прибыль при значительных колебаниях спроса на транспортные услуги. Такими видами деятельности могут стать диагностика грузовых и легковых автомобилей, шиномонтаж, автомойка.

Таким образом, основные направления повышения эффективности деятельности автотранспортных предприятий, работающих на городских маршрутах, связаны с грамотным управлением внутренними подсистемами предприятия, и в значительной степени зависят от тарифной политики муниципалитета. Безусловно, при разработке предельных тарифов следует оценивать платежеспособный спрос населения и предусматривать возможность предоставления дотаций автотранспортным предприятиям в случае, если экономически обоснованный тариф выше возможностей горожан. Иначе неизбежен спад пассажирооборота, осложненный социальной напряженностью.

### **Литература**

1. Приказ Управления по регулированию тарифов и энергосбережению Пензенской области от 24 декабря 2013 г. № 128 «Об установлении предельных тарифов на проезд пассажиров и провоз багажа в черте города Пензы» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.base.consultant.ru>
2. Горбунов В.Н., Акифьев И.В., Еремкин А.А. Развитие системы транспортного обслуживания регионального транспортного комплекса // Актуальные проблемы эффективного развития инвестиционно-отраслевых комплексов: сборник материалов международной научно-практической конференции / под ред. Б.Б. Хрусталева, Ю.С. Артамоновой. – Пенза: ПГУАС, 2007. – 368 с. – С. 210-215.
3. Официальный портал Правительства Пензенской области. Экономическая деятельность. Транспорт. [Электронный ресурс]: Режим доступа: [http://archive.pnzreg.ru/national\\_economy/communications](http://archive.pnzreg.ru/national_economy/communications)
4. Официальный сайт Управления по регулированию тарифов и энергосбережению Пензенской области [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://tarif.pnzreg.ru/answer/3388>
5. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://gks.ru>