

АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА МАРШРУТАХ ДВИЖЕНИЯ

Эффективность работы транспортного предприятия формируется из эффективной работы по отдельным направлениям и видам работ. Следовательно, оценка итоговых показателей работы должна сопровождаться анализом показателей по отдельным сегментам/участкам работ. В рамках изучения показателей работы перевозчика, осуществляющего перевозки пассажиров в регулярном сообщении, целесообразно выполнить анализ работы предприятия по видам маршрутов – междугородних внутриобластных, межобластных и международных маршрутах общественного транспорта.

Таким образом, целью проведенного исследования является анализ показателей эффективности работы транспортной организации на отдельных маршрутах. В качестве объекта исследования выступает региональное автотранспортное предприятие ОАО «Витебскоблавтотранс» Автобусный парк №3 г. Орша. Показателями для оценки эффективности работы были выбраны уровень убытков и окупаемость.

Динамика убытков и окупаемости маршрутов за 2016-2018 гг. была представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Оценка работы маршрутов за 2016-2018 гг.

Наименование маршрута	Окупаемость, %			Убыток, тыс. р.		
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Лепель	60,8	60,5	61	-6,5	-6	-7,2
Витебск	69,1	80,6	89,4	-47,6	-33,1	-20,1
Витебск-Коханово	95,8	–	–	0	–	–
Горки	61,1	54,8	46,6	-19,7	-25,1	-38,3
Дубровно-Витебск	66,4	79,3	85	-30,9	-17,2	-10,7
Болбасово-Витебск	–	–	63,8	–	–	-32,6
Новополоцк	–	–	51,4	–	–	-20,2
Всего по междугородним	66,7	74,9	73,3	-104,7	-81,4	-129,1
Смоленск	87,4	76,5	74	-3,5	-8,1	-1,4
Всего по международным	87,4	76,5	74	-3,5	-8,1	-1,4

Данные таблицы 1 показывают, что перевозка пассажиров данного автотранспортного предприятия на всех маршрутах на протяжении всего периода оставалась убыточной. Окупаемость международных маршрутов выше, чем у междугородних, однако о тенденции говорить невозможно, так как международные маршруты представлены лишь одной позицией.

Количество маршрутов, окупаемых более, чем на 80%, уменьшилось в 2017 году, по сравнению с 2016, в 2,6 раз, в 2018 году – в 1,7 раз.

Как видно в таблице 1, в рассматриваемом периоде произошли изменения в состоянии работы маршрутов, которые представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Анализ изменения маршрутов

Наименование маршрута	Состояние маршрута
Витебск-Коханово	Реорганизация с 01.01.2017. Разделение на маршруты Коханово-Орша и Орша-Витебск
Новополоцк	С 03.01.2019 движение приостановлено из-за низкой рентабельности и малого пассажиропотока
Смоленск	С 01.03.2018 движение приостановлено из-за низкой рентабельности и малого пассажиропотока

В связи с тем, что содержание достаточного количества подвижного состава для осуществления международных перевозок способствовало уменьшению ресурсов для осуществления других видов услуг, было принято решение приостановить работу маршрута «Смоленск». Данный маршрут не был окупаемым, и динамика не показала заметных улучшений. Учитывая низкую рентабельность и малый пассажиропоток было утверждено прекращение осуществления международных перевозок. Решение реорганизовать маршрут «Витебск-Коханово» с разделением по двум направлениям было основано на его безубыточности, высокой окупаемости и большом пассажиропотоке.

Маршрут по направлению «Лепель» показал себя как наиболее стабильный. Однако его окупаемость оставалась на достаточно низком уровне.

Заметна положительная тенденция уменьшения убытков по маршрутам «Витебск» и «Дубровно-Витебск», в то время как окупаемость маршрутов выросла. Большую роль в этом сыграла географическая растянутость Дубровенского района.

Обратная тенденция сложилась для маршрута «Горки». Часто для увеличения окупаемости какого-либо вида перевозок сокращают количество нерентабельных рейсов. Такая ситуация может означать недостаток ресурсов организации для обеспечения эффективной работы всех заявленных маршрутов.

В качестве более актуальных данных была проанализирована работа маршрутов за 5 месяцев 2019 г. Окупаемость (О, %) и убыток (У, тыс. р.) маршрутов представлен в таблице 3.

Таблица 3 – Оценка работы маршрутов за 5 месяцев 2019 г.

Наименование маршрута	январь		февраль		март		апрель		май	
	О	У	О	У	О	У	О	У	О	У
Лепель	35,6	-1,4	50,1	-0,8	56,6	-1	46	-1	37,6	-1
Витебск	70,3	-5	86	-1,7	86,6	-2	89,1	-1,8	75,9	-3,7
Горки	33,2	-4,8	41,9	-3,3	45,7	-4	38,2	-4,3	43,9	-4,3
Дубровно-Витебск	73	-2,5	87,1	-0,9	86,7	-1,2	82,6	-1,5	73,7	-2,2
Болбасово-Витебск	65,1	-3,4	79,6	-1,5	79,8	-1,8	66,6	-3,1	72,3	-2,5
Новополоцк	33,9	-0,2	–	–	–	–	–	–	–	–
Всего междугородные	62	-13,7	75,8	-8,3	76,6	-9,9	72,9	-11,7	67,5	-13,7

Наглядно информация о степени окупаемости маршрутов представлена на рисунке 1.

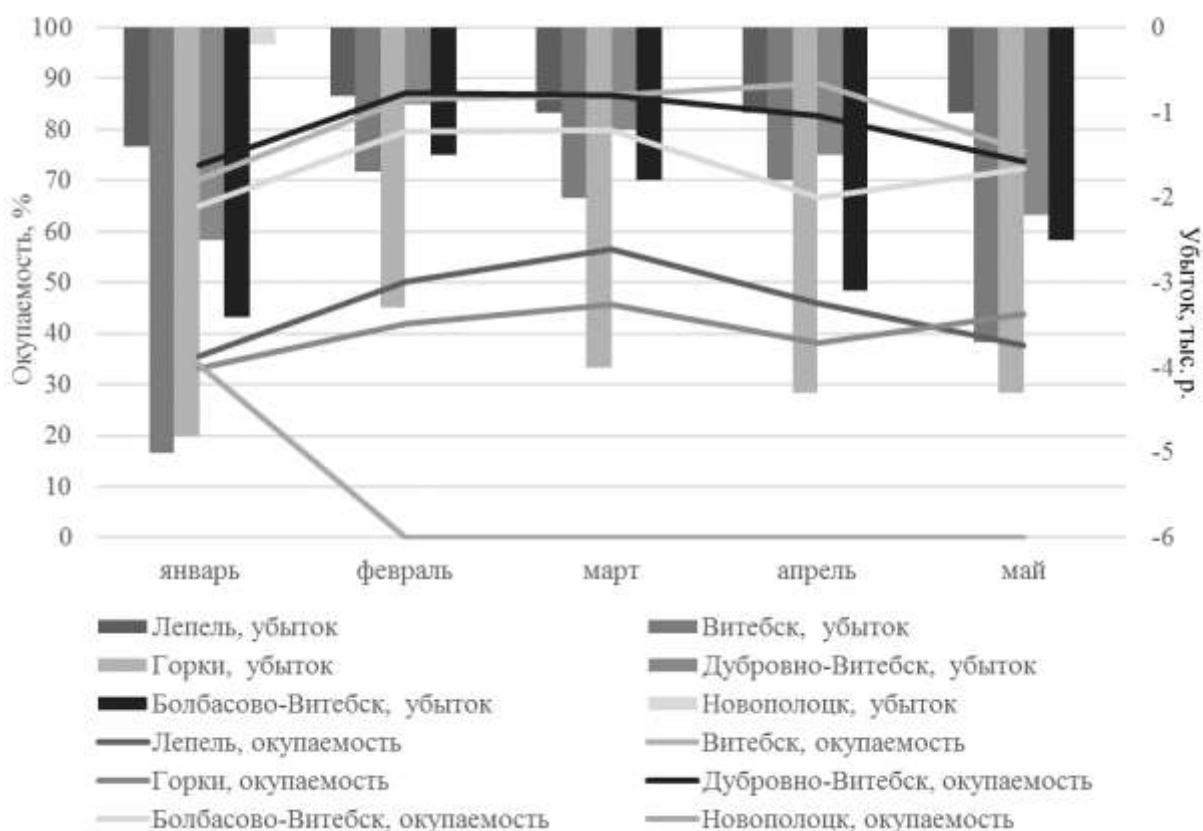


Рисунок 1 – Оценка работы маршрутов за 5 месяцев 2019 г.

Средняя окупаемость всех маршрутов за 5 месяцев 2019 года составила 70,96%, что ниже показателей 2016-2018 гг., но объясняется сезонностью пассажирских перевозок. В рассматриваемом периоде, повышение окупаемости характерно для марта, снижение – в месяцы до и после него.

Заметно значительное уменьшение показателей убытков в каждом из 5 месяцев 2019 года, по сравнению с 2016-2018 гг. Средняя сумма убытков составила 11,46 тыс. р.

В связи с низкой рентабельностью и малым пассажиропотоком, а соответственно и низкой самоокупаемостью, был ликвидирован еще один маршрут – «Смоленск». Деятельность по данному направлению началась одновременно с действием маршрута «Болбасово-Витебск», но он показал себя как более перспективный и социально значимый.

Таким образом, в начале 2019 года сложилась тенденция уменьшения убытков по маршрутам перевозки. Преимущественно это произошло за счет того, что организация восполнило некоторые ресурсы в связи с приостановлением деятельности по международным и другим нерентабельным перевозкам. В то же время проблема убыточности сохраняется, особенно по всем внутриобластным и особенно дальним перевозкам. Это определяет необходимость изыскания резервов повышения доходов и снижения затрат по указанным направлениям.