

ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ МОДЕРНИЗАЦИИ ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Могилевский филиал Автобусный парк №1 ОАО «Могилевоблавтотранс» - крупнейшее автотранспортное предприятие Могилевской области, уже более 90 лет осуществляющее перевозки пассажиров в Могилеве и Могилевской области.

Сегодня Автобусный парк №1 является крупнейшим автотранспортным предприятием на Могилевщине. В его состав входят Мстиславский автопарк №12 и Могилевский грузовой автопарк №22 с общей численностью работающих свыше 1,3 тысячи человек. Автопарки имеют в своем распоряжении порядка 248 автобусов различной вместимости и комфортности, и 120 единиц грузовых автомашин.

Для анализа динамики пассажирооборота объемные показатели работы филиала автобусного парка №1 ОАО «Могилевоблавтотранс» представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Пассажирооборот предприятия за период 2016 – 2017 гг.

Показатель	2016	2017	Темп роста, %	Отклонение
Пассажирооборот, тыс. п/км	353 058,7	344 333	97,53	-8 725,7
город	294 017,4	280 217,1	95,31	-13 800,3
пригород	24 810,6	25 608,2	103,21	797,6
межгород	17 307,7	15 258	88,16	-2 049,7
международные	14 105,1	13 175,8	93,41	-929,3

По данным таблица 1 можно сказать, что пассажирооборот в 2017 году по сравнению с 2016 годом сократился на 8 725,7 тыс. п/км. Для наглядного представления представленной информации таблицы 1 построим гистограмму пассажирооборота за 2016 - 2017 гг. на рисунке 1.

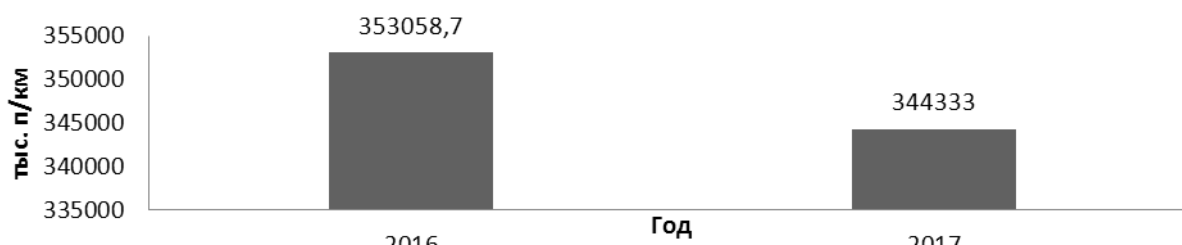


Рисунок 1 – Пассажирооборот филиала автобусного парка №1 ОАО «Могилевоблавтотранс» за период 2016 - 2017 гг.

По гистограмме рисунка 1 наблюдается снижение пассажирооборота на филиале автобусного парка №1 ОАО «Могилевоблавтотранс». Снижение может быть связано с сокращением расстояния движения автобусов или сокращение количества пассажиров. Сокращение количества пассажиров, пользующихся общественным транспортом, а именно автобусами связано с рядом причин, например, низкая скорость сокращения и комфортабельность поездки [2]. В таблице 2 представлены основные экономические показатели работы предприятия.

Таблица 2 - Экономические показатели работы филиала автобусного парка №1 ОАО «Могилевоблавтотранс» за 2016 - 2017 гг.

Показатель	январь-декабрь 2016			январь-декабрь 2017		
	автобусы	троллейбусы	пригородные	автобусы	троллейбусы	пригородные
Прибыль (убыток)	-272,9	-123,2	-306,7	-1594,4	-1162,6	-520,5
Затраты	28828,8	16836,0	8645,5	30437	17978,2	9373,7
Выручка	31846,1	18145,7	8985,8	33143,8	18848,1	9709,1

По данным таблицы 2 можно сказать, что предприятие несет убытки от перевозки пассажиров городским общественным транспортом. На рисунке представлена динамика затрат за 2016-2017 гг.

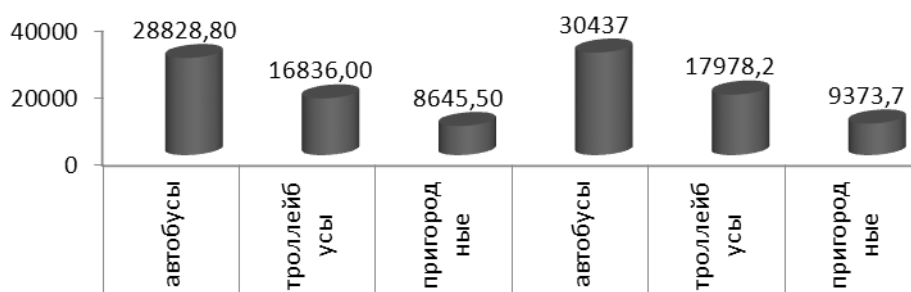


Рисунок 2 - Затраты филиала автобусного парка №1 ОАО «Могилевоблавтотранс» за 2016 - 2017 гг. от пассажирских перевозок

В 2017 году затраты по всем видам сообщения увеличились по сравнению с 2016 годом. На рисунке 2 представлена сравнительная гистограмма прибыли (убытка) за 2016-2017 гг.

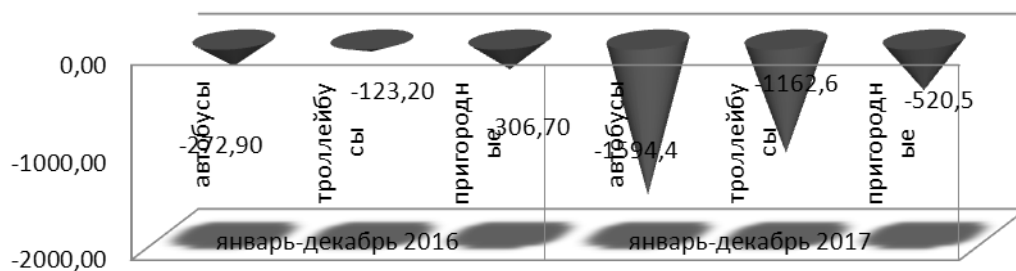


Рисунок 3 – Прибыль (убыток) на ОАО «Могилевоблавтотранс» за 2016-2017 гг. от пассажирских перевозок

На предприятии наблюдается убыток, а именно в 2017 году убыток увеличился по сравнению с 2016 годом.

Износ подвижного состава по маркам автобусов представлен в таблице 3 в период с 2016-2018 гг.

Таблица 3 – Марки автобусов, имеющие наибольший износ (фактическое наличие и прогноз)

Единиц

Автобусы	2016 год		2017 год		2018 год		Всего	
	на конец года, имеющих 100 % износ	необходимо для обновления парка	на конец года, имеющих 100 % износ	необходимо для обновления парка	на конец года, имеющих 100 % износ	необходимо для обновления парка	имеющих 100 % износа	необходимо для обновления парка
Всего	19	10	19	14	22	20	99	64
МАЗ-103	13	10	9	14	13	20	60	57
МАЗ-105	6	-	10	-	9	-	34	7
Мерседес Бенц 0405	-	-	-	-	-	-	5	-

Подвижного состава имеет значительный износ, что отображено в таблице 3, износ представлен по 3 марка подвижного состава МАЗ- 103, МАЗ- 105, Мерседес Бенц 0405.

Износ транспорта является фактором, влияющим на:

- снижение пассажирооборота;
- увеличение затрат на содержание подвижного состава;
- снижение прибыли.
- низкую комфортабельность.

Поэтому основным мероприятием по повышению прибыльности от пассажирских перевозок является обновление парка подвижного состава на новые, комфортабельные автобусы. [1]

В таблице 4 представлена сравнительная характеристика автобуса МАЗ – 103 и автобуса VOLVO 8900.

Таблица 4 – Сравнительная характеристика автобуса МАЗ – 103 и автобуса VOLVO 8900

Показатель	Автобус МАЗ - 103	Автобус VOLVO 8900
Стоимость единицы ПС, тыс.р.	390,25	678,631
Стоимость конечной станции, тыс. руб.	-	-
Расстояние движения, км на 1 рейс	15	15
Стоимость топлива, р. на 1 рейс	9,30	4,50
Стоимость электроэнергии, р. на 1 рейс	-	-
Вместимость, пасс.	65	70
Количество мест для сидения, пасс.	28	34
Максимальная скорость, км/ч	65	70

Скорость автобуса VOLVO выше, чем у автобуса МАЗ, это позволит сократить время поездки и увеличить спрос на поездку городским транспортом. Количество мест в автобусе VOLVO больше, чем в автобусе МАЗ.

Проведен сравнительный анализ экономической деятельности автобуса МАЗ – 103 и автобуса VOLVO 8900 на маршруте №7 «Т/дом Броды - Трансмаш» в таблице 5.

Таблица 5 – Экономические показатели автобуса МАЗ – 103 и автобуса VOLVO 8900

Вид транспорта	Затраты, руб.	Выручка, руб.	Доходы, руб.
Автобус МАЗ – 103	98 440,5	231 746,25	133 305,75
Автобус VOLVO 8900	73 830,375	231 746,25	157 915,875

При таком же пассажиропотоке при замене на новый автобус выручка останется неизменной, несмотря на это доходы увеличатся. Затраты на содержание автобуса сократятся, поскольку расход топлива, масла и смазочных материалов минимальный. Однако стоит учесть, что при увеличении комфортабельности, скорости и уровня культуры пассажиропоток увеличится, а также увеличится количество пассажиров в связи с тем, что количество пассажирских мест в электробусе больше на 6 человек, а также больше мест для проезда стоя.

Литература

- 1 Попова И. М., Шустов Р. А., Попова Е. А. Критерии оценки качества обслуживания городским пассажирским транспортом // Научно-методический электронный журнал «Концепт», 2015. С. 126–130.
- 2 Дедюкин В.В., Петров А.И., Карнаухов В.Н. Городской пассажирский транспорт, 2008. С. 245- 272.