

УДК 656.025

ОБОСНОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВВЕДЕНИЯ НОВОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО АВТОБУСНОГО МАРШРУТА «НОВОКУЗНЕЦК – КРАСНОЯРСК»

Паламарчук В.А., студент гр. АПм-191, I курс

Клепцова Л.Н., к.э.н., доцент

Кузбасский государственный технический университет
имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Транспортный комплекс является важной составляющей экономики государства, которая обеспечивает жизнедеятельность общества. Составной частью транспортного комплекса РФ является автомобильный транспорт. В частности, автобусное сообщение не только удовлетворяет население в перевозках, но и является одним из условий обеспечения территориальной целостности государства. И, главным образом, это относится к обслуживанию пассажиропотоков на дальних расстояниях, которые в ряде регионов Российской Федерации обеспечиваются только автобусными перевозками.

Несмотря на то, что пассажирские автобусные перевозки имеют ряд преимуществ, в настоящее время на межрегиональном рынке пассажирских перевозок Кемеровской области – Кузбасса наблюдается высокий уровень конкуренции с другими видами транспорта. Пассажиры имеют выбор способа и вида транспорта для поездки до пункта назначения. С 2019 года в Кемеровской области – Кузбассе начался активный период развития региональных авиаперевозок, и, следовательно, объем перевозок пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом снижается.

Необходимо подчеркнуть, что в настоящее время выявились устойчивая тенденция к сокращению объема перевозок пассажиров по регулярным маршрутам междугороднего и межрегионального автобусного сообщения. За период с 2014 года по 2019 год пассажиропоток в Кемеровской области – Кузбассе упал на 30 %. Основными причинами сложившейся ситуации является то, что на рынке транспортных услуг появилось большое количество частных перевозчиков и развитие онлайн-сервисов поиска автомобильных попутчиков.

Для всех субъектов перевозочного процесса цели и интересы участников порой диаметрально противоположны. Удовлетворение потребности жителей в пассажирских перевозках является главной целью для органов исполнительной власти и органов местного самоуправления любого субъекта Российской Федерации. Для автотранспортных предприятий, выступающих в роли перевозчиков, первостепенным является максимальный доход при выполнении транспортной работы и экономически эффективное использование подвижного состава. Автовокзалы и автостанции, являющиеся в процессе орга-

низации перевозок операторами, наиболее заинтересованы в количестве перевезенных пассажиров (проданных билетов) независимо от затрат на перевозки и технико-эксплуатационных характеристик работы подвижного состава.

Кроме того, следует отметить, что межрегиональные перевозки являются наиболее высокодоходной сферой в деятельности автомобильного транспорта и уровень конкуренции в данной сфере крайне неравномерен. На практике это приводит к тому, что на некоторых конкурентоспособных маршрутах и направлениях, имеющих высокую рентабельность, наблюдается избыток предложений со стороны перевозчиков, в т.ч. индивидуальных.

Кроме того, крупные автотранспортные компании работают в убыток по ряду маршрутов с недостаточным для рентабельной эксплуатации автобусов пассажиропотоком. Это создает много проблем: нерациональное представление подвижного состава большой вместимости при низком пассажиропотоке; неоптимальное количества автобусов на маршрутах; неэффективное закрепление маршрутов за перевозчиками.

Эти и другие причины оказывают влияние на эффективность выполнения перевозок. Эффективность системы пассажирского общественного транспорта определяется соотношением полезного результата работы (экономический и социальный эффект) по перевозке пассажиров и затраченных на ее осуществление средств [1].

В условиях рыночной экономики необходим постоянный поиск актуальных и новоизобретенных оперативных методов управления перевозок пассажиров для того, чтобы сохранить устойчивое положение и функционирования транспортных предприятий на рынке транспортных услуг и обеспечить им снижение эксплуатационных расходов и увеличение доходов при заданных нормативах транспортного обслуживания населения.

Поэтому проблема обеспечения экономического управления пассажирскими перевозками требует разработки целостной системы мер для устранения недостатков в сфере организации межрегиональных пассажирских перевозок. В связи с этим качественное решение названной проблемы напрямую зависит от внедрения в практику результативных методов организации перевозок.

Целесообразный выбор подвижного состава и его рациональное распределение для работы по маршрутам является одним из главных способов повышения эффективности работы автобусов. Выбор формируется исходя из значений пассажиропотока за прошлые периоды времени, протяженности маршрута и дорожных условий, а также экономического анализа эксплуатационных свойств сравниваемых марок подвижного состава.

При решении задачи выбора типа подвижного состава принимаются следующее допущение: пассажиропоток и его распределение по времени суток не зависит от количества автобусов, закрепленных для работы на маршруте. В качестве расчётных принимают характеристики междугородных автобусов малой, средней и большой вместимости. Зависимость параметров рабо-

ты маршрута от вместимости подвижного состава позволяет подобрать оптимальную марку автобуса для любого маршрута [3].

Для того чтобы обосновать эффективность выполнения транспортной работы по межрегиональному маршруту «Новокузнецк – Красноярск» были произведены расчеты окупаемости маршрута по классам автобуса (особо большой, большой, средний, малый) при заданных условиях выполнения маршрута.

Учитывая то, что пассажиропоток – это сложное социально-экономическое явление и ему присуща неравномерность, на маршруте оптимальным по пассажировместимости будет являться автобус среднего класса (номинальная вместимость 43 пасс., коэффициент наполнения 0,75-1,0). Потребное количество автобусов для работы маршруте – 2 ед. Количество выполняемых рейсов в неделю – 7. Количество выполненных рейсов в год – 365. Тарифная ставка 1 738 руб.

Используя «Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования», разработанные Министерством транспорта Российской Федерации, был произведен расчет плановых финансовых показателей для нового разрабатываемого межрегионального маршрута «Новокузнецк – Красноярск». Расчеты произведены без учета стоимости перевозимого багажа. Результаты расчетов представлены в табл. 1.

Таблица 1

Плановые финансовые показатели работы на маршруте
«Новокузнецк – Красноярск»

Расходная часть		
Наименование статей затрат	Показатели	2020 год план
Зарплата ППП	Численность водителей, чел	4
	Итого ФОТ водителей, тыс. руб.	3 075,2
Страховые взносы	Отчисления от ФОТ основных работников	947
Автомобильное топливо	Расходы на топливо всего, тыс. руб.	4 029
Смазочные материалы	Расходы на эксплуатационные и смазочные материалы, всего, тыс. руб.	165
Автошины	Отчисления на износ и ремонт автошин, всего, тыс. руб.	364
Эксплуатационный ремонт	ФОТ ремонтных рабочих, тыс. руб.	505
	Взносы от ФОТ ремонтных рабочих, тыс. руб.	156
	Расходы на запчасти и эксплуатационные материалы, тыс. руб.	1 352
Содержание автовокзала	тыс. руб.	3 024

Страхование пассажиров	тыс. руб.	83
Аренда автобусов	тыс. руб.	276
Общехозяйственные расходы	тыс. руб.	1 397
Всего расходы, тыс. руб.		15 373
Доходная часть		
Доходы от перевозок пассажиров, тыс. руб.	При коэффициенте наполнения автобуса:	
	0,75	12 600
	0,85	14 280
	1,0	16 800
Финансовый результат, тыс. руб.	При коэффициенте наполнения автобуса:	
	0,75	-2 773
	0,85	-1 093
	1,0	+1 427

Как видно из представленной таблицы, выполнение маршрута становится рентабельным при обеспечении наполняемости автобуса на 100%, что обеспечено существующим пассажиропотоком.

Это свидетельствует о коммерческой привлекательности обслуживания данного маршрута перевозчиками различных форм собственности. При этом одной из категорий эффективности управления рынком автотранспортных услуг остается социально-экономический эффект – обеспечение мобильности и максимального уровня качества транспортного обслуживания населения.

Таким образом, открытие межрегионального маршрута «Новокузнецк – Красноярск» позволит сделать автобусные перевозки конкурентоспособными по сравнению другими видами транспорта и обеспечит выполнение социальных стандартов транспортного обслуживания населения.

Список литературы:

1. Загорский, И. О. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом / И. О. Загорский, П. П. Володькин. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2012 – 154 с.
2. Кильдишев, Ю. С. Анализ временных рядов и прогнозирование / Ю. С. Кильдишев, А. А. Френкель. – Москва : Статистика, 1973. – 104 с.
3. Щербаков, Л. М. Эффективность междугородных автобусных перевозок в условиях функционирования рынка транспортных услуг / Л. М. Щербаков // Вестник Иркутского государственного технического университета. – 2011. – № 2. – С. 63-66.
4. Фрисс, Ю. В. Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок в условиях рынка транспортных услуг: диссертация на соискание учебной степени к.т.н. / Фрисс Юрий Владимирович; КубГТУ. – Краснодар, 2002. – 191 с.