

# ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

## IMPROVING THE EFFICIENCY OF TRANSPORT ENTERPRISES

Д.т.н., доцент Седелников А.В., аспирант Хнырева Е.С.

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, г. Самара, Российская Федерация

E-mail: khnyryova@gmail.com

**Abstract:** *It is proposed to increase the efficiency of municipal trucking companies. The main cause of the low profitability of such businesses is the existence of a broad category of citizens with preferential travel rights. This leads to the fact that the majority of municipal enterprises of passenger transport is unprofitable. Cancel preferential payment is unacceptable for social reasons. Therefore, development activities, improving the efficiency of municipal trucking companies is an important and urgent task. The analysis of possible activities was carried out that can enhance the profitability of municipal trucking companies. The work presents an assessment of the additional profits from such activities for example one of the municipal trucking companies of Samara region. The analysis of improving the profitability of large and small passenger companies was carried out. Thus, it is shown that it is possible a marked increase in performance due to the provision of outsourcing services without significant reduction volumes of the main task.*

**KEYWORDS:** MUNICIPAL TRUCKING COMPANY, SYSTEM OF MANAGEMENT, NON-DYNAMIC REDUCTION.

### 1. Введение

Муниципальные автотранспортные предприятия играют большую роль в пассажирских перевозках. Ежедневно услугами автотранспортных предприятий пользуется значительная часть населения. В крупных и средних городах постоянными клиентами автотранспортных предприятий являются граждане со средним и низким достатком, не имеющие личного автотранспорта. В мегаполисах, где существуют проблемы с транспортными потоками, порой поездка на личном автотранспорте может занимать больше времени, чем с использованием услуг автотранспортных предприятий. В этом случае клиентами этих предприятий становятся и граждане с достатком выше среднего. Однако, по-прежнему, существенную роль в пассажиропотоке играют граждане с достатком ниже среднего. Поскольку для них использование общественного транспорта – единственная возможность передвижения.

Во многих населенных пунктах созданы и функционируют муниципальные автотранспортные предприятия, а также работают частные пассажироперевозчики. В структуре администрации, как правило, присутствует специальный департамент, отвечающий за функционирование транспортной сети. Поэтому можно утверждать, что ее эффективная работа является важной задачей для обеспечения потребностей населения.

### 2. Предпосылки и средства для решения проблемы

Существенная роль граждан с низким достатком в общем пассажиропотоке муниципальных автотранспортных предприятий обуславливает появление большого количества различных категорий льготников. Для этих категорий стоимость проезда, как правило, ниже себестоимости перевозки. Такая ситуация приводит к тому, что большая часть муниципальных предприятий пассажирского автотранспорта либо является убыточной, либо балансирует на грани нулевой доходности. Частные игроки рынка автоперевозок, как правило, не предоставляют льгот на проезд. Поэтому их рентабельность существенно выше, чем муниципальных предприятий пассажирского транспорта. В настоящее время зафиксирован ряд случаев, когда муниципальное автотранспортное предприятие банкротится и уходит с рынка пассажирских перевозок. Это характерно для малых городов с относительно низким пассажиропотоком, поскольку ситуация усугубляется тем, что муниципальные предприятия, как

правило, используют в своей работе автотранспорт высокой вместительности. Его использование для малых городов существенно менее эффективно, чем компактных микроавтобусов, наполняемость которых будет обеспечена даже при малом пассажиропотоке.

Таким образом, чтобы обеспечить конкурентоспособность муниципальных автотранспортных предприятий на современном рынке пассажирских перевозок, необходимо разрабатывать мероприятия, способствующие повышению эффективности их работы.

### 3. Результаты и дискуссия

Для исследования описанной выше экономической ситуации вокруг муниципальных автотранспортных предприятий с целью выработки оптимальной стратегии управления его деятельностью можно воспользоваться моделью предприятия со слабой динамикой в кризисный период [1-4]. Кризисный период, как правило, характеризуется существенным падением спроса на продукцию предприятия. В рассматриваемом случае такое падение спроса означает снижение пассажиропотока муниципального автотранспортного предприятия за счет ухода клиентов к частным пассажироперевозчикам. В этом случае нужно отметить, что наибольшее снижение коснется категории граждан, не обладающих льготами. Результатом такого снижения станет уменьшение не только пассажиропотока, но и средней стоимости проезда в расчете на одного пассажира, поскольку доля льготников в общем числе перевезенных пассажиров увеличится. Поэтому рентабельность муниципального автотранспортного предприятия снизится не линейно, а практически квадратично.

В работах [5,6] под слабой динамикой понимается невозможность существенно изменять объемы производства продукции в условиях быстро изменяющегося спроса. В рассматриваемом случае существенное снижение объемов производства будет означать сокращение количества автотранспорта, участвующего в пассажирских перевозках. В принципе, такое сокращение возможно, поэтому, строго говоря, муниципальное пассажирское автотранспортное предприятие в чистом виде нельзя считать предприятием со слабой динамикой. Однако, последствиями такого сокращения могут быть дальнейшее снижение пассажиропотока, рентабельности, и, как следствие, банкротство муниципального предприятия [7]. Если вывести из рассмотрения такой сценарий и ввести дополнительное ограничение по конкурентоспособности муниципального автопредприятия на рынке пассажирских перевозок, то существенное сокращение

автотранспорта не может быть использовано как инструмент адаптации к снижающемуся пассажиропотоку, а само предприятие условно можно считать предприятием со слабой динамикой.

Высокая нединамичность, согласно исследованиям [8] существенно повышает уязвимость предприятия в кризисный период. Поэтому с целью поиска оптимальных стратегий и осуществления эффективного антикризисного управления важной задачей является снижение нединамичности предприятия различными способами, зависящими от возможности и характера деятельности предприятия. Так, для автотранспортного предприятия можно предложить целый ряд стратегий управления, снижающих его нединамичность.

1. Ведение непрофильной производственной деятельности.

Связана с созданием обособленных подразделений. В рассматриваемом примере она может заключаться в создании на базе предприятия сервисного центра по ремонту и обслуживанию автомобилей. При этом часть автослесарей из штата предприятия можно подключить к решению задач созданного сервисного центра. Для сохранения основного вида деятельности необходимо, чтобы масштабы работы центра и количество задействованных работников предприятия не были бы существенны в рамках этого предприятия.

2. Сдача в аренду недвижимости и имущества.

Классическим примером такой деятельности, широко применявшимся в 90е - начало 2000гг. является сдача в аренду помещений. У муниципального пассажирского предприятия есть возможность сдавать в аренду транспортные средства, которые могут освободиться при снижении пассажиропотока. Эта деятельность является достаточно перспективной, поскольку в ней регулярно возникают потребности при организации различных экскурсий, культурно-досуговых мероприятий, перевозок учащихся школ на олимпиады, курсы подготовки и т.д.

3. Оказание услуг лизинга, аутсорсинга и прочих.

Одним из перспективных и бурно развивающихся видов деятельности автотранспортного предприятия может быть оказание аутсорсинговых услуг, поскольку многим предприятиям и организациям содержание собственного автобуса является экономически нецелесообразным, растет устойчивый спрос на заключение договоров аутсорсинга с предприятиями, имеющими собственный автопарк. При этом для крупных автотранспортных предприятий возможно более эффективным будет создание обособленного подразделения, курирующего такую деятельность, тогда эту деятельность можно отнести к непрофильной производственной деятельности, рассмотренной в пункте 1. Для средних и малых предприятий, в большинстве случаев, создание таких подразделений нецелесообразно.

Приблизительные оценки, приведенные в работе показывают, что для малых и средних предприятий аутсорсинговая деятельность способна принести

дополнительную прибыль до 20% при использовании в ней менее 10% транспортных средств.

#### 4. Заключение

Таким образом, представленные виды деятельности, в дополнении к основному, способные как по отдельности, так и в комплексе, повысить конкурентоспособность муниципального автотранспортного предприятия в условиях повышения конкуренции со стороны частных пассажироперевозчиков.

#### 5. Литература

1. Седельников, А.В. Анализ динамики показателей подраздела ДА «Производство пищевых продуктов» по Самарской области в кризисный период с целью построения математической модели / А.В. Седельников, И.А. Климачёва // Гуманитарные и социальные науки. – 2012. – № 1. – С. 37 – 45.

2. Седельников, А.В. Моделирование объёмов продаж маргарина случайным процессом / А.В. Седельников, Е.С. Хнырёва // Обзорные прикладной и промышленной математики. – 2010. – т. 17. – вып. 4. – С. 591 – 592.

3. Мясников, С.В. Анализ двух подходов к моделированию объёмов продаж маргарина / С.В. Мясников, А.В. Седельников, Е.С. Хнырёва // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2011. – № 1. – С. 111-116.

4. Myasnikov, S.V. Forecasting of sales volume of margarine / S.V. Myasnikov, A.V. Sedelnikov, E.S. Khnyryova // European journal of natural history. – 2010. – № 6. – С. 67–68.

5. Седельников, А.В. Основные признаки предприятий со слабой динамикой, нуждающихся в дополнительных дотациях в период кризиса / А.В. Седельников, Е.С. Хнырёва // Materials of the X International scientific and practical conference «Scientific Horizons», Sheffield, England, 2014. – Vol. 1. – P. 84 – 86.

6. Sedelnikov, A.V. Main criteria which help to identify enterprises with weak dynamic/ A.V. Sedelnikov, E.S. Khnyryova // International business management. – 2016. – Vol. 10. – № 18. – P. 4311 – 4312.

7. Бармин, М.А. Математическое моделирование и программные средства определения конкурентоспособности производственного предприятия / М.А. Бармин. – автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата технических наук. – Пенза. – 2016. – 19 с.

8. Sedelnikov, A.V. Study of stochastic dependence between antirecessionary monetary support of enterprises with weak dynamic and their net operating loss / A.V. Sedelnikov, E.S. Khnyryova // Экономические и гуманитарные науки. – 2015. – № 8 (283). – С. 111 – 118.