

УДК 33 : 303.7 : 330.44 : 330.47

Н.И. Кухарская (асп. СПбГАСУ), А.Г. Семёнов, к.т.н., вед.н.с.

АНАЛИЗ И РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УЛУЧШЕНИЮ
СООТНОШЕНИЯ УРОВНЯ УБЫТОЧНОСТИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК
С ПРОЦЕНТНЫМ ВЫПОЛНЕНИЕМ ПЛАНА РЕЙСОВ
(НА ПРИМЕРЕ ГУП «ПАССАЖИРАВТОТРАНС», САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

Постановка задачи:

По Управлению коммерческих перевозок ГУП «Пассажиравтотранс» (Санкт-Петербург) прогнозируемое выполнение плана рейсов по социальным перевозкам в 2002 г., с учётом текущего соотношения подвижного состава (П/С) на социальных маршрутах и коммерческих маршрутах 2-й категории, составляет 92%, общая убыточность по социальным и коммерчески маршрутам 2-ой кат. - 670780 тыс. руб. Требуется увеличить процентное выполнение плана рейсов, не допуская резкого роста убыточности.

При анализе учитываются фактические показатели по перевозкам за первый квартал 2002 г., и прогноз по перевозкам на II, III, IV кварталы (на основании утвержденной Производственной программы перевозок на 2002 г), с учётом корректировки доходной ставки (на основании данных за апрель и май 2002 г.) на коммерческих маршрутах 2-й категории.

Поставленная задача может быть решена путём увеличения количества подвижного состава социальных перевозок за счёт сокращения коммерческих маршрутов 2-й категории и перевода высвободившегося подвижного состава в оперативный резерв. Сокращение количества подвижного состава на коммерческих маршрутах 2-й категории, приведет к уменьшению выручки, при этом рентабельность маршрутов будет увеличена.

Динамика изменения финансовых результатов работы коммерческих маршрутов 2-ой категории в 2002 г., в зависимости от уровня сокращения количества подвижного состава, задействованного на этих маршрутах, отражена на Диаграмме 1 (на плакатах). Из неё видно, что сокращение машино-часов по коммерческим маршрутам 2-ой кат. на 50%-60% приводит к снижению убыточности данных перевозок (за счёт сокращения в первую очередь убыточных маршрутов и увеличению среднечасовой выручки), дальнейшее сокращение подвижного состава приводит к росту убыточности перевозок на коммерческих маршрутах 2-й категории в целом за год (из-за убыточности перевозок в I-II квартале).

Соотношение увеличения процентного выполнения социальных перевозок и роста убыточности по перевозкам в целом (на социальных и коммерческих маршрутах в совокупности) отражено на Диаграмме 2 (на плакатах). Очевидно, использование более 50% подвижного состава с коммерческих маршрутов второй категории в оперативном резерве социальных перевозок приводит к интенсивному росту процентного выполнения плана рейсов на социальных перевозках.

Таким образом, *целесообразно рассмотреть два прогноза* на 2002 год:

1) Полное закрытие А/такси с использованием высвободившегося П/С на социальных перевозках (оперативный резерв). Подобные меры приведут к 5% перевыполнению плана рейсов по социальным перевозкам в III и IV квартале 2002.г, и, в целом, за год обеспечат выполнение плана рейсов по социальным перевозкам на 99,4%. Однако общая убыточность перевозок (социальных и коммерческих) вырастет на 7,8% (723676 тыс. руб.).

2) Частичное закрытие А/такси с использованием высвободившегося П/С на социальных перевозках (оперативный резерв) приведёт к выполнению плана рейсов по социальным перевозкам в III и IV квартале 2002.г на 97,9%, и, в целом, за год обеспечат выполнение плана рейсов по социальным перевозкам на 95,1%. Общая убыточность перевозок (социальных и коммерческих) вырастет на 2,8% (689718 тыс. руб.).

Наиболее приемлемым для использования представляется 2 вариант по следующим соображениям:

1. Уровень выполнения плана социальных рейсов достигнет уровня 97,9%.
2. Уровень общей убыточности на 5% меньше, нежели в первом варианте.
3. Сохранится часть коммерческих маршрутов 2-й категории при увеличении их рентабельности.