

УДК 33: 303.7: 330.44: 330.47

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

АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ СРЕДНЕЧАСОВОЙ ВЫРУЧКИ ПО МАРШРУТНОЙ СЕТИ ГУП «ПАССАЖИРАВТОТРАНС»

На основании данных по среднечасовой выручке (СЧВ) парков, в рамках Управления коммерческих перевозок ГУП «Пассажиравтотранс» (Санкт-Петербург) произведён анализ изменения СЧВ по паркам и типам перевозок за один календарный год.

Рассмотрены следующие виды перевозок: городские социальные маршруты, пригородные социальные маршруты, коммерческие маршруты в целом (автобусы в режиме маршрутного такси, маршрутные такси и автобусы-экспрессы), автобусы в режиме маршрутного такси, маршрутные такси, автобусы-экспрессы, заказные перевозки, междугородные маршруты, а также выручка по продаже долгосрочных проездных документов и обобщение по ГУП ПАТ. Помимо этого, рассмотрены объёмы СЧВ каждого парка по трём типам перевозок - социальным, коммерческим и заказным.

На основе анализа сводных данных по маршрутной сети ГУП за рассматриваемый период, можно сделать вывод о тенденции увеличения СЧВ (с учётом инфляции).

Анализ прибыли на городских социальных маршрутах показал: максимальная СЧВ наблюдается в автопарке АП-1, который обслуживает маршруты, проходящие по центральным магистралям города и подвозочные маршруты от густозаселенных «спальных» районов к станциям метро. Минимальная СЧВ – на городских маршрутах в АП-Колпино, АП-Пушкин и АП-Петродворец, что обусловлено спецификой этой маршрутной сети. Резкий рост повышения СЧВ в два раза зафиксирован в момент повышения стоимости проезда в городских маршрутах на 100%. На городских маршрутах ГУП работает намного больше машино-часов, чем на каких-либо других видах маршрутов.

Из рассмотрения пригородных маршрутов следует: наиболее прибыльны маршруты АП-7 и АП-3, наиболее убыточны - АП-4. При увеличении объёма пригородных перевозок на летний период СЧВ по паркам практически не увеличивается (за исключением АП-7 и АП-3), т.к. большая часть пассажиров имеет льготы и проезжает бесплатно. У АП-1 пригородных маршрутов нет. Максимальное количество машино-часов на пригородных маршрутах зафиксировано у АП-2, АП-5 и АП-Колпино.

Анализ коммерческих маршрутов (маршрутных такси и автобусов-экспрессов) показал незначительное отличие СЧВ по паркам, однако отмечается падение показателей по АП-Пушкин и АП-Петродворец, что обусловлено бурным развитием конкурирующей коммерческой маршрутной сети в городах-спутниках.

Если рассматривать отдельно маршрутные такси и автобусы-экспрессы, то тут наблюдается несколько моментов. Самая большая СЧВ маршрутных такси – у АП-5 на маршрутах Т-3 и Т-207, что объясняется постоянным снижением количества рейсов на социальных маршрутах г. Ломоносова №№ 3 и 7, которые дублируются маршрутными такси. Самая низкая СЧВ по маршрутным такси - у АП-Колпино, т.к. на основных направлениях парка работают автобусы-экспрессы. Также низкая СЧВ у маршрутных такси наблюдается у АП-Пушкин, что объясняется дублированием конкурирующими перевозчиками. Маршрутов автобусов-экспрессов у АП-Пушкин нет. Самая высокая СЧВ у автобусов-экспрессов зафиксирована у АП-3, т.к. основные коммерческие направления этого парка обслуживаются именно автобусами-экспрессами. Как правило, основным типом подвижного состава коммерческих маршрутов (маршрутных такси и автобусов-экспрессов), являются автобусы

марки ПАЗ, т.о. вместимость большей части маршрутных такси и автобусов-экспрессов одинакова. Помимо этого, на маршрутах маршрутных такси используются микроавтобусы марки Форд (АП-1 и АП-6) и Газель (АП-4, АП-Колпино, АП-Пушкин), а на экспрессных маршрутах – микроавтобусы Хюндай (АП-1, АП-3, АП-4, АП-5, АП-6, АП-7) и автобусы Икарус (АП-1, АП-2, АП-3, АП-4, АП-5, АП-6, АП-7, АП-Колпино), ЛАЗ (АП-2, АП-5, АП-Колпино) и ЛиАЗ (АП-2, АП-3, АП-6, АП-Колпино). Максимальные объёмы перевозок маршрутными такси – у АП-2 и АП-3 и АП-6, автобусов-экспрессов – у АП-5 и АП-2.

Автобусы в режиме маршрутного такси имеют примерно одинаковые показатели по всем паркам, где они есть, кроме АП-1, где этот показатель несколько выше: их маршруты проходят по центральным магистралям города или являются подвозочными от «спальных» районов к станциям метро. Когда часть пригородных маршрутов была частично или полностью переведена в коммерческий режим, СЧВ по паркам практически не изменилась, за исключением АП-Колпино и АП-Пушкин, где до этого маршрутов в режиме маршрутного такси не было вообще. В августе наблюдается рекордный всплеск выручки по данному типу маршрутов у АП-Пушкин, что связано с вводом временного маршрута в режиме маршрутного такси для обслуживания Пушкинского авиашоу. Максимальное количество машино-часов на маршрутах автобусов в режиме маршрутного такси – у АП-2, АП-5 и АП-6.

Объём СЧВ *на заказных маршрутах* примерно одинаков для всех парков, стоит отметить только значительное повышение СВЧ АП-2 с марта по август, достигшее своего пика в июне, что объясняется проведением правильной политики при работе с заказчиками. Самая низкая СЧВ на заказных перевозках стабильно наблюдается у АП-3 и АП-5. Максимальные объёмы перевозок наблюдаются у АП-4 и АП-7.

Междугородними перевозками занимаются только два парка – АП-1 и АП-2. АП-1 работает на междугородних маршрутах уже несколько десятков лет, АП-2 начал работать в декабре 2000 г., причём его среднечасовая выручка сразу поднялась выше выручки АП-1. Это объясняется тем, что АП-2 работает на достаточно доходных направлениях, имеющих высокую стоимость проезда и стабильный пассажиропоток, в то время как АП-1, помимо своих высокодоходных маршрутов, обслуживает еще множество маршрутов по Ленинградской, Новгородской, Псковской и Вологодской областям, имеющих более низкую СЧВ. При этом объёмы машино-часов АП-2 значительно меньше машино-часов АП-1. Наблюдается традиционный рост СЧВ в летний период.

Выручка от продаж *долгосрочных проездных документов (карточек)* в переводе в часы работы является самой низкой из СЧВ по ГУП. Максимальные темпы роста выручки наблюдаются с июня по август, что обусловлено подорожанием стоимости долгосрочных и разовых проездных билетов. Максимальная выручка наблюдается у АП-Колпино, которая превышает выручки других парков более чем в 2 раза. Но большие объёмы продаж долгосрочных проездных документов сказались на СЧВ от их продажи в автобусах городских маршрутов АП-Колпино, чья СЧВ - одна из самых низких по ГУП. Выше среднего также наблюдается выручка у АП-7, минимальная выручка – у АП-4 в связи с низкой доходностью обслуживаемой маршрутной сети. К маю начинается спад уровня выручки, обусловленный сезонным снижением городских перевозок и общим спадом объёма работы ГУП на социальных маршрутах. Одним из путей повышения объёмов продаж долгосрочных проездных документов является оптовая продажа долгосрочных документов, усиленная защита от подделки.

Анализ показал, что в настоящее время перевозками с максимальной СЧВ являются заказные и междугородние (международные) перевозки, в большей мере по маршрутам АП-2.