

ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Петров А.И.¹

¹ФГБОУ ВПО «Тюменский государственный нефтегазовый университет», Тюмень, Россия (625000, Тюмень, ул. Володарского, 38), e-mail: ArtIgPetrov@yandex.ru

В статье рассматриваются вопросы финансовой устойчивости пассажирского автотранспортного предприятия (ПАТП), специализирующегося на транспортном обслуживании населения города. Приведены данные о структуре парка исследуемого ПАТП, реальной динамике изменения доходов и расходов предприятия, а также экономического результата деятельности предприятия. В статье приведена диаграмма изменения итогового экономического результата деятельности ОАО «Нижневартовское ПАТП № 2» (г. Нижневартовск, ХМАО-Югра) в течение 2010–2012 гг. На основании анализа диаграммы сделан вывод о значительной амплитуде значений исследуемой характеристики. Также рассматриваются вопросы бюджетного субсидирования убыточной деятельности пассажирского предприятия. Показано, что процессы субсидирования не всегда протекают устойчиво, что приводит к формированию кризисной ситуации на предприятии. Представлены элементы концепции устойчивости ПАТП в условиях переменного характера формирования итогового финансового результата деятельности.

Ключевые слова: городской пассажирский общественный транспорт, экономические результаты деятельности пассажирского автотранспортного предприятия, устойчивость функционирования пассажирского автотранспортного предприятия, элементы концепции устойчивости пассажирского автотранспортного предприятия

FINANCIAL STABILITY OF THE SPECIALIZED PASSENGER MOTOR TRANSPORTATION ENTERPRISE

Petrov A.I.¹

¹Tyumen State Oil & Gas University, (625000, Tyumen, Volodarskogo street, 38), e-mail: ArtIgPetrov@yandex.ru

In the article questions of financial stability of the city passenger motor transportation enterprise are considered. Data about park structure, real dynamics of change of the enterprise's income and expenses, and also enterprise activity economic result are provided. The chart of change of total economic result of JSC Nizhnevartovskoye PATP № 2 (Nizhnevartovsk, Khanty-Mansi Autonomous Okrug-Yugra) activity during 2010-2012 is provided in article. On the basis of the chart analysis the conclusion is drawn on the considerable amplitude of the studied characteristic values. Also questions of the budgetary subsidizing of the passenger enterprise unprofitable activity are considered. It is shown that subsidizing processes not always proceed steadily that leads to formation of a crisis situation in the enterprise. Elements of the concept of enterprise stability in the conditions of variable nature of total activity financial result formation are presented.

Keywords: city passenger public transport, economic results of the passenger motor transportation enterprise activity, stability of the passenger motor transportation enterprise functioning, elements of the concept of the passenger motor transportation enterprise stability

Сегодня, в условиях уже наступившего экономического спада, что признают как представители федеральной власти [16], так и авторитетные эксперты [17], чрезвычайно важно поддерживать отрасли экономики РФ в устойчивом состоянии [7, 8, 12, 14]. В большей степени это касается тех секторов экономики, что являются планово убыточными. К их числу традиционно относится транспортное обслуживание населения городов специализированными пассажирскими автотранспортными предприятиями (ПАТП).

Уже долгие годы практически все ПАТП страны находятся в сложной финансовой ситуации. В целом социальная политика государства направлена на защиту населения, в

связи с чем тарифы на перевозку пассажиров, установленные в городах РФ, зачастую не позволяют предприятиям не только получать прибыль, но и просто покрывать экономические издержки [9, 10, 11]. Величина тарифа на услуги пассажирского транспорта в крупнейших и крупных городах РФ в 2013 г. варьировалась от 9 руб. (в г. Майкоп) до 28 руб. в Москве [18]. Согласно Постановлению Правительства Москвы от 14 мая 2014 г. № 247-ПП [20] в Москве стоимость разовой поездки по тарифу «Единый» в 2014 г. достигла 40 руб. В большинстве крупных городов РФ тарифы на услуги общественного транспорта в 2013–2014 гг. находились в диапазоне от 14 до 20 руб. за поездку [18]. Указанная разница в тарифах определяется как спецификой перевозок (например, особенностями формирования себестоимости транспортного обслуживания населения или дальности поездки пассажиров), так и общим уровнем платежеспособности населения городов. При прочих равных условиях, таких как приблизительно одинаковая дальность поездки пассажиров, в расчет при определении величины тарифа принимаются такие аспекты, как уровень социальной напряженности в регионе и возможности бюджета покрывать плановые убытки перевозчиков пассажиров.

Для примера приведу следующие сведения. В г. Тюмень уровень покрытия собственными доходами эксплуатационных затрат ОАО «Тюменское ПАТП № 1» сегодня составляет около 37% [9, 10]. В течение 1992–2014 гг. данный показатель для тюменских предприятий транспортного обслуживания населения варьировался в диапазоне от 25 до 54%. Аналогична ситуация и для многих других предприятий. Причем эта ситуация практически не зависит от финансового благополучия региона. Так, в ОАО «Нижеварттовское ПАТП № 2» (г. Нижневарттовск, ХМАО-Югра) соотношение доходов и расходов составляло 32% в 2010 г., 28% в 2011 г. и 26% по итогам 2012 г. А в ОАО «Юганскпассажиравтотранс» (г. Нефтеюганск, ХМАО) и вовсе в 2010–2011 гг. на фоне экономического кризиса, затрагивающего жизненные интересы всех членов трудового коллектива, сложилась реально социально-взрывоопасная ситуация, когда региональной власти ХМАО-Югра пришлось экстренно вмешиваться и гасить ее путем дополнительного внепланового финансирования [19]. Таким образом, сегодня существует вполне реальная проблема несоответствия фактических доходов специализированных ПАТП их нуждам и потребностям для простого существования. Эта проблема решается региональной и муниципальной властью с учетом понимания важности этой отрасли городского хозяйства и в меру финансовых возможностей. Причем эти возможности в течение уже долгих лет постоянно снижаются. Примеры, подтверждающие данный тезис, подробно рассмотрены в [7–11]. В этой связи поддержание транспортного обслуживания населения городов в устойчивом состоянии в первую очередь зависит от финансовых возможностей перевозчиков

покрывать эксплуатационные расходы доходами или субсидиями, выделяемыми местной властью. В данной статье рассматриваются вопросы финансовой устойчивости специализированного ПАТП на примере ОАО «Нижевартовское ПАТП № 2» (г. Нижневартовск, ХМАО-Югра).

Устойчивость функционирования транспортного предприятия определяется двумя факторами – наличием постоянной возможности получения доходов и возможностью обеспечения минимизации расходов (например, на внеплановые ремонты подвижного состава). При этом и доходы, и расходы должны по возможности соответствовать плановым показателям, а их баланс должен быть положительным.

С целью максимизации доходов перевозки должны быть организованы на маршрутах, обеспечивающих постоянный, без значительных колебаний, значительный пассажиропоток [14, 15]. Минимизация расходов в первую очередь определяется грамотной организацией технической эксплуатации подвижного состава, что позволит снизить затраты на текущий ремонт автобусов. Рассмотрим эти факторы формирования устойчивости деятельности ПАТП подробнее.

ОАО «Нижевартовское ПАТП № 2» обслуживает 11 городских маршрутов общественного транспорта, связывающих практически все районы города. Анализ показал, что практически нет ни одного микрорайона города, не охваченного маршрутами движения ОАО «Нижевартовское ПАТП № 2» (далее — ОАО «НПАТП № 2»). В то же время анализ показывает, что с целью повышения качества транспортного обслуживания населения отдаленных микрорайонов Администрация г. Нижневартовск постоянно корректирует маршрутную сеть общественного транспорта (например, удлиняя маршруты), что в целом снижает эффективность работы перевозчика. В итоге за счет увеличения пробегов объемы работ и доходы перевозчика также увеличиваются, однако в значительно большей степени увеличиваются эксплуатационные расходы предприятия. Рассмотрим динамику изменения финансового состояния исследуемого предприятия.

В таблице 1 приведена информация о статистике экономических результатов деятельности ОАО «НПАТП № 2» в течение 33 месяцев за период 2010–2012 гг. В целом предприятие является планово убыточным.

На диаграмме (рис. 1) приведены графические изображения изменения расходов, доходов и собственного экономического результата деятельности ОАО «НПАТП № 2» в течение 33 месяцев 2010–2012 гг.

Обычно зимой эксплуатационные расходы ПАТП увеличиваются, летом и в межсезонье колеблются в устойчивом диапазоне.

Таблица 1

Экономические результаты деятельности ОАО «НПАТП № 2» (г. Нижневартовск)

Месяц года	Численные значения показателей по месяцам соответствующих лет, тыс. руб.								
	2010 г.			2011 г.			2012 г.		
	Расходы	Доходы	Убыток	Расходы	Доходы	Убыток	Расходы	Доходы	Убыток
Январь	31490,6	10790,2	-20700,4	38693,4	10698,1	-27995,3	38494,4	9984,7	-28509,7
Февраль	29748,1	10731,3	-19016,8	35019,8	10613,4	-24406,4	35313,3	10844,0	-24469,3
Март	32682,3	11841,6	-20840,7	38787,8	12131,8	-26656,0	43609,8	11133,8	-32476,0
Апрель	29739,5	10901,8	-18837,7	32215,9	11675,3	-20540,6	36471,8	10612,2	-25859,6
Май	26824,4	8019,8	-18804,6	32797,7	9988,4	-22809,3	32956,4	9531,0	-23425,4
Июнь	30163,2	7834,7	-22328,5	31806,5	8546,8	-23259,7	38594,3	8270,1	-30324,2
Июль	27405,6	6842,1	-20563,5	32060,2	7133,4	-24926,8	25460,5	7372,8	-18087,7
Август	28231,5	6653,1	-21578,4	33988,5	7765,4	-26223,1	28578,4	7249,1	-21329,3
Сентябрь	28520,8	8006,1	-20514,7	34897,8	8827,3	-26070,5	42961,6	8412,5	-34549,1
Октябрь	30436,0	9905,0	-20531,0	36114,1	10370,0	-25744,1	Нет данных		
Ноябрь	31227,4	10886,7	-20340,7	38347,9	11318,7	-27029,2			
Декабрь	34352,4	13114,1	-21238,3	43423,3	13448,6	-29974,7			
Σ год	360822	115527	-245295	428153	122517	-305636	322440	83410	-239030

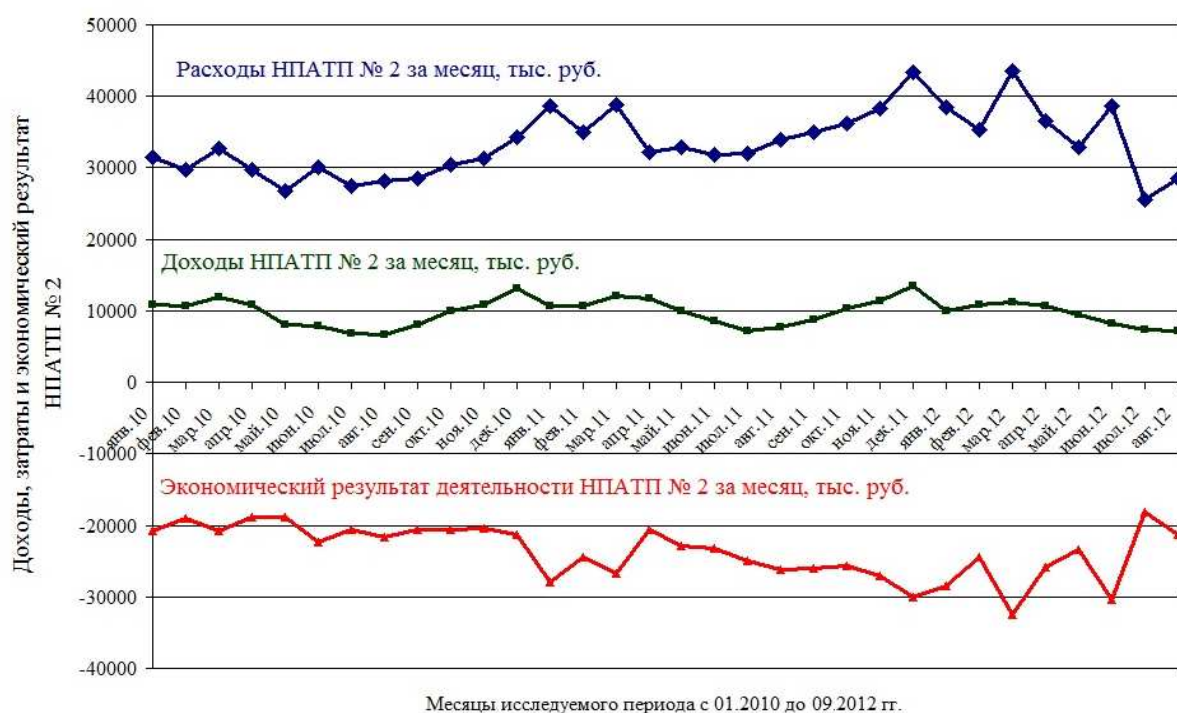


Рис. 1. Диаграмма изменения величины расходов, доходов и итогового экономического результата ОАО «НПАТП № 2» в течение 33 месяцев 2010–2012 гг.

Точно такие же тенденции изменения эксплуатационных расходов формируются в любом автотранспортном предприятии [2, 3]. Надо отметить, что все это учитывается не только на этапе проектирования АТП [2, 3, 4, 5, 6], но и в процессе организации их устойчивого функционирования [2, 3, 4, 5, 6]. Отметим, что весной-летом 2012 г. была сломана устойчивая в предыдущие два года картина формирования месячных расходов ПАТП (рис. 1). В таблице 2 представлена информации об объемах бюджетного субсидирования ОАО «НПАТП № 2» (г. Нижневартовск) в течение 2010–2012 гг.

Таблица 2

Субсидирование ОАО «НПАТП № 2» (г. Нижневартовск) и итоговый финансовый результат

Месяц года	Численные значения показателей по месяцам соответствующих лет, тыс. руб.								
	2010 г.			2011 г.			2012 г.		
	Убыток	Субсидия	Итог	Убыток	Субсидия	Итог	Убыток	Субсидия	Итог
Январь	-20700,4	31743,6	11043,2	-27995,3	40048,6	12053,3	-28509,7	30091,8	1582,1
Февраль	-19016,8	16891,3	8917,7	-24406,4	19649,8	7296,7	-24469,3	28902,3	6015,1
Март	-20840,7	15035,5	3112,5	-26656,0	17741,2	-1618,1	-32476,0	30885,3	4424,4
Апрель	-18837,7	36564,0	20838,8	-20540,6	43071,9	20913,2	-25859,6	47713,1	26277,9
Май	-18804,6	16742,9	18777,1	-22809,3	19638,7	17742,6	-23425,4	21552,0	24404,5
Июнь	-22328,5	12330,4	8779,0	-23259,7	15312,9	9795,8	-30324,2	14190,0	8270,3
Июль	-20563,5	30914,7	19130,2	-24926,8	36775,9	21644,9	-18087,7	15757,2	5939,8
Август	-21578,4	12405,4	9957,2	-26223,1	14983,2	10405,0	-21329,3	41430,0	26040,5
Сентябрь	-20514,7	12372,7	1815,2	-26070,5	15020,3	-645,2	-34549,1	18722,0	10213,4
Октябрь	-20531,0	30868,1	12152,3	-25744,1	36866,7	10477,4	Нет данных		
Ноябрь	-20340,7	17350,4	9162,0	-27029,2	20422,1	3870,3			
Декабрь	-21238,3	16700,0	4623,7	-29974,7	19576,3	-6528,1			
Σ год	-245295	249919	4623,7	-305636	299107	-6528,1	-239030	249243	10213,4

Очевидно, что резкое сокращение эксплуатационных расходов в июле-августе (примерно на 10 млн руб. в месяц относительно предыдущих периодов) вызвало последующее резкое увеличение этих затрат в сентябре (до уровней, характерных для зимнего периода). Процесс изменения доходов предприятия (рис. 1) во времени является достаточно устойчивым. Максимальные месячные доходы ОАО «НПАТП № 2» формируются в зимний период года, летом доходы снижаются в 1,5–1,7 раза, что объясняется массовыми отпусками и отъездом жителей из города. Изменение итогового экономического результата в течение 33 месяцев 2010–2012 гг. также представлено на рисунке 1. И снова отметим, что именно в 2012 г. сформировалась ситуация дисбаланса

доходов и расходов относительно привычного, устойчивого состояния (в 2010 г. это около 20 млн руб. убытков ежемесячно; в 2011 г. – около 25 млн руб. убытков ежемесячно). В 2012 г. месячные убытки варьировались в широком диапазоне – от 18 млн руб. в июле до 35 млн руб. в сентябре. В таблице 2 представлена динамика этого процесса.

Очевидно, что финансовая система ПАТП вышла из устойчивого состояния. Фактические ежемесячные убытки предприятия покрываются Администрацией г. Нижневартовск. Возмещение убытков производится в соответствии с договором, согласно которому субсидия формируется как на ежемесячной, так и на квартальной основе. Раз в квартал Администрация города выплачивает ОАО «НПАТП № 2» субсидию, которая покрывает текущие убытки.

На диаграмме (рис. 2) приведено графическое изображение изменения итогового финансового результата деятельности ОАО «НПАТП № 2» с учетом бюджетного субсидирования в течение 33 месяцев 2010–2012 гг.

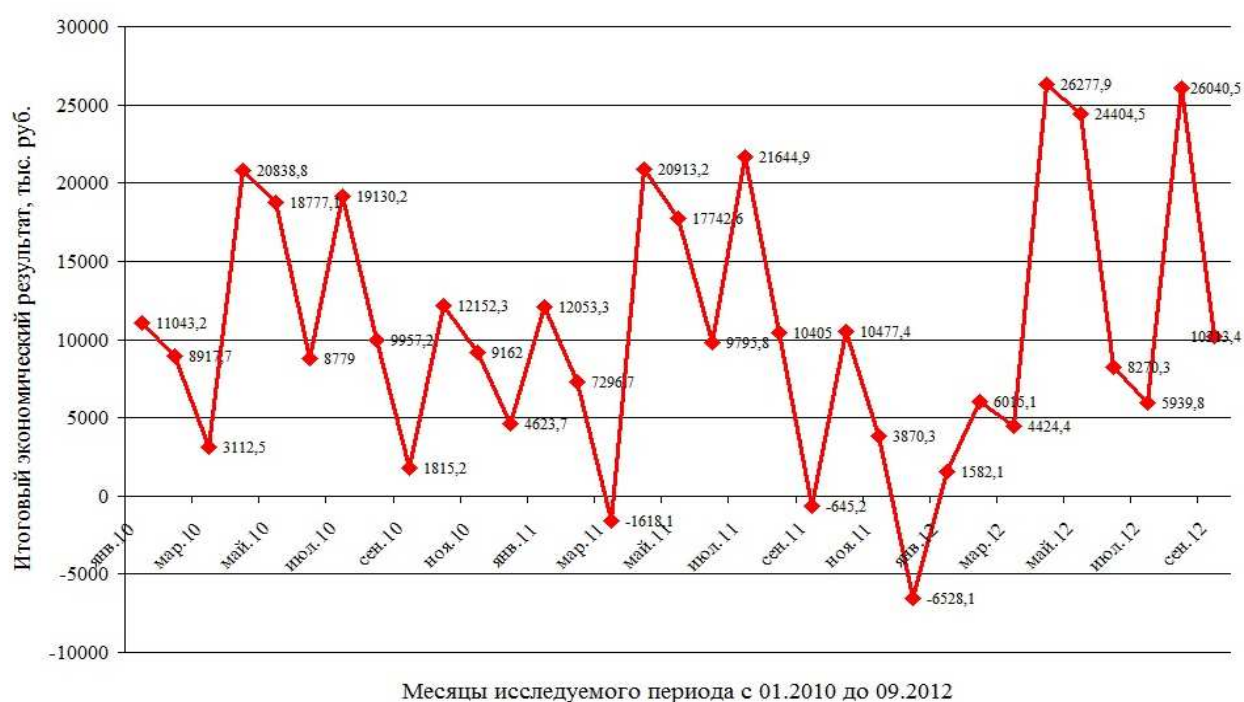


Рис. 2. Диаграмма изменения итогового финансового результата ОАО «НПАТП № 2» с учетом бюджетного субсидирования в течение 33 месяцев 2010–2012 гг.

Для руководства предприятия чрезвычайно важно контролировать общую финансовую ситуацию на предприятии и не допускать отрицательного финансового баланса. Однако график (рис. 2) показывает, что в марте и сентябре и, особенно, в декабре 2011 г. в процессе управления предприятием были допущены те самые дисбалансы, которых необходимо избегать. Итоговый результат деятельности ОАО «НПАТП № 2» с учетом бюджетного субсидирования за 2010 г. – прибыль в размере 4623,7 тыс. руб. Итоговый результат

деятельности ОАО «НПАТП № 2» с учетом бюджетного субсидирования за 2011 г. – убыток в размере 6528,1 тыс. руб. Итоговый результат деятельности ОАО «НПАТП № 2» с учетом бюджетного субсидирования за 9 месяцев 2012 г. – прибыль в размере 10 213,4 тыс. руб. Но достигнут этот положительный финансовый результат посредством серьезных усилий в плане стабилизации ситуации, вышедшей из состояния устойчивости еще зимой 2011–2012 гг. Апрельское субсидирование 2012 г. было рекордным по величине (47,7 млн руб.), однако за этим последовали серьезные затраты, причем летом, а не зимой, как это было раньше, что вновь потребовало субсидирования в августе (41,4 млн руб.).

Диаграмма (рис. 3) показывает, что исследуемый процесс подвержен трехмесячной цикличности, совпадающей с особенностями бюджетного субсидирования деятельности предприятия.

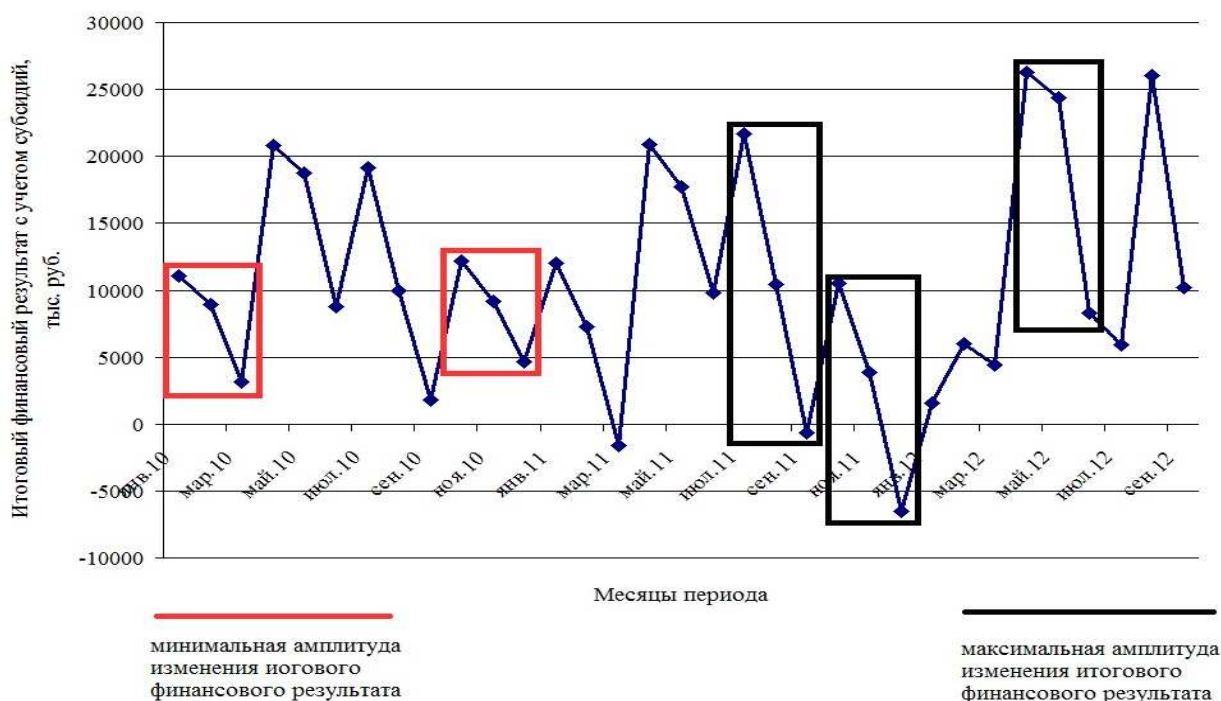


Рис. 3. Различия в величине амплитуды изменения квартальных циклов изменения результирующего итогового финансового результата деятельности ОАО «НПАТП № 2»

А именно, ежегодно: в январе, апреле, июле, октябре — итоговый финансовый результат деятельности ОАО «НПАТП № 2» резко увеличивается, а затем в течение ближайших двух месяцев последовательно уменьшается, достигает минимумов цикла и затем снова увеличивается. Несмотря на типичность по направлению тенденции, эти циклы не идентичны по величине изменяющегося признака. На рисунке 3 приведены сравнения амплитуды этих циклов.

Таким образом, экспериментально установлено, что в течение 33 месяцев финансовая устойчивость ОАО «НПАТП № 2» формировалась: циклически (циклами по 3 месяца);

неравномерно, т.е. амплитуда циклических изменений финансового результата деятельности предприятия изменяется в широких пределах; два последующих друг за другом финансовых цикла с большой амплитудой (3-й и 4-й кварталы 2011 г.) неизбежно приводят ПАТП в кризисное состояние, требующее более значительных, чем обычно, субсидий; выход из кризиса тем не менее не снижает амплитуду квартального цикла, т.е. при выводе из относительно устойчивого состояния система затем стабилизируется не сразу. Этот процесс требует определенного времени. Чрезвычайно важно отслеживать динамику изменения финансового состояния ПАТП и вовремя «ловить» ситуацию нарушения баланса между расходами и доходами (с учетом бюджетных субсидий) предприятия. Очевидно, в этих случаях полезно было бы решать вопрос об увеличении (пусть незначительном) тарифа для пассажиров. Если для некоторых регионов РФ это управленческое решение может быть весьма болезненным с социальной точки зрения, то в автономных округах Тюменской области (ХМАО-Югра, ЯНАО) оно реализуется относительно проще. Главное, не допускать резкого увеличения амплитуды изменения итогового финансового результата деятельности ПАТП.

В заключение необходимо отметить, что рассматриваемый в статье вопрос обеспечения финансовой устойчивости пассажирского автотранспортного предприятия действительно является актуальным. На фоне ликвидации трети всех ПАТП страны [1] и более чем двукратного падения объемов пассажирских перевозок в РФ в течение последних двадцати лет [11–15] чрезвычайно важно поддерживать устойчивое функционирование успешных перевозчиков.

Список литературы

1. Гуляевский С.Е. Антикризисное управление предприятиями городского пассажирского транспорта: автореферат дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05/ Гуляевский С.Е. – СПб., 2008. – 20 с.
2. Захаров Н.С. Влияние сезонных условий на процессы изменения качества автомобилей: дис. ... докт. техн. наук: 05.22.10/ Захаров Н.С. – Тюмень, 2000. – 512 с.
3. Захаров Н.С., Абакумов Г.В., Бугаев К.В., Быков Д.С., Ефимов В.В., Панфилов А.А. Актуальные проблемы эксплуатации автомобилей и транспортно-технологических машин в нефтегазодобывающем регионе // Известия высших учебных заведений. Нефть и газ. – 2006. – № 6. – С. 77–79.

4. Мерданов Ш.М. Научные основы создания комплексов машин для строительства временных зимних дорог в районах Севера и Сибири: дис. ... докт. техн. наук: 05.05.04/ Мерданов Ш. М. – Тюмень, 2010. – 327 с.
5. Мерданов Ш.М., Шефер В.В., Конев В.В. Проектирование предприятий по эксплуатации и ремонту машин. Учебное пособие для студентов вузов. Тюмень, 2009. – 240 с.
6. Мерданов Ш.М., Решетников Л.Л. Повышение эффективности машин с использованием корпоративных информационных систем // Строительные и дорожные машины. – 2006. – № 6. – С. 40–41.
7. Петров А.И. Влияние внешней среды на устойчивость системы пассажирского общественного транспорта. Тюмень, 2011. – 300 с.
8. Петров А.И. Город, Транспорт. Внешняя среда. Устойчивость общественного транспорта в условиях неблагоприятного влияния внешней среды. Тюмень, 2013. – 358 с.
9. Петров А.И. Дифференцированные тарифы на городском общественном транспорте. Мировой опыт и возможность его использования в российских условиях / А.И. Петров, В.А. Игнатьев // Транспорт Урала. – 2013. – № 3(38).– С. 46–52.
10. Петров А.И. Оптимизация государственно-муниципальной стратегии в вопросах бюджетного финансирования общественного транспорта / А.И. Петров, В.И. Колесов // Автотранспортное предприятие. – 2011. – № 5. – С. 41–44.
11. Петров А.И. Изменение эффективности городского общественного транспорта под влиянием внешней среды // Транспорт Российской Федерации. – 2013. – № 4 (47).– С. 12–15.
12. Петров А.И. Концептуальные основы совершенствования управления городского пассажирского общественного транспорта на основе учета влияния внешней среды / А.И. Петров // Транспорт: Наука, техника, управление. – 2011. – № 4. – С. 42–47.
13. Петров А.И. Влияние погодных условий на формирование объемов перевозок городского пассажирского общественного транспорта / А.И. Петров // Транспорт Урала. – 2009. – № 3. – С. 33–35.
14. Петров А.И. Экономическая эффективность общественного транспорта как производная от макропсихологического состояния российского общества / А.И. Петров // Транспорт: Наука, техника, управление. – 2011. – № 8. – С. 3–7.
15. Петров А.И. Фрактальная концепция оптимизации маршрутной сети ГОТ / А.И. Петров, Е.С. Ташланов // Автотранспортное предприятие. – 2013. – № 5. – С. 30–35.
16. Интервью главы Минэкономразвития РФ А. Белоусова [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.stoletie.ru/fakty_i_kommentarii/nas_snova_nakrojet_krizis_502.htm (дата обращения 15.06.2015).

17. Интервью М. Хазина РСН. Fm. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://worldcrisis.ru/crisis/1321926> (дата обращения 18.06.2015).
18. Сравниваем стоимость проезда в городах России. Исследование общественного портала «Голос Омска» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.golos-omska.ru/research/kto-skolko-platit-sravnivaem-stoimost-proezda-v-gorodah-rossii> (дата обращения 21.06.2015).
19. Замгубернатора Югры посетил ключевые объекты Нефтеюганска [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://86.ru/text/newsline/459069.html> (дата обращения 21.06.2015).
20. Постановление Правительства Москвы от 14 мая 2014 года № 247-ПП [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://newtariffs.ru/tariff/tarify-i-bilety-na-proezd-na-obshchestvennom-transporte-goroda-moskvy-deistvuyushchie-v-2014> (дата обращения 22.06.2015).

Рецензенты:

Захаров Н.С., д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Сервис автомобилей и технологических машин» ФГБОУ ВПО «Тюменский государственный нефтегазовый университет», г. Тюмень;

Мерданов Ш.М., д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Транспортные и технологические системы» ФГБОУ ВПО «Тюменский государственный нефтегазовый университет», г. Тюмень.