

Список использованных источников:

1. Богачев В.И., Пеннер В.Г., Ткаченко В.Г., Шевченко М.Н. Актуальные вопросы системы управления хозяйственным комплексом Луганской Народной Республики: Монография.- Луганск: «Промпечать», 2016.- 340 с.
2. Логістичні питання розвитку конкурентоспроможності сільськогосподарських підприємств: монографія / В.М. Гончаров, В.П. Рябоконт, Ю.В. Ковнерова, А.К. Каменський. – Луганськ: Вид-во «Ноулідж», 2013. – 172 с.
3. Маркетингові підходи формування стратегії підприємства: монографія / В.М. Гончаров, М.М. Шевченко, В.Ю. Припотень. – Луганськ: Вид-во «Ноулідж», 2013. – 147 с.

К ВОПРОСУ ОБ ОПТИМИЗАЦИИ РАБОТЫ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

*Киселева Т. Г.,
научный руководитель - Жучкевич О. Н.,
Витебск, Витебский государственный технологический университет*

Главной целью использования логистики в системах городского пассажирского транспорта является обеспечение гарантированного уровня качества перевозок пассажиров и повышение эффективности работы транспортных организаций. Это требует тщательного анализа особенностей организации перевозок и обоснования направлений их совершенствования.

В рамках исследований в дипломной работе был проведен анализ финансовых результатов организации перевозок филиалом «Автобусный парк №1 г. Витебска», который выявил низкую эффективность реализации услуг по пассажирским перевозкам. Так, в 2016 г. общая сумма убытков от реализации услуг по перевозкам составили 292,8 тыс. руб.

При этом все основные виды перевозок: городские, междугородные и пригородные в 2015-2016 гг. были убыточными (таблица 1). Сумма убытков по ним в целом в 2016 г. составила 549,6 тыс. руб. Причем, это имело место, несмотря на рост тарифов на перевозки. Так, тарифы на перевозку пассажиров в городском сообщении за 12 месяцев 2016 г. возросли на 14,3 %, на пригородные перевозки – на 11,8 %, на междугородные – на 10,4 %.

Таблица 1 – Динамика прибыли (убытков) по видам перевозок
В тыс. руб.

Вид перевозок	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение
1. Грузовые перевозки	-59,5	-	59,5
2. Городские перевозки	-388,3	-275,9	112,4
3. Пригородные перевозки	-385,7	-24,5	361,2
4. Междугородные перевозки	-381,4	-249,2	132,2
5. Международные перевозки	60,1	70,9	10,8
6. Нерегулярные перевозки	88,2	108,5	20,3
7. Прочая деятельность	7,3	77,5	70,2
Итого	-1059,3	-292,8	766,5

Источник: собственная разработка на основе данных организации.

Наиболее проблемными по-прежнему остаются городские перевозки. Общая сумма убытков по ним в 2016 году составила 275,9 тыс. руб. Решая социальную задачу по обеспечению населения города общественным транспортом, предприятие имеет низкую экономическую эффективность организации этих перевозок.

В 2015-2016 гг. автобусный парк г. Витебска осуществлял перевозки более чем по 50 городским маршрутам. Но прибыльными при этом являлись лишь маршруты автобусов № 34 и № 46. Их окупаемость в 2016 году составила 102,9 % и 118,4 % соответственно, что, однако, ниже уровня предыдущего года. Многие маршруты имеют окупаемость 50-60 %, а маршруты №5, №20, №37 – и того ниже (35,3 %, 42,9 %, 48,9 % соответственно).

Несмотря на то, что протяженность отдельных маршрутов обеспечивала получение доходов, однако текущие расходы на организацию движения возрастали более высокими темпами. Во многом это связано с неполным использованием возможностей перевозок по отдельным направлениям из-за неприемлемого графика движения автобусов и соответствующей «потерей» пассажиров.

Это проявляется в том, что некоторые автобусы, следуют в смежном направлении с минимальным интервалом (2-3 мин.), что не дает возможности скопления пассажиров на остановке. Или же наоборот, выполняются рейсы с большим разрывом во времени, в результате чего пассажирам, приходится пользоваться услугами маршрутных такси, что снижает выручку на маршрутах автобусного парка примерно на 10-20 %.

Поэтому в исследовании предложено изменение графиков движения городского транспорта за счет корректировки расписания следующих маршрутов по остановочным пунктам:

1) остановка «пл. Свободы» (по направлению к библиотеке им. Ленина):

- маршрут № 34 «Вокзал - микрорайон Билево-1»;
- маршрут № 22 «Полоцкий рынок - Юг-7»;
- маршрут № 18 «ул. 8-я Совхозная - Юг-7».

2) остановка «Смоленская площадь» (по направлению к пл. Ленина):

- маршрут № 37А «Смоленская пл.-Витебский мясокомбинат»;
- маршрут № 37 «8-я Совхозная - Витебский мясокомбинат»;
- маршрут № 15 «Смоленская пл. - Витебский мясокомбинат»;
- маршрут №15А «Смоленская пл.- Витебскэнергоспецремонт».

3) остановка «ул. Воинов-Интернационалистов» (по направлению Юг-6):

- маршрут № 10 «Вокзал - Юг-7»;
- маршрут № 14 «Лужесно - Медцентр».

Изменение пассажиропотока и выручки после реализации предлагаемого мероприятия представлено в таблице 2.

Таблица 3 – Изменение пассажиропотока и выручки от реализации при корректировке графика движения по маршрутам

М аршрут	Базовый вариант		С учетом корректировки графика движения		Абс. откл. выручки, руб
	Выр учка за год, руб	Пасса жиро-поток, чел.	Пасса жиро-поток, чел.	Выр учка за год, руб.	
№ 34	8821 0,9	22052 7	25581 1	1151 14,95	26 904,05
№ 22	1668 7,4	41719	48394	2177 7,30	50 89,90
№ 18	5691 4,3	14228 6	16505 2	7427 3,40	17 359,10
№ 37, 37А	373, 6	934	1083	487, 35	11 3,75
№ 15, 15А	2723 4,9	68087	78981	3554 1,45	83 06,55
№ 10	6517 4,7	16293 7	18900 7	8505 3,15	19 878,45
№ 14	5059 2,8	12648 2	14671 9	6602 3,55	15 430,75
Ит ого	3051 88,6	76297 2	88504 7	3982 71,15	93 082,55

И

сточн
ик:
собств
енная
разраб
отка
на
основа
нии
данны
х
органи
зации.
и.

П

о
резул
ьтата
м

собственных наблюдений и на основе оценки пассажирооборота прошлых лет изменение графиков движения по маршрутам позволит увеличить пассажирооборот в среднем на 15 %.

Таким образом, корректировка графика движения отдельных маршрутов городских автобусов позволит предприятию увеличить выручку от реализации на 93082,55 руб., пассажиропоток при этом возрастет на 122075 человек.

Кроме того, будет иметь место социальный эффект, который проявляется в экономии времени пассажиров на перемещение по городу. А удовлетворение населения качеством транспортного обслуживания повысит имидж автобусного парка на рынке автомобильных перевозок, что является существенным фактором преимуществ в условиях рыночной конкуренции.

Таким образом, оптимизация пассажирских перевозок является необходимым элементом развития городской логистики, которая направлена на обеспечение экономической устойчивости не только отдельного предприятия, но и региона в целом.

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ КУЛЬТУРА ПРЕДПРИЯТИЯ КАК ФАКТОР ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Клименчукова Н. С., к. э. н., доцент,

Решетняк Н. В., к. э. н., доцент,

Луганск, ГОУ ЛНР «Луганский национальный аграрный университет»

Проблема построения организационной культуры как фундамента для повышения конкурентоспособности современного предприятия является чрезвычайно актуальной. Только выстроив организационную культуру надлежащего уровня, можно ожидать повышения производительности труда персонала и эффективности менеджмента. В условиях экономического кризиса во многих странах мира для каждого предприятия важным является обеспечение эффективной деятельности предприятия. Это касается не только получение максимальной прибыли, но и дальнейшего стратегического развития. При этом должны учитываться не только материальные и финансовые ресурсы, но и организационная культура предприятия. Она является управленческим инструментом и имеет эффективное влияние на составляющие организации. В основном, организационная культура трактуется и воспринимается большинством членов организации как философия и идеология управления, общие предположения, ценностные ориентации, верования, ожидания, размышления и нормы, лежащие в основе отношений большинства работников как внутри организации, так и за ее пределами [1, с. 59].

Построив и проанализировав профили организационной культуры ДП «Ильич-Агро-Донбасс» г. Новоазовск Донецкая область, перейдем к