

«Умный город» выступает как живой организм, который должен работать отлаженно и на благо людей. Сервисы «умного города» должны решать разные задачи, повышая уровень и качество жизни простых жителей. Базис «умного города» — эффективное управление на основе применения инновационных технологий. Понятие многогранно, включает в себя большой спектр мероприятий, которые направлены на сбор, мониторинг, обработку данных.

Система «умный город» используется во многих отраслях: образование, транспорт, здравоохранение, госуслуги, общественные службы и другие [5, с. 193—201; 3].

Развитие цифровой среды становится возможным в результате сбора, систематизации и передачи данных, налаживания связи между городскими жителями и администрацией, а также благоустройства городской среды. Сбор информации осуществляется с видео и фотокамер, различных датчиков, сенсоров и прочих информационных систем.

Внедрение информационно-коммуникационных услуг наиболее перспективно в следующих сферах: жилищно-коммунальное хозяйство, энергия и водные ресурсы; образование; здравоохранение; транспорт и другое [6].

Основные «зеленые» инновации связаны с технологиями, снижающими уровень загрязнения и переработкой мусора. Они должны проникнуть во все сферы жизнедеятельности человека, но прежде всего востребованы в строительстве, энергетике, логистике, транспорте. Экологические инновации дают возможность устойчивого развития и «зеленого» экономического роста.

Заключение. Эколого-экономические интересы должны реализовываться в контексте концепции устойчивого развития, что предполагает разработку механизмов ее практической реализации. Цифровые технологии, по нашему мнению, могут сгладить остроту конфликта экономических и экологических интересов. Обществу, государству необходимы не только экономическое равновесие, но и экологическое благополучие, без этого качество жизни граждан обеспечить не удастся. Разработка и внедрение цифровых технологий позволят выработать такие «зеленые» процессы в производстве, строительстве, транспорте, социальной сфере и др., которые, кроме прямой экологической пользы, способны обеспечить окупаемость и прибыльность в экономическом смысле. Гармонизация эколого-экономических интересов может быть обеспечена посредством соответствующей государственной политики, активизации представителей различных сообществ, корпоративной социальной ответственности. Необходима и активная поддержка международных инициатив, особенно в направлении достижения целей устойчивого развития. Переход к устойчивому развитию предполагает мониторинг и оценку воздействия экономических процессов на окружающую среду для экологической корректировки основных экономических тенденций.

Экологизация экономического развития страны должна стать важнейшим направлением государственной политики. А разработка цифровых технологий в данной сфере — приоритетными при рассмотрении в рамках разнообразных конкурсов (грантовых, научных и др.), в том числе предполагающих финансирование.

Список цитируемых источников

1. Максимова, В. Ф. Smart (интеллектуальная) экономика: цели, задачи и перспективы / В. Ф. Максимова // Открытое образование. — 2011. — №3. — С. 63–71.
2. Альбеков, А. У. Зеленая экономика: модернизация социально-экономической системы Юга России : монография / А. У. Альбеков [и др.]. — Ростов-на-Дону, 2017. — 276 с.
3. Алгоритм перехода на «зеленый офис» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://wwf.ru/resources/news/arkhiv/v-rossii-royuavitsya-pervyy-reyting-zelenykh-ofisov/>. — Дата доступа: 10.10.2020.
4. Митяков, С. Н. Инновационное развитие регионов России: экологические инновации / С. Н. Митяков, О. И. Митякова [и др.] // Инновации. — 2018. — № 3 (233). — С. 72–78.
5. Степанов, А. С. Smart City. Эволюция умных городов / А. С. Степанов // Диалог цивилизаций: восток-запад. — 2019. — С. 193—201.
6. Хан, А. А. Развитие городской среды на базе применения технологий «умного города» / А. А. Хан // Инженерные решения. — 2019. — № 6 (7). — С. 4—7.

УДК 656.072

В. И. Богданов, Т. В. Романькова

*Межгосударственное образовательное учреждение высшего образования «Белорусско-Российский университет»,
Могилев, Республика Беларусь*

АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОГИЛЕВОБЛАВТОТРАНС» ПО ПАССАЖИРСКИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Введение. С точки зрения теории понятие прибыли считается сложным и неоднозначным, а мировая наука до сих пор не дает общего определения, так как существуют разные подходы в трактовке ее происхождения и сущности в целом.

Экономическая сущность прибыли является сложной и дискуссионной проблемой в рамках современной экономической теории. Экономический показатель характеризует экономический эффект, полученный в результате деятельности предприятия, а количественный показатель, например, представляет разницу между объемом продаж и себестоимостью [1, с. 8].

Прибыль является воспроизводимым ресурсом хозяйственной деятельности предприятия. Чем выше уровень генерирования прибыли в процессе его хозяйственной деятельности, тем меньше его потребность в финансировании за счет внешних источников и при прочих равных условиях, тем выше уровень самофинансирования ее развития, обеспечения реализации стратегических целей этого развития и повышения конкурентной позиции предприятия на рынке.

На основе анализа структуры прибыли предприятия можно выявить основные направления его развития, которые позволят не только удержать прежний уровень прибыльности, но и значительно повысить его.

Основная часть. Одной из важнейших характеристик финансового состояния предприятия является стабильность ее деятельности в долгосрочной перспективе, то есть финансовая устойчивость, которая связана непосредственно со степенью зависимости от внешних источников финансирования.

Анализ результатов деятельности играет важную роль в повышении экономической эффективности деятельности предприятия и укреплении его финансового состояния. Одним из основных принципов эффективности функционирования предприятия является достижение наибольших результатов при минимальных затратах.

Структура оказываемых услуг структурными подразделениями ОАО «Могилевоблавтогранс» представлена на рисунке 1.

Наибольший удельный вес в общей структуре оказываемых услуг ОАО «Могилевоблавтогранс» занимают перевозки пассажиров в городском сообщении — 61% (автобусные — 39,7%; троллейбусные — 21,3%) и услуги по перевозке грузов — 16,7%.

Динамика результатов деятельности предприятия за 2017—2019 годы представлена в таблице 1.

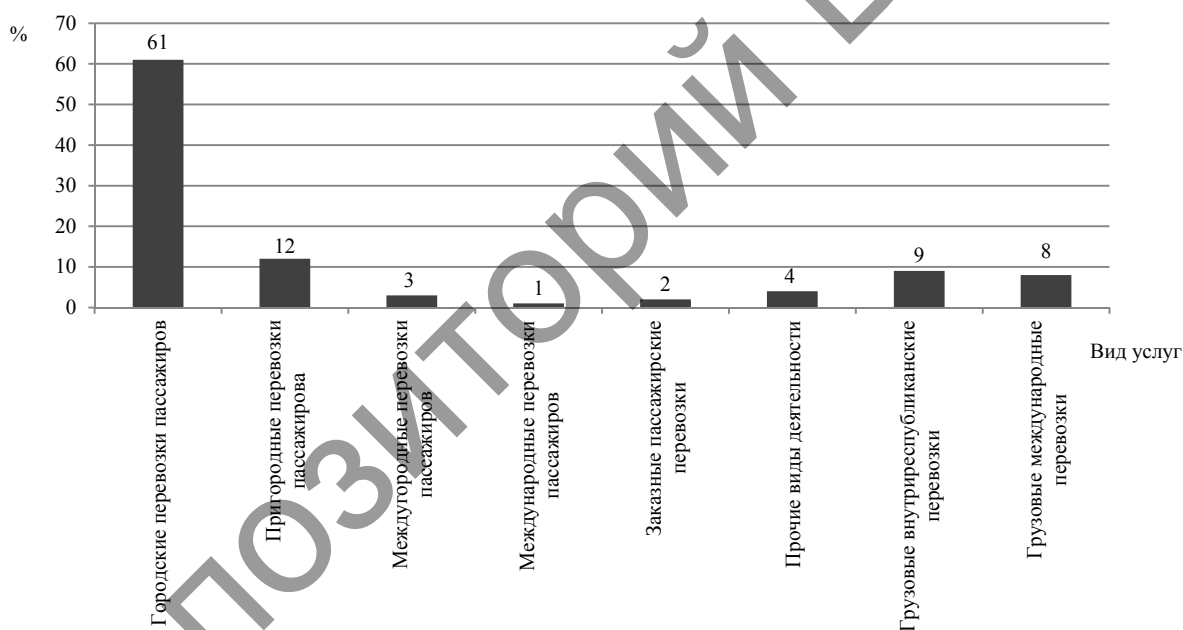


Рисунок 1 — Удельный вес видов деятельности в общем объеме производства продукции, товаров, работ и услуг за 2019 год

Т а б л и ц а 1 — Динамика результатов деятельности предприятия за 2017—2019 годы

Наименование показателя	Год			Темп роста, %	
	2017	2018	2019	2018 год к 2017	2019 год к 2018
Пассажирооборот, тыс. ПКМ	835 136,5	832 603,2	819 551,4	98,9	98,4
Всего маршрутов, ед.	590	582	590	98,6	101,4
В том числе:					
городские перевозки	167	166	168	99,4	
пригородные перевозки	369	366	374	99,1	102,2
междугородные перевозки	48	45	44	93,7	97,8
международные перевозки	6	5	4	83,3	80,0

Окончание таблицы 1

Наименование показателя	Год			Темп роста, %	
	2017	2018	2019	2018 год к 2017	2019 год к 2018
Всего рейсов, ед.	2 604 807	2 551 124	2 565 680	97,9	100,6
В том числе:					
городские перевозки	2 249 325	2 200 044	2 218 181	97,8	100,8
пригородные перевозки	317 605	314 473	314 472	99,0	99,9
междугородные перевозки	35 035	33 575	30 098	95,8	89,6
международные перевозки	2 842	3 032	2 956	106,7	97,5

Согласно данным таблицы 1, в 2019 году пассажирооборот составил 819 551,4 тыс. пасс. / км или 98,4% к уровню 2018 года (рисунок 2).

За счет сокращения числа пригородных рейсов с 321 556 единиц на 314 473 единицы и роста числа международных и городских рейсов, общее количество выполненных рейсов составило 2 565 680 единиц с темпом роста 100,6 %.

В 2019 году количество маршрутов выросло на 4 единицы, что связано с увеличением числа городских и пригородных маршрутов.

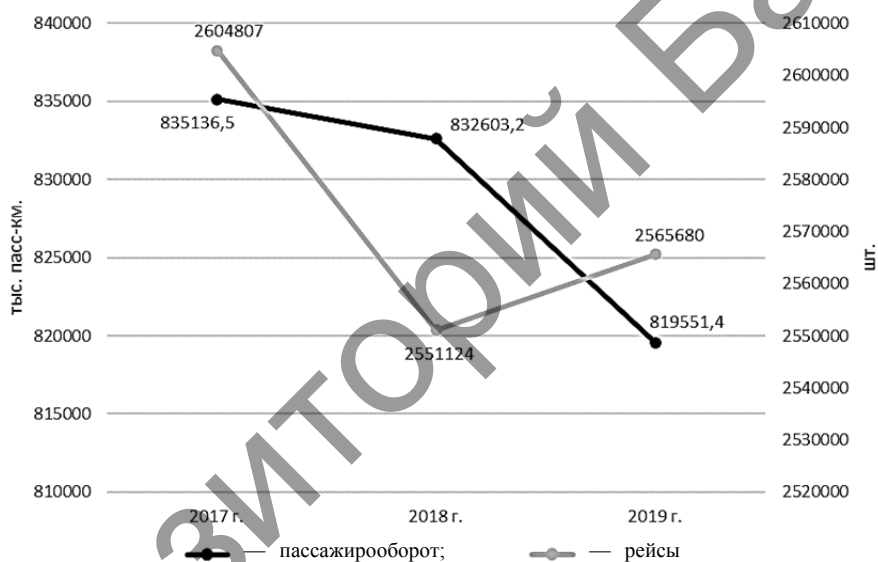


Рисунок 2 — Динамика пассажирооборота и количества выполненных рейсов за 2017—2019 годы

Изменение количества рейсов и маршрутов напрямую связано с изменением пассажирооборота, расселением жителей в связи с застройкой новых районов, а также изменением конфигурации сети автобусных маршрутов [2, с. 72].

Конечным результатом деятельности предприятия является прибыль (убыток). Так, убыток от реализации услуг составил 1763,0 тыс. р. Результат деятельности предприятия от реализации автомобильных пассажирских перевозок за 2018—2019 годы представлен в таблице 2.

В 2018 и 2019 годах предприятию не удалось обеспечить положительный финансовый результат от оказания пассажирских автомобильных перевозок. Предприятие получает прибыль только от заказных перевозок пассажиров (319,5 и 302,9 тыс. р. в 2018 и 2019 годы соответственно), однако этого недостаточно для перекрытия остальных убыточных видов перевозок. В 2019 году убыток предприятия увеличился на 261,4% и составил 4 103,3 тыс. р по сравнению с уровнем в 1 570,0 тыс. р. за 2018 год. Ухудшение конечного результата деятельности связано с увеличением убытка от реализации городских и пригородных перевозок пассажиров.

Не менее важным показателем эффективности функционирования предприятия выступает рентабельность. Обобщающим показателем экономической эффективности производства является показатель рентабельности. Рентабельность означает доходность, прибыльность предприятия.

Т а б л и ц а 2 — Динамика результатов деятельности предприятия от реализации автомобильных пассажирских перевозок за 2018—2019 годы

Наименование показателя	Доходы, тыс. р.		Налоги, тыс. р.		Себестоимость, тыс. р.		Прибыль (убыток), тыс. р.		Темп роста прибыли (убытка), % 2019 год к 2018
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	
Городские автобусные перевозки	38 063,4	41 130,4	4 839,3	5 177,7	33 522,6	38 003,6	-298,5	-2 050,9	687,1
Пригородные пассажирские перевозки	10 899,8	11 691,3	900,6	1 005,2	10 141,5	11 494,5	-142,3	-808,4	568,1
Междугородные пассажирские перевозки	3 081,4	3 219	508	530,7	3 596,8	3 683	-1 023,4	-994,7	97,2
Международные пассажирские перевозки	1 122,7	1 054,6	25,9	24,6	1 522,1	1 582,2	-425,3	-552,2	129,8
Заказные перевозки пассажиров	1 998,7	2 515,4	317,8	388,4	1 361,4	1 824,1	319,5	302,9	94,8
ИТОГО	55 166,0	59 610,7	6 591,6	7 126,6	50 144,4	56 587,4	-1 570,0	-4 103,3	261,4

Прибыльность предприятия в свою очередь является обязательным условием функционирования предприятия. Динамика показателей рентабельности предприятия за 2018—2019 годы представлена в таблице 3.

Из данных таблицы 3 видно, что рентабельность продаж и рентабельность услуг ежегодно снижаются. Так, рентабельность продаж, рассчитанная как отношение прибыли от реализации продукции к выручке от реализации продукции, товаров, работ и услуг в 2018 году составила 2,8 %, что означает, что на каждый рубль продаж приходилось 0,028 рублей убытка. В 2019 году рентабельность продаж составила 6,9 %. Рентабельности услуг в 2018 году составила 3,1 %. В 2019 году из-за увеличения себестоимости на 112,8 % рентабельность услуг уменьшилась до 7,3 %.

Т а б л и ц а 3 — Динамика показателей рентабельности за 2018—2019 годы, %

Наименование показателя	Рентабельность продаж		Рентабельность услуг		Изменение (+/-) 2019 год от 2018	
	2018	2019	2018	2019	Рентабельность продаж	Рентабельность услуг
Городские автобусные перевозки	-0,8	-5,0	-0,9	-5,4	-4,20	-4,51
Пригородные пассажирские перевозки	-1,3	-6,9	-1,4	-7,0	-5,61	-5,63
Междугородные пассажирские перевозки	-33,2	-30,9	-28,5	-27,0	2,31	1,45
Международные пассажирские перевозки	-37,9	-52,4	-27,9	-34,9	-14,48	-6,96
Заказные перевозки пассажиров	16,0	12,0	23,5	16,6	-3,94	-6,86
ИТОГО	-2,8	-6,9	-3,1	-7,3	-4,04	-4,12

Заключение. В 2019 году предприятию ОАО «Могилевоблавтотранс» не удалось обеспечить положительный финансовый результат от оказания пассажирских автомобильных перевозок. Убыток составил 4 103,3 тыс. р. Исследование потребностей пассажиров, развитие маршрутной сети и повышение уровня качества обслуживания может значительно увеличить пассажиропоток, что будет способствовать улучшению финансовых результатов деятельности предприятия.

Список цитируемых источников

1. Бланк, И. А. Управление прибылью / И. А. Бланк. — М. : Ника-Центр, 2008. — 240 с.
2. Анализ производственно-хозяйственной деятельности на автотранспортном предприятии: учебно-методическое пособие / Г. А. Короткова [и др.]. — Минск : БНТУ, 2011. — 256 с.