

**DOI: 10.12731/2227-930X-2018-3-79-99****УДК 656.078:338.2(07)**

## **ОЦЕНКА И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ МАЛЫХ КОМПАНИЙ В РЕГИОНЕ**

*Сапожникова С.М.*

*В данной статье рассматриваются особенности функционирования малого бизнеса в Смоленской области. Раскрывается состав и структура отраслей, включаемых в экономику малого бизнеса в регионе. Определены роль и значение автотранспорта в функционировании малого предпринимательства в регионе. Были рассмотрены динамика изменения тарифов, дальности перевозок, использование автотранспорта, его структура. Поведена оценка эффективности грузоперевозок и пассажироперевозок, осуществляемые малым бизнесом и их доля в общем объеме оказываемых транспортных услуг в Смоленской области. Объем перевезенных грузов за 12 лет падает, т.е. конкуренцию МСП крупному бизнесу проигрывают, т.к. не могут работать с большими объемами перевозимых грузов. Вместе же и крупные и мелкие предприятия теряют объемы грузоперевозок, уступая в конкурентной борьбе крупным столичным компаниям. Как более мобильная часть бизнеса, не имеющая возможность работать с крупными партиями, МСП пошли путем предоставления специфических услуг в грузоперевозках, беря на себя определенные риски, связанные с доставкой (например, доставка скоропортящейся, ценной, хрупкой или сложной по конструкции или габаритам продукции /товаров) и на более дальние расстояния в сокращенные сроки, а также развивая сегмент пассажироперевозок. Длительность пути автоперевозок за последние годы резко растет, переориентируясь на новые рынки сбыта автотранспортных услуг, в условиях жесткой конкуренции на смоленском рынке услуг транспорта и санкционного режима, обслуживая ближние и дальние регионы страны и РБ. На основании*

*поведенного анализа были выявлены основные причины ухудшения положения малых предприятий, занимающихся автотранспортом в регионе и предложены меры по повышению эффективности его функционирования. На основании проведенных исследований были даны прогнозы развития автотранспорта в малом бизнесе.*

**Цель** – определение причин падения эффективности деятельности малых предприятий автотранспорта в регионе, выявление путей их преодоления и прогноз объемов предоставляемых автотранспортных услуг.

**Метод или методология проведения работы:** в статье использовались методы: статистический, экономико-математический и экономико-статистические методы на основе выравнивания динамического ряда по скользящей средней и на основе среднегодовых темпов роста объемов предоставляемых автотранспортных услуг.

**Результаты:** получены основные результаты деятельности предприятий малого бизнеса автотранспорта Смоленской области, предложены меры по их повышению, на основании чего определен прогноз объема предоставляемых автотранспортных услуг по консервативному, базовому и целевому варианту.

**Область применения результатов:** полученные результаты целесообразно применять предприятиями малого бизнеса региона, осуществляющими предоставление автотранспортных услуг в Смоленской области в прогнозировании своей деятельности.

**Ключевые слова:** автотранспорт; предпринимательство; тарифы; эффективность деятельности; грузоперевозки; пассажироперевозки; прогноз объемов транспортных услуг.

## ASSESSMENT AND FORECAST OF DEVELOPMENT OF SMALL TRUCKING COMPANIES IN THE REGION

*Sapozhnikova S.M.*

*This article discusses the features of small business in the Smolensk region. The composition and structure of industries included in the economy of small business in the region. The role and value of motor*

*transport in functioning of small business in the region are defined. The dynamics of changes in tariffs, range of transportation, the use of vehicles, its structure were considered. The estimation of the efficiency of freight and passenger traffic, carried out by small businesses and their share in the total volume of transport services in the Smolensk region. The volume of transported goods for 12 years falls, i.e. SMEs lose competition to large businesses, because they can not work with large volumes of transported goods. At the same time, both large and small enterprises lose the volume of cargo transportation, yielding to large Metropolitan companies in the competition. As more mobile part of the business, not having the opportunity to work with large quantities, the SME went through the provision of specific services in the freight, taking on certain risks associated with the delivery (e.g. delivery of perishable, valuable, fragile or complex in design or dimensions of the products /goods) and over longer distances in a shorter period, as well as developing the segment of passenger transportation. The length of the road transport route in recent years has been growing dramatically, shifting to new markets for road transport services, in the conditions of fierce competition in the Smolensk market of transport services and the sanctions regime, serving the near and far regions of the country and Belarus. Based on the analysis, the main reasons for the deterioration of the situation of small enterprises engaged in road transport in the region were identified and measures to improve its functioning were proposed. On the basis of the conducted research the forecasts of development of motor transport in small business were given.*

**Purpose** – *the purpose is to determine the reasons for the decline in the efficiency of small enterprises of motor transport in the region, to identify ways to overcome them and forecast the volume of transport services provided.*

**The method or methodology of the work:** *the article used methods: statistical, economic-mathematical and economic-statistical methods based on the alignment of the dynamic series on the moving average and on the basis of the average annual growth rates of the volume of transport services.*

**Results:** *the main results of activity of small business enterprises of motor transport of the Smolensk region are received, measures for their increase on the basis of what the forecast of volume of the provided motor transport services on conservative, basic and target option is defined.*

**Scope of application of the results:** *the results should be applied by small businesses in the region engaged in the provision of road transport services in the Smolensk region in forecasting their activities.*

**Keywords:** *vehicles; business; rates; efficiency; freight transportation; passenger transportation; the forecast of volumes of transportation services.*

**Актуальность темы исследования** определяется необходимостью оценки состояния автотранспорта малого бизнеса в Смоленской области, выявления причин уменьшения количества компаний юридических лиц, при росте ИП, в целях предложения мер по выводу его из сложившегося положения и повышения эффективности деятельности малых предприятий автотранспорта.

**Научная новизна работы** заключается в теоретическом и практическом обосновании развития автотранспорта малого предпринимательства в Смоленской области в условиях финансового кризиса в целях развития социально-экономического развития региона.

**Цель исследования** заключается в выявлении причин низкой эффективности функционирования малого бизнеса в сфере автотранспорта и предложение мер по решению данной проблемы.

Для достижения поставленной цели были поставлены и решены **задачи исследования:**

- проведен анализ состояния и тенденций развития малого предпринимательства в Смоленской области, работ отечественных авторов в области предпринимательства в автотранспорте;
- определены особенности функционирования малых предприятий автотранспорта в регионе;

- раскрыты классификация, состав и структура малых предприятий автотранспорта региона, предложены пути планирования объема предоставляемых услуг и основы разработки бизнес-плана;
- предложены обоснованные направления повышения эффективности развития деятельности предприятий малого бизнеса автотранспорта в регионе, включая интеграцию с крупным бизнесом;
- определены меры регионального регулирования и методика обеспечения развития малого бизнеса в автотранспорте.

**Аналитическое сопоставление с исследованиями других авторов:** обоснованность и целесообразность функционирования автотранспорта, отражены в работах Александрова Л.А., Анисимова А.П., Арефьева Н.В., Зотова В.Б., Лохова А.Н., Ходош М.С. и Даковского Б.А., в том числе в малом бизнесе Горина В.С., Вязовой Г.А., Кононовой Г.А., Маршальной А.С. и Новоселова А.С., Пеньшина Н.В., Петровой Е.В., Кононовой Г.А., Соловьевой О.И., Хегай Ю.А., включая регион: Матросовой С.В. и Рейхерт Н.В., Екименковой Е.Н. и Чудаковой С.А. и др. и иностранных авторов: Driffield N., Lipsey R., Moosa L., Parikh K.S., Zhou D., Li S., Tse D., которые раскрывают особенности развития автотранспорта в Индии, Китае, странах Запада.

В частности Хегай Ю.А. выявляет особенности функционирования автотранспорта малого бизнеса и его преимущества. Пеньшин Н.В. рассматривает особенности организации деятельности малого бизнеса в автотранспорте, предлагает к рассмотрению основы планирования, регистрации, налогообложения и др. Екименкова Е.Н. и Чудакова С.А. определяют роль малого бизнеса, включая автотранспорт, на развитие региона в целом и его экономическую безопасность.

Предпринимательство имеет важное значение, обеспечивая занятостью население региона, при сужении деятельности и угасании крупного бизнеса и освобождении рабочих мест. В этих условиях наблюдается рост предприятий малого и среднего бизнеса (таблица 1).

На территории Смоленской области в связи с географическим положением актуальными являются все виды транспорта, кроме морского, однако используется преимущественно автомобильный (14385 км, включая М1 «Беларусь», А141 «Орел-Рудня», А101 «Москва-Бобруйск», из них 20% межрегиональные, 40% – межрайонные, 34% – местные), железнодорожный (1156 км) и трубопроводный транспорт (магистральный газопровод «Ямал Европа», БТС-II).

Особая отрасль, перевозящая значительную численность в среднем бедного населения региона и грузы в приграничные территории – транспорт.

Благодаря таким качествам, как маневренность, подвижность, высокая скорость доставки грузов на протяжении долгих лет автомобильные грузо- и пассажироперевозки не теряют своей популярности. Автомобильные перевозки имеют и другие немаловажные достоинства не только для крупного бизнеса, но и для малого предпринимательства:

- относительная дешевизна услуги;
- услуги оказываются в кратчайшие сроки;
- клиент сам определяет пункт назначения и время доставки;
- отделения логистики составляют наиболее оптимальный маршрут;
- на этапе планирования поездки возможность вносить изменения;
- сервис постоянно улучшается благодаря регулярной модернизации и обучению персонала.

Таблица 1.

**Основные показатели деятельности малых предприятий  
(с микропредприятиями) Смоленской области за январь–март 2018 г.**

| Всего по обследуемым видам экономической деятельности | Код ОКВЭД | Количество предприятий (включая микропр-я), единиц | Средняя численность работников списочного состава (без внешних совместителей), чел. | Оборот предприятий (без НДС, акцизов и аналогичных обязательных платежей), млн. руб. |
|-------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Транспортировка и хранение                            | Н         | 1427                                               | 6367                                                                                | 5446,6                                                                               |
| Всего                                                 | 101.АГ    | 17041                                              | 76142                                                                               | 63164,5                                                                              |

Транспорт в малом бизнесе в Смоленской области в 2018 г. по количеству предприятий занимает среди предприятий малого бизнеса 3 место (2015 г. – 6), численности работников – 3 место (2015 г. – 6), по обороту – 3 место (2015 г. – 4).

Транспорт является успешной отраслью в малом предпринимательстве, учитывая приграничное расположение Смоленской области.

При этом положение транспорта среди других предприятий малого и среднего бизнеса укрепляется по сравнению с 2015 годом.

Классификация малых предприятий вытотранспорта по собственности малые предприятия автотранспорта представлена следующим образом: по смешанной собственности – 15%, ГУПы – 5%, частная собственность – 80%, а по организационно-правовой собственности: ООО – 89%, АО – 3%, ГУПы и МУПы – 8%. В них задействовано более 6 тыс. чел.

Таким образом, на сегодняшний день в Смоленской области особое развитие получил и становится все более популярным малый и средний бизнес, связанный с предоставлением услуг и работ.

При этом количество предприятий в транспорте и связи в Смоленской области, по данным ЕМИСС постоянно растет, но в малом предпринимательстве (без микропредприятий) падает (рисунок 2).

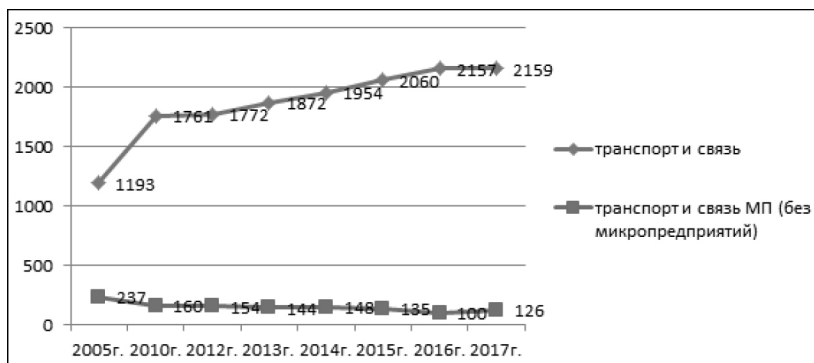


Рис. 1. Динамика количества предприятий транспорта в Смоленской области, ед.

По данным Смоленскстата за последние пять лет количество транспортных предприятий на территории Смоленской области

увеличилось с 1761 до 2159 единиц, к малому предпринимательству относятся лишь 126 организаций, в 2005 г. – 237 ед.).

Всего в Смоленской области зарегистрировано 322576 транспортных средств (на предприятиях малого бизнеса 3814 ед.), в том числе количество автобусов (включая маршрутные таксомоторы) на конец 2017 года составило 739 единиц (в малом бизнесе – 458 единиц), грузовой автотранспорт в малом бизнесе – 404 ед., а по легковому такси выдано 2000 разрешений.

Согласно Смоленскстата за последний год автотранспортом было перевезено 9,7 млн. тонн грузов, что свидетельствует о высокой потребности в транспортных автомобильных услугах по грузоперевозкам и возможностях развития предоставления данной услуги сегодняшними предпринимателями в малом бизнесе. Грузооборот автомобильного транспорта области определен в 2017г. в размере 6,134 млрд. т/км или 138% к прошлому году. Доля малого бизнеса составляет лишь 9,2% общего автогрузооборота.

Грузооборот автомобильного транспорта на территории Смоленской области составляет 22,9 % от общего объема грузооборота и 48,2% с учетом ведомственного транспорта, что свидетельствует о таком факте, что автомобильные грузоперевозки являются более эффективными, т.к. железнодорожный транспорт достаточно дорогой.

Объем транспортных услуг зависит от структуры парка автомобилей малого бизнеса. Основную долю в парке грузового автотранспорта малых транспортных организаций занимают: Газель до 1,5 т – 37,6%, Фура 20 т – 22,8%, Бычок до 3 т – 16,8%, а наименьшую долю занимают каблук до 650кг – 1,5%, ЗИЛ 5 т – 1,5%, Соболь, Портер 1т – 4,7%, Зубр 5 т – 5,7%, грузовики 10 т – 9,4%, что связано с их стоимостью и особенностями в эксплуатации. То есть наибольшим спросом пользуется грузовой автотранспорт грузоподъемностью до 3 т.

На малых предприятиях используются автобусы и микроавтобусы с вместимостью: особо малой (10-15мест) – 48,8%, например, «Газель»; малой (16–25 мест) – 22,6% («Пежо», «Ивеко»,

«Форд»), средней (26-35 мест) – 11,9% («ЛАЗ-695»), большой (36–45 мест) – 9,4% («ЛАЗ-699»), особо большой (свыше 45 мест) – 7,3% («Man Lion», «s City DD» и др.). То есть основную долю занимают микроавтобусы с вместимостью 10–15 мест.

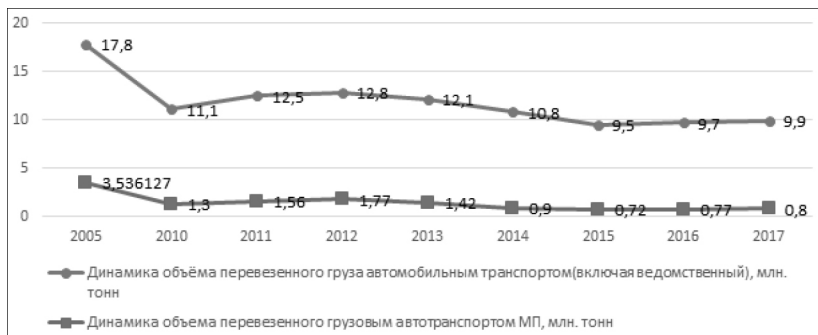
Перевозки пассажиров и грузов осуществляется на базе установленных правил, утвержденных в Приказе Минтранса РФ от 15.01.2014 г. № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации (с изменениями на 5 сентября 2016 года)», по опасным грузам – в Приказе Минтранса РФ от 05 сентября 2016 года N 262 «О внесении изменений в Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Сфера деятельности транспорта связана со многими необходимыми услугами, оказываемыми не только населению региона, но и юридическим лицам, в том числе и малого бизнеса.

Объем перевезенных грузов за 12 лет падает, конкуренцию они крупному бизнесу проигрывают, т.к. не могут работать с большими объемами перевозимых грузов. Вместе же и крупные и мелкие предприятия теряют объемы грузоперевозок уступая в конкурентной борьбе крупным столичным компаниям (рисунок 2).

Проблемы с поиском клиентов, привели к росту дальности поездок. Так, средняя дальность перевозки 1 тонны груза автомобильным транспортом составляет в 2016 году 512,9 км, что на 0,6 км больше, чем в предыдущем году. Средняя дальность перевозки 1 т груза в 2017 г. составляет еще больше – 682,8 км, что выше 2015г. на 169,9 км.

На рисунке 4 можно проследить динамику изменения средней дальности грузоперевозок автомобильным транспортом в малом бизнесе Смоленской области.



**Рис. 2.** Динамика объема перевезенных грузов автомобильным транспортом на территории Смоленской области за период 2005–2016 годы



**Рис. 3.** Средняя дальность перевозок 1 т грузов автомобильным транспортом в Смоленской области за период 2005–2016 годы

Основными преимуществами транспортных организация малого бизнеса выступают гибкий подход к клиентам, быстрота выполнения услуг, индивидуальный подход к клиентам. Все это позволяет малому бизнесу Смоленской области занять 34% рынка грузоперевозок (рисунок 4).

За период с 2007 года по 2017 год тариф по грузоперевозкам в малом бизнесе Смоленской области имеет тенденцию роста, но индексы стоимости услуг ниже инфляционных. В 2010 г. проис-

ходило снижение стоимости тарифа, что связано с последствиями кризиса 2008–2009 годов.



**Рис. 4.** Структура выручки от грузоперевозок в Смоленской области в 2017 г.

Далее наблюдается рост стоимости тарифов по грузоперевозкам, особенно за последний год, что связано с ростом дальности грузоперевозок (рисунок 5).



**Рис. 5.** Индексы тарифов на грузовые автомобильные перевозки в малом бизнесе Смоленской области

Сокращение мелкого предпринимательства в условиях кризиса и падения доходов населения снижает потребности и в услугах небольших транспортных компаний в перевозке грузов. Именно поэтому многие из них переключились на перевозку пассажиров, в том числе расширения услуг в виде работы такси, розничную торговлю и ремонт, шиномонтаж и другие услуги.

Перевозки пассажиров автобусами составили по Смоленской области в 2017 г. около 70,5 млн. чел., что к уровню 2016 г. составляет 86,% (79,4% в общем объеме перевезенных пассажиров). Пассажирооборот автобусным транспортом в 2017 г. составил 756 млн. пассажиро-км, что к уровню прошлого года составило 94%, средняя дальность поездки – 10,7 км (108,1% к прошлому году).

Структура малых предприятий по перевозкам пассажиров: международные перевозки – 3% (средняя дальность поездки одного пассажира – 168 км), межрегиональные перевозки пассажиров – 16% (средняя дальность поездки одного пассажира – 374 км), внутриобластные перевозки – 29% (средняя дальность поездки одного пассажира – 62 км), внутригородские – 52% (средняя дальность поездки одного пассажира – 2,6 км).

В составе пассажирских перевозок основную долю занимают регулярные перевозки в маршрутных такси – 55,2% (16% общего объема перевозок), что позволяет предпринимателям иметь стабильный доход, 6,4% – услуги такси. Перевезено пассажиров привлеченным транспортом в 2017 г. – 32,86 млн. чел. (72,9% к прошлому году), число подвижного состава – 357 ед. (124,8% к прошлому году), средняя дальность поездки – 4,7 км (104,1% к прошлому году).

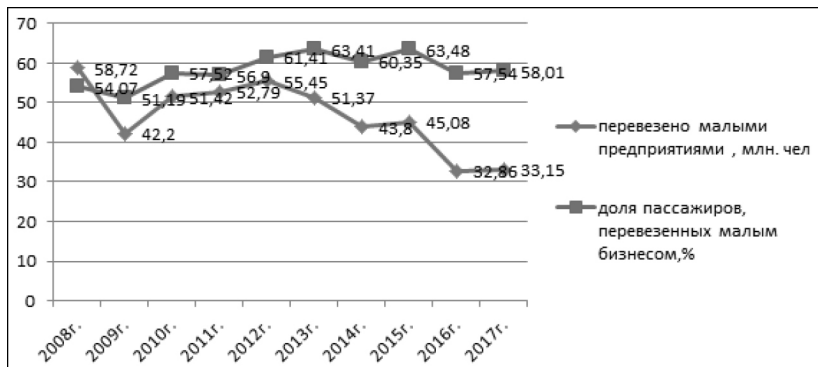


Рис. 6. Динамика перевозок пассажиров в Смоленской области

В целом привлеченный автотранспорт охватывает более половины пассажироперевозок. Хотя его роль снижается (в 2016 г.

количество перевезенных пассажиров составляло 63,48%, что на 5,94% выше уровня 2017 г.). При этом и количество маршрутов и количество подвижного состава в привлеченном транспорте за последний год выросло.

Из рисунка 6 видно, что малый бизнес повышает долю пассажиров в общем количестве перевезенных. Однако количество пассажиров, перевезенных малыми транспортными предприятиями снижается, особенно за последние 2 года.

Таким образом, развитие малого бизнеса в транспортной сфере за последний период показывает хорошие результаты – растет количество предприятий, в том числе «вновь созданных», повышается оборот предоставляемых услуг в целом, хотя по пассажироперевозкам наблюдается снижение. Это связано с расширением регионов обслуживания и поиском новых сегментов рынка – оказание дополнительных услуг, «специальных» услуг, активное сотрудничество с крупным бизнесом в распределении и выполнении государственных заказов. Хотя малые предприятия сталкиваются со многими проблемами, в том числе по требованиям по обновлению автопарка с учетом большей вместимости по посадочным местам с целью решения проблем с пробками, поступления дополнительных средств в бюджет и оказания более качественных услуг населению. Малые предприятия решили данную проблему с помощью приобретения микроавтобусов иностранных компаний «Пежо», «Ивеко» и «Форд» от 0,6 до 1,1 млн. руб. за авто вместимостью от 22 до 26 посадочных мест, считая, что автотранспорт с большей вместимостью в г. Смоленск не рентабелен.

Такое положение привело к росту инвестиций в основной капитал (рисунок 7).

Отсюда сделаем вывод, что развитие транспорта, включая малое предпринимательство, и стоимость тарифов напрямую связаны с имеющимся парком автотранспорта и системой его воспроизводства.

Вместе с тем, можно выделить основные негативные факторы, сдерживающие развитие пассажирских перевозок МП в Смолен-

ской области – снижение численности населения и несовершенство законодательства, большие проблемы в замене транспорта малой вместимости до 18 посадочных мест (типа «Газель») на транспорт с большей вместимостью до 30 посадочных мест («ПАЗы», «ЛиАЗы») (в соответствии с Решением Администрации г. Смоленска) связаны со сложностью в сервисном обслуживании (специализированная ремонтная база находится только в автоколонне 1308, где для МП выставляют слишком высокий ценник на ремонт и обслуживание), стоимость и срок окупаемости выше (подержанная «Газель» стоит 45–50 тыс. руб., а «ПАЗ» – 1,5 млн. руб.) и позитивные – создание транспортных кластеров (в том числе экспортных) и перспективное развитие регионального туризма.



**Рис. 7.** Инвестиции в основной капитал малых транспортных предприятий Смоленской области, млн. руб.

Важно отметить, что развитие малого предпринимательства, включая автотранспорт находится в поле зрения руководства регион. Регулирование его функционирования направлено на: создание новых рабочих мест, предоставление городских маршрутов по пассажироперевозкам, привлечение их в выполнение государственного заказа, предоставление субсидий, консультации и информационное обеспечение. Однако данные меры поддержки очевидно недостаточны, но в силу недостатки ресурсов в региональном бюджете, помощь может быть только незначительная.

Отсюда можно отметить, что, по нашему мнению, необходимо принять следующие меры по повышению эффективности деятельности малых предприятий Смоленской области в сфере автотранспорта:

1. Рационализация и оптимизация состава и структуры основных фондов, использование Интернета для активного поиска клиентов:

- оптимизация структуры транспортных средств в соответствии с планом работ, активизация использования Интернета, современной вычислительной техники, компьютеров;
- рационализация выбора конкретного транспортного средства и сроков приобретения;
- применение GPS в работе транспортного средства.

2. Подбор основных фондов под наиболее эффективные и популярные транспортные услуги конкретной транспортной малой фирмы:

- своевременность ремонта автотранспорта, особенно актуально для пассажироперевозчиков;
- изучение особенностей регионального и прочих транспортных рынков, определение возможностей и угроз;
- мониторинг конкурентов в целях создания оптимальной ценовой и ассортиментной политики;
- применение современных технологий в целях оптимизация маршрутов (сокращение времени и средств);
- создание и участие в единой складской организации по обеспечению автозапчастями малого бизнеса, учитывая высокую интенсивность использования транспорта и примерно устоявшуюся их структуру.

3. Качество используемых технологий перевозки, использование средств сопровождения, погрузочно-разгрузочных машин и механизмов:

- использование единой диспетчерской службы по сопровождению автотранспорта для обеспечения надежности выполнения договоров;
- подключение к РНИС для сохранности грузов;
- повышение качества обслуживания клиентов на базе создания индивидуальных контрактов;
- развитие системы экспедиционного обслуживания.

4. Повышение квалификации работников, работающих с основными фондами:

- обучение персонала под новые технологии;
- повышение взаимосвязи с транспортным колледжем и привлечение студентов в работу с последующим трудоустройством;
- повышение квалификации, опыта и образования кадров;
- создание единой ремонтной структуры для предприятий малого бизнеса и привлечение в нее специализированных кадров;
- создание единой структуры по распределению заказов и бонусной формы оплаты ее менеджеров.

5. Внедрение инноваций в деятельность транспортных компаний:

- приобретение новых патентов оказания услуг и лицензий малыми предприятиями и ИП;
- привлечение автоматической оценки состояния и стоимости автотранспортных средств в целях его своевременного обновления;
- выявление новых и мониторинг оказываемых автотранспортных услуг, новых ниш соответствующих рынков и приобретение под них новых автотранспортных средств;
- применение новейших технологий, в т.ч. самоуправляемого транспорта и робомобилей в малом автомобильном транспорте.

6. Интеграция с крупными предприятиями (франчайзинг и аутсорсинг) и государством оказанием оперативных и недорогих продуктов (за счет экономии накладных расходов) автотранспорта.

На основании проведенного анализа и предложенных мер, нами были определены прогнозные показатели по предоставлению автотранспортных услуг малыми автотранспортными предприятиями Смоленской области.

Прогноз социально-экономического развития Смоленской области на плановый 2019 год, дает следующую оценку выручки по транспортировке и хранению в млрд. руб. по: базовому варианту 21,7; целевому варианту 21,7; консервативному варианту 21,8; а в 2020 г. соответственно по базовому варианту 22,5; целевому варианту 22,5; консервативному варианту 22,6 млрд. руб.

По нашим расчетам, используя экономико-статистический метод на основе среднегодовых темпов роста или базовый вариант -

22,945; экономико-статистический метод на основе выравнивания динамического ряда по скользящей средней или целевой вариант – 23,732, а экономико-математический метод или консервативный вариант – 16,348 млрд. руб., что несколько выше регионального прогноза.

В заключение можно отметить, что роль автотранспорта в предпринимательской деятельности достаточно велика, как в обеспечении занятости населения, так и обеспечения доходами предпринимателей, занятых в малом бизнесе Смоленской области. Однако для повышения их конкурентоспособности необходимо изыскивать возможности по снижению затрат, применению новых технологий и поиску новых заказов, в том числе через электронные системы заказов, которые начинают активно развиваться в регионе, а предлагаемые нами меры, обеспечат дальнейшее развитие предприятий малого бизнеса в области автотранспорта.

### *Список литературы*

1. Александров Л.А. Организация и планирование грузовых автомобильных перевозов. М.: Высш. шк., 1977. 335 с.
2. Анисимов А.П. Организация и планирование работы автотранспортных предприятий: Учебник. М.: Транспорт, 1982. 269 с.
3. Арефьева Н.В. Организационно-методическое обеспечение малого предпринимательства на транспорте: диссертация. Москва, 2002. 181 с.
4. Вязова Г.А., Попелюк В.С. Управление развитием малого автотранспортного предприятия посредством обновления подвижного состава // Молодой ученый. 2011. №1. С. 81–84.
5. Горин В.С. Развитие института предпринимательства и предпринимательские риски в транспортном комплексе : автореферат дис. ... доктора экономических наук: 08.00.05 / Гос. ун-т управления. Москва, 2001. 40 с.
6. Екименкова Е.Н., Чудакова С.А. Современное состояние экономической безопасности Смоленской области // Творческое наследие А.С. Посникова и современность. 2016. №10. С. 42–48.

7. Зотов В.Б. Система муниципального управления: учебник для вузов. СПб.: Питер, 2016. 512 с.
8. Кононова Г.А. Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие. Издательство Академия, 2005. 319 с.
9. Лохов А.Н. Организация управления на автомобильном транспорте : Опыт. Проблемы. Перспективы. М.: Транспорт, 1987. 272 с.
10. Маршалова А.С., Новоселов А.С. Актуальные проблемы разработки стратегии социально-экономического развития региона // Вестник Кузбасского государственного технического университета, 2017. №3. С. 189–196.
11. Матросова С.В., Рейхерт Н.В. Роль анализа имущественного состояния предприятия в управлении // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2013. №9(57). С. 44.
12. Пеньшин Н.В. Организация малого предпринимательства на автомобильном транспорте [Электронный ресурс]: учебно-практическое пособие. Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2012. 336 с. <https://b-ok.org/book/2543195/24db29>
13. Петрова Е.В. Статистика автомобильного транспорта: Учебник для ср. спец. учеб. заведений / Е.В. Петрова, О.И. Ганченко. М.: Финансы и статистика, 2002. 237 с.
14. Соловьёва О.И. Малый бизнес на транспорте: проблемы развития предпринимательской среды. [http://omskmark.moy.su/publ/innovatitsa/marketing/2012\\_solovjova\\_o\\_i\\_small\\_business\\_in\\_transport\\_problems\\_of\\_development\\_of\\_business\\_environment/11-1-0-755](http://omskmark.moy.su/publ/innovatitsa/marketing/2012_solovjova_o_i_small_business_in_transport_problems_of_development_of_business_environment/11-1-0-755)
15. Ходош М.С., Дасковский Б.А. Организация, экономика и управление перевозками грузов автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 1989. 287 с.
16. Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие / Ю.А. Херай, В.В. Девинаова, К.А. Мухина. Красноярск: ИПЦ КГТУ, 2012. 229 с.
17. Driffield N. The Impact on Domestic Productivity of Inward Investment in the UK // Manchester school. 2001. №69, pp. 103–119.
18. Lipsey R. Home and host country effects of FDI // NBER working paper. № 9293. 2002. <https://www.nber.org/papers/w9293>

19. Moosa I. Foreign Direct Investment: Theory, Evidence and Practice. N.Y.: Palgrave. 2002. 329 p.
20. Parikh K.S. India development report. New Delhi: Oxford university press, 1997.
21. Zhou D., Li S., Tse D. The Impact of FDI on the Productivity of Domestic Firms: The Case of China // International Business Review. 2002. Vol. 11. №4, pp. 465–484. doi: 10.1016/S0969-5931(02)00020-3

### *References*

1. Aleksandrov L.A. *Organizatsiya i planirovanie gruzovykh avtomobil'nykh perevozov* [Organization and planning of freight transport]. M., 1977. 335 p.
2. Anisimov A.P. *Organizatsiya i planirovanie raboty avtotransportnykh predpriyatiy* [Organization and planning of motor transport enterprises]: Textbook. M.: Transport, 1982. 269 p.
3. Aref'eva N.V. *Organizatsionno-metodicheskoe obespechenie malogo predprinimatel'stva na transporte* [Organizational and methodological support of small business in transport]: dissertation. Moscow, 2002. 181 p.
4. Vyazova G.A., Popelyuk V.S. Upravlenie razvitiem malogo avtotransportnogo predpriyatiya posredstvom obnovleniya podvizhnogo sostava [Managing the development of a small motor transport enterprise through the renewal of rolling stock]. *Molodoy uchenyy* [Young scientist]. 2011. №1, pp. 81–84.
5. Gorin V.S. *Razvitie instituta predprinimatel'stva i predprinimatel'skie riski v transportnom komplekse* [The development of the institute of entrepreneurship and entrepreneurial risks in the transport complex]: abstract ... Doctors of Economic Sciences. Moscow, 2001. 40 p.
6. Ekimenkova E.N., Chudakova S.A. Sovremennoe sostoyanie ekonomicheskoy bezopasnosti Smolenskoj oblasti [The current state of economic security of the Smolensk region]. *Tvorcheskoe nasledie A.S. Posnikova i sovremennost* [Creative heritage of A.S. Posnikov and modernity]. 2016. №10, pp. 42–48.
7. Zotov V.B. *Sistema munitsipal'nogo upravleniya* [The system of municipal management]. SPb.: Peter, 2016. 512 p.

8. Kononova G.A. *Ekonomika avtomobil'nogo transporta* [Economics of road transport]. Publishing Academy, 2005. 319 p.
9. Lokhov A.N. *Organizatsiya upravleniya na avtomobil'nom transporte: Opyt. Problemy. Perspektivy* [Management organization in road transport: Experience. Problems. Perspectives]. M.: Transport, 1987. 272 p.
10. Marshalova A.S., Novoselov A.S. Aktual'nye problemy razrabotki strategii sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya regiona [Actual problems of developing a strategy for the socio-economic development of the region]. *Vestnik Kuzbasskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Bulletin of Kuzbass State Technical University], 2017. №3, pp. 189–196.
11. Matrosova S.V., Reykhert N.V. Rol' analiza imushchestvennogo sostoyaniya predpriyatiya v upravlenii [The role of the analysis of the property status of the enterprise in management]. *Upravlenie ekonomicheskimi sistemami* [Management of Economic Systems]. 2013. № 9 (57). P. 44.
12. Pen'shin N.V. *Organizatsiya malogo predprinimatel'stva na avtomobil'nom transporte* [The organization of small business in road transport]. Tambov: TSTU Publishing House, 2012. 336 p. <https://b-ok.org/book/2543195/24db29>
13. Petrova E.V., Ganchenko O.I. *Statistika avtomobil'nogo transporta* [Statistics of motor transport]. Moscow: Finance and Statistics, 2002. 237 p.
14. Solov'eva O.I. *Malyy biznes na transporte: problemy razvitiya predprinimatel'skoy sredy* [Small business in transport: problems of the development of the business environment]. [http://omskmark.moy.su/publ/innovatica/marketing/2012\\_solovjova\\_o\\_i\\_small\\_business\\_in\\_transport\\_problems\\_of\\_development\\_of\\_business\\_environment/11-1-0-755](http://omskmark.moy.su/publ/innovatica/marketing/2012_solovjova_o_i_small_business_in_transport_problems_of_development_of_business_environment/11-1-0-755)
15. Khodosh M.S., Daskovskiy B.A. *Organizatsiya, ekonomika i upravlenie perevozkami грузов avtomobil'nyim transportom* [Organization, economics and management of cargo transportation by road]. M.: Transport, 1989. 287 p.
16. Khegay Yu.A., Devinova V.V., Mukhina K.A. *Ekonomika predpriyatiy avtomobil'nogo transporta* [Economics of enterprises of motor transport]: study guide. Krasnoyarsk: CPI KGTU, 2012. 229 p.

17. Driffield N. The Impact on Domestic Productivity of Inward Investment in the UK. *Manchester school*. 2001. №69, pp. 103–119.
18. Lipsey R. Home and host country effects of FDI. *NBER working paper*. No. 9293. 2002. <https://www.nber.org/papers/w9293>
19. Moosa I. Foreign Direct Investment: Theory, Evidence and Practice. N.Y.: Palgrave. 2002. 329 p.
20. Parikh K.S. India development report.-New Delhi: Oxford university press, 1997.
21. Zhou D., Li S., Tse D. The Impact of FDI on the Productivity of Domestic Firms: The Case of China // *International Business Review*. 2002. Vol. 11. №4, pp. 465–484. doi: 10.1016/S0969-5931(02)00020-3.

#### **ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ**

**Сапожникова Светлана Михайловна**, доцент кафедры «Экономика», кандидат экономических наук  
*Смоленский государственный университет*  
*ул. Пржевальского, 4, г. Смоленск, 214000, Российская Федерация*  
*ssm0668@mail.ru*

#### **DATA ABOUT THE AUTHOR**

**Sapozhnikova Svetlana Mikhaylovna**, Associate Professor of the Department “Economics”, Candidate of Economic Sciences  
*Smolensk State University Smolensk*  
*4, Przhevalsky str., 214000, Russian Federation*  
*ssm0668@mail.ru*