

DOI: 10.12731/2070-7568-2018-3-59-76**УДК 346.26**

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МАЛЫХ
РЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ
В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ
(НА ПРИМЕРЕ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ)**

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. Проведена 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. Кроме того были определены направления совершенствования деятельности малых предприятий в автотранспорте в условиях цифровой экономики.

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

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 в условиях внедрения цифровой экономики, 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, цифровая экономика.

**PROSPECTS OF DEVELOPMENT
OF SMALL REGIONAL TRUCKING COMPANIES
IN THE CONTEXT OF THE DIGITAL ECONOMY
(ON THE EXAMPLE OF SMOLENSK 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. In addition, the directions of improving the activities of small businesses in the transport in the digital economy were identified.

Purpose – *determination of the reasons for the decline in the efficiency of small enterprises of motor transport, identification of ways to overcome them in the context of the introduction of the digital economy and the forecast of the volume of motor transport services provided by them in the region.*

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 the small business enterprises of the Smolensk region motor transport are obtained, the measures for their increase in the conditions of the digital economy introduction are proposed, on the basis of which the forecast of the volume of the provided motor transport services on the conservative, basic and target option is determined.*

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; forecast of volumes of transportation services, digital economy.*

Актуальность темы исследования связана с необходимостью формирования рекомендаций по повышению эффективности деятельности малых предприятий автотранспорта в условиях наблюдающегося в Смоленской области уменьшения количества компаний юридических лиц, при росте ИП.

Цель исследования заключается в выявлении причин низкой эффективности функционирования малого бизнеса в сфере автотранспорта и предложение мер по решению данной проблемы в условиях внедрения цифровой экономики в регионе.

Аналитическое сопоставление с исследованиями других авторов: обоснованность и целесообразность функционирования автотранспорта, отражены в работах отечественных и зарубежных авторов. Так, Евсева А.А., Кобиашвили Е.И. выделили основные направления по оценке и повышению эффективности использования автотранспорта [4, с. 3480], а Басков В.Н., Гусев С.А. и Золотушкина Ж.А. определили резервы повышения качества работы транспортно-комплексного города [1, с. 077]. Исходя из этих предпосылок, А.Е. Эмирова определяет роль и основные подходы во внедрении инновационных технологий в организационно-экономические механизмы развития транспорта в целях повышения эффективности деятельности транспортных компаний [7, с. 137], а Котляров И.Д. предлагает создание метафирмы в целях более эффективного взаимодействия всех бизнес-процессов, включая логистику и транспорт [6, с. 91]. Транспортная организация в малом секторе современными экономистами уделяется значительно меньше внимания. Так, Г.А. Вязова и В.С. Попелюк отмечают особенности управления малым транспортным предприятием и обновления его подвижного состава [2, с. 81], а Е.Н. Екименкова и С.А. Чудакова определяют роль и значение малого бизнеса в обеспечении экономической безопасности, включая автотранспорт, на региональном уровне [5, с. 43]. Таким образом, в целом можно констатировать недостаточный уровень оценки значения автотранспорта малого бизнеса и его влияния на эффективное развитие экономики региона и формирование спроса на услуги автотранспорта предприятий малых форм со стороны региональной экономики, вынуждая его искать заказы за пределами региона.

Предпринимательство в регионе имеет важное значение, обеспечивая занятостью население, при сужении деятельности и угасании крупного бизнеса и освобождении рабочих мест. В этих условиях формируется потребность в создании малых и средних предприятий, включая транспортные компании, которые занимают более 8% от их общего количества (таблица 1).

На территории Смоленской области, в связи с географическим положением, актуальными являются все виды транспорта, кроме

морского. Однако используется преимущественно автомобильный (так как имеется в наличии автомобильные дороги протяженностью 14385 км, включая М1 «Беларусь», А141 «Орел-Рудня», А101 «Москва-Бобруйск», из них 20% межрегиональные, 40% – межрайонные, 34% – местные), железнодорожный (1156 км железнодорожных путей) и трубопроводный транспорт (через территорию Смоленской области проходит магистральный газопровод «Ямал Европа», БТС-П).

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 микро предприятия), 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 регионе, включая деятельность предприятий малых форм, учитывая приграничное расположение Смоленской области. При этом положение транспорта среди других предприятий малого и среднего бизнеса укрепляется по сравнению с 2015 годом. Благодаря таким качествам, как маневренность, подвижность, высокая скорость доставки грузов, на протяжении долгих лет автомобильные грузо- и пассажироперевозки не теряют своей популярности и лидирующих позиций. Автомобильные перевозки имеют и другие немаловажные достоинства для потребителей (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 имеется возможность вносить изменения;
- сервис постоянно улучшается благодаря регулярной модернизации подвижного состава и обучению персонала.

Классификация малых предприятий автотранспорта по собственности 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.

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

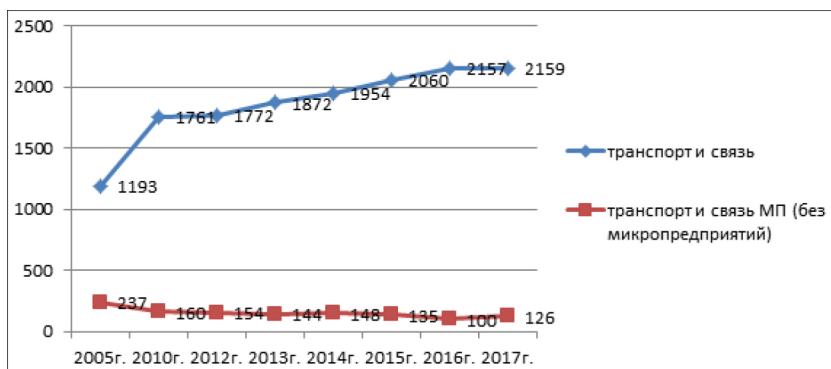


Рис. 1. Динамика количества предприятий транспорта в Смоленской области, ед.

По данным Смоленскстата за анализируемый период количество транспортных предприятий на территории Смоленской области увеличилось с 1193 до 2159 единиц, к малому предпринимательству (без микропредприятий) относятся лишь 126 организаций, тогда как в 2005 г. было 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.

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.

Согласно данным Смоленскстата за 2017 г. 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 2017 г. в размере 6,134 млрд. т/км или 138% к прошлому году. Доля малого бизнеса составляет лишь 9,2% общего автогрузооборота.

Объем транспортных услуг зависит от структуры парка автомобилей малого бизнеса. Основную долю в парке грузового автотранспорта малых транспортных организаций занимают автомобили с грузоподъемностью: «Газель» до 1,5 т – 37,6%, «ЕвроФуры» 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» 1 т – 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 (10–15 мест) – 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% («Ман

Lion», «s City DD» и др.). То есть основную долю занимают микро-автобусы 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, так как не могут работать с большими объемами перевозимых грузов. В целом и совокупный региональный автотранспорт теряет объемы грузоперевозок, уступая в конкурентной борьбе крупным столичным компаниям (рисунок 2).

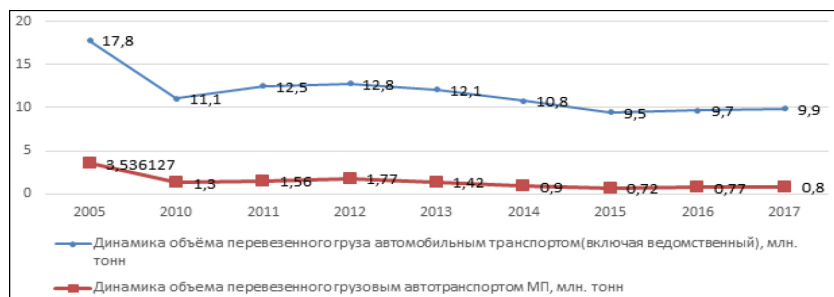


Рис. 2. Динамика объема перевезенных грузов автомобильным транспортом на территории Смоленской области за период 2005–2017 годы

Падение спроса и рост конкуренции со стороны крупного бизнеса привели к увеличению 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 2015 г. на 169,9 км. На рисунке 3 можно проследить динамику изменения средней дальности грузоперевозок автомобильным транспортом в малом бизнесе Смоленской области.



Рис. 3. Средняя дальность перевозок 1 т грузов автомобильным транспортом в Смоленской области



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

Основными преимуществами транспортных организация малого бизнеса региона выступают гибкий подход к клиентам, быстро-

та 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. происходило снижение стоимости тарифа, что связано с последствиями кризиса 2008–2009 годов. Далее наблюдается рост стоимости тарифов по грузоперевозкам, особенно за последний год, что связано с ростом дальности грузоперевозок, инфляцией, повышением операционных издержек (рисунок 5).

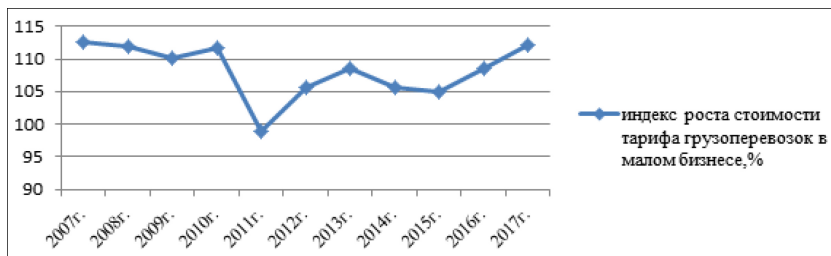


Рис. 5. Индексы тарифов на грузовые автомобильные перевозки в малом бизнесе Смоленской области

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).

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 единиц подвижного состава в привлеченном транспорте за последний год выросло.

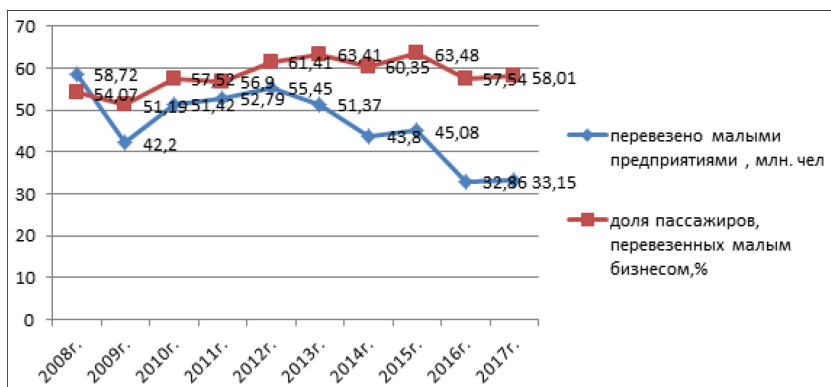


Рис. 6. Динамика перевозок пассажиров в Смоленской области

Из рисунка 6 видно, что малый бизнес повышает свою долю перевезенных пассажиров. Однако количество пассажиров, перевезенных малыми транспортными предприятиями снижается, особенно за последние 2 года. Это связано с тем, что услуги муниципального транспорта

дешевле, чем проезд в частных маршрутных такси, что при падении доходов населения в регионе играет существенную роль в их выборе.

Таким образом, наблюдается ухудшение положения малого бизнеса в транспортной сфере за последний период в условиях финансового кризиса и санкций, падения спроса. Вместе с тем, растут акцизы, в целях доведения цен на топливо до европейского уровня, стоимость запчастей, при падении покупательной стоимости рубля. Хотя за счет гибкости и расширения ассортимента предоставляемых услуг (оказанием дополнительных или «специальных» услуг), освоения новых регионов обслуживания и активного сотрудничества с крупным бизнесом, в распределении и выполнении государственных заказов, региональный малый бизнес выживает.

Вместе с тем, можно выделить следующие негативные региональные факторы, сдерживающие развитие пассажирских перевозок МП в Смоленской 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 назначают слишком высокие цены на ремонт и обслуживание), стоимость и срок окупаемости выше (подержанная «Газель» стоит 45–50 тыс. руб., а «ПАЗ» – 1,5 млн. руб.) при недостатке финансовых ресурсов (особенно заемных). 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 (не в полной мере выполняя требования по обновлению автопарка), считая, что автотранспорт с большей вместимостью в регионе не рентабелен.

Хотя имеются и позитивные факторы развития малого бизнеса в автотранспорте региона – перспектива в создании транспортных кластеров (в том числе экспортных) и развития регионального туризма. Такое положение привело к некоторому росту инвестиций в основной капитал (рисунок 7).



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

Регулирование функционирования автотранспорта в малом бизнесе направлено на: обновление автопарка с целью снижения загруженности дорог, повышения качества обслуживания и поступлений в бюджет; создание новых рабочих мест, создание оптимальных городских маршрутов по пассажироперевозкам, привлечение малых предприятий в выполнение государственного заказа, предоставление субсидий, консультации и информационного обеспечения. Однако данные меры поддержки очевидно недостаточны, но в силу недостатка ресурсов в региональном бюджете (который на 2019 г. составляет 39 млрд. руб. с высокой долговой нагрузкой), помощь весьма ограничена.

Отсюда сделаем вывод, что развитие транспорта в малом бизнесе напрямую связаны с проблемами регионального регулирования и управления, состояния автопарка и неэффективной системой его воспроизводства и обслуживания. Однако не следует забывать о новых возможностях, связанных с внедрением цифровой экономики, которая позволит значительно сократить эксплуатационные и управленческие расходы. Таким образом, по нашему мнению, необходимо принять следующие меры по повышению эффективности деятельности малых предприятий Смоленской области в сфере автотранспорта малого бизнеса в условиях цифровизации:

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. Автоматизированный 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) и контроля за движением транспорта (повышая безопасность и равномерность загрузки пассажиров);
 - создание и участие в единой складской организации по обеспечению автозапчастями малого бизнеса, учитывая высокую интенсивность использования транспорта и примерно устойчивую 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;
 - создание современной 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.

6. Интеграция с крупными предприятиями (франчайзинг, лизинг или аренда автопарка, сервисное обслуживание) и государством (выполнение госзаказов) [6, С.88].

Прогноз социально-экономического развития Смоленской области на плановый 2019 год, дает следующий прогноз 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.

На основании проведенного анализа и предложенных мер по повышению эффективности деятельности предприятий малого бизнеса в регионе в условиях внедрения цифровой экономики была определена выручка на 2019 год. Используя экономико-статистический метод на основе среднегодовых темпов роста или базовый вариант, ее размер составит 22,945 млрд. руб.; экономико-статистический метод на основе выравнивания динамического ряда по скользящей средней или целевой вариант – 23,732 млрд. руб., а экономико-математический метод или консервативный вариант – 16,348 млрд. руб., что говорит о достижении прогнозов 2020 г. уже в 2019 г. при создании необходимых условий развития бизнеса.

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 в рамках внедрения цифровой экономики, 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. Басков В.Н., Гусев С.А., Золотушкина Ж.А. Оценка резервов повышения качества работы транспортного комплекса города // Вестник Тихоокеанского государственного университета. 2013. № 1. С. 077–082.
2. Вязова Г.А., Попелюк В.С. Управление развитием малого автотранспортного предприятия посредством обновления подвижного состава // Молодой ученый. 2011. №1. С. 81–84.
3. Гонтарь Н.В., Василевский А.Б., Таипова Э.Х. Инструментарий повышения эффективности использования автомобильного транспорта // Научно-аналитический экономический журнал. 2017. № 11 (22). С. 11.
4. Евсеева А.А., Кобиашвили Е.И. Анализ современных подходов к повышению экономической эффективности работы автотранспортных предприятий // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2014. Т. 20. С. 3476–3480.
5. Екименкова Е.Н., Чудакова С.А. Современное состояние экономической безопасности Смоленской области // Творческое наследие А.С. Посникова и современность. 2016. №10. С. 42–48.
6. Котляров И.Д. Метафирма как форма организации хозяйственной деятельности // Управление экономикой: методы, модели, технологии. Материалы XV Международной научной конференции. В 2 томах. Т. 1. Уфимский государственный авиационный технический университет: Уфа, 2015. С. 88–91.

7. Эмирова А.Е. Инновационные технологии в организационно-экономических механизмах развития транспорта // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2016. № 1. С. 137–143.

References

1. Baskov V.N., Gusev S.A., Zolotushkina Zh.A. *Vestnik Tikhookeanskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2013. № 1, pp. 077–082.
2. Vyazova G.A., Popelyuk V.S. *Molodoy uchenyy*. 2011. №1, pp. 81–84.
3. Gontar' N.V., Vasilevskiy A.B., Taipova E.Kh. *Nauchno-analiticheskiy ekonomicheskij zhurnal*. 2017. № 11 (22). P. 11.
4. Evseeva A.A., Kobiashvili E.I. *Kontsept*. 2014. V. 20, pp. 3476–3480.
5. Ekimenkova E.N., Chudakova S.A. *Tvorcheskoe nasledie A.S. Posnikova i sovremennost'*. 2016. №10, pp. 42–48.
6. Kotlyarov I.D. *Upravlenie ekonomikoy: metody, modeli, tekhnologii*. Materialy XV Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii [Economic management: methods, models, technologies. Proceedings of the XV International Scientific Conference]. V. 1. Ufa, 2015, pp. 88–91.
7. Emirova A.E. *Nauchnyy zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskij menedzhment*. 2016. № 1, pp. 137–143.

ДААННЫЕ 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