

УДК 656.13

Н.Н. Голофастава, Л.М. Кириллова

## ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Реформа экономики, решая проблемы, оставленные прежней формой хозяйствования, внесла диспропорции в развитие предприятий и целого ряда отраслей. Среди них автомобильный транспорт, который в силу специфики своей деятельности не может преодолеть сложности переходного периода самостоятельно.

Прежде всего, следует отметить, что транспорт вообще, и автомобильный в частности, является связующим звеном между грузоотправителями и грузополучателями и, следовательно, марочный состав, структура парка по грузоподъемности, величина потребляемых производственных ресурсов и финансовые результаты в большей степени, чем у кого-либо, зависят от устойчивости деятельности контрагентов. Как всякое предприятие, деятельность которого имеет определенную длительность производственного цикла, автотранспортное предприятие не может мгновенно

отреагировать на изменения объемов производства грузоотправителей и спроса грузополучателей. Как следствие этого, снижается устойчивость их функционирования.

В качестве объекта нашего исследования взят грузовой автомобильный транспорт Кемеровской области, так как именно здесь наиболее ярко проявляются указанные проблемы. Проанализируем результаты деятельности за пятилетний период реформирования.

На рис. 1 представлены результаты перевозочной деятельности семи грузовых предприятий области, занимающих наибольший удельный вес в объеме перевозок, а значит и являющихся типичными для нашего региона. Не трудно заметить, что практически все предприятия имеют устойчивую тенденцию к снижению объемов транспортной работы. Такое положение обусловлено тем, что в ходе реструктуризации промышленности

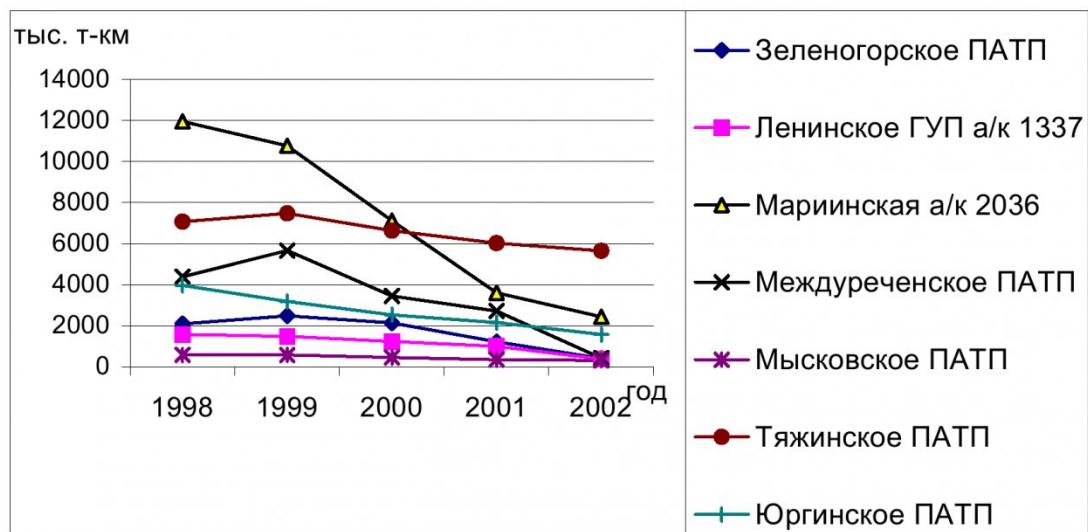


Рис. 1. Грузооборот (тонно-км)

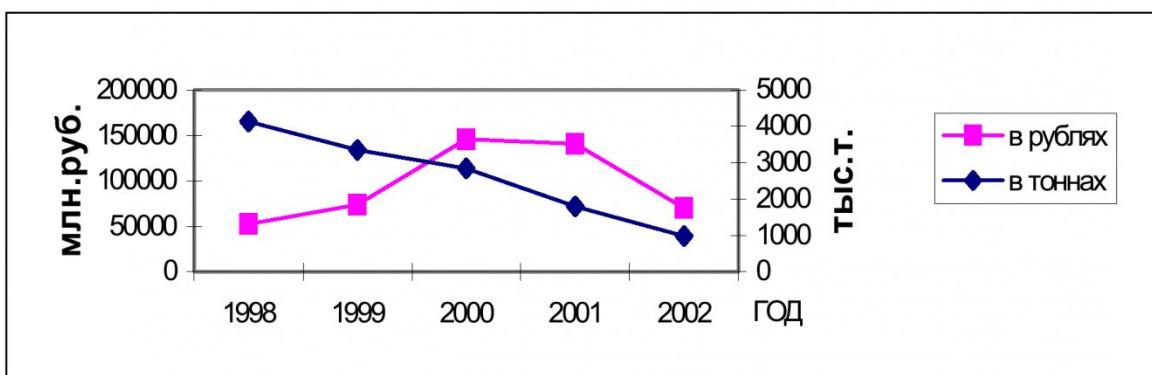


Рис. 2. Объем перевозок

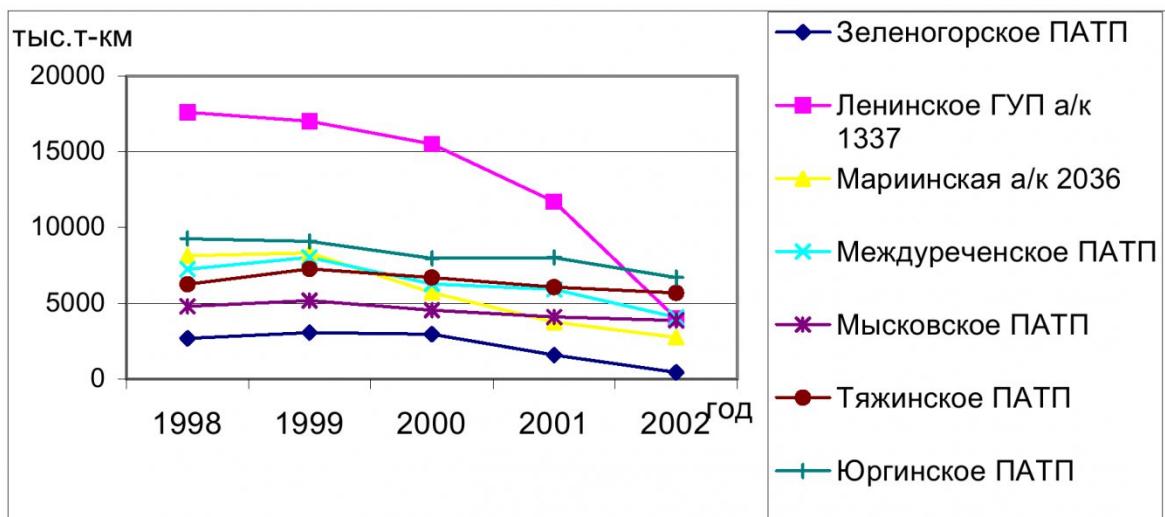


Рис. 3. Возможные т/км

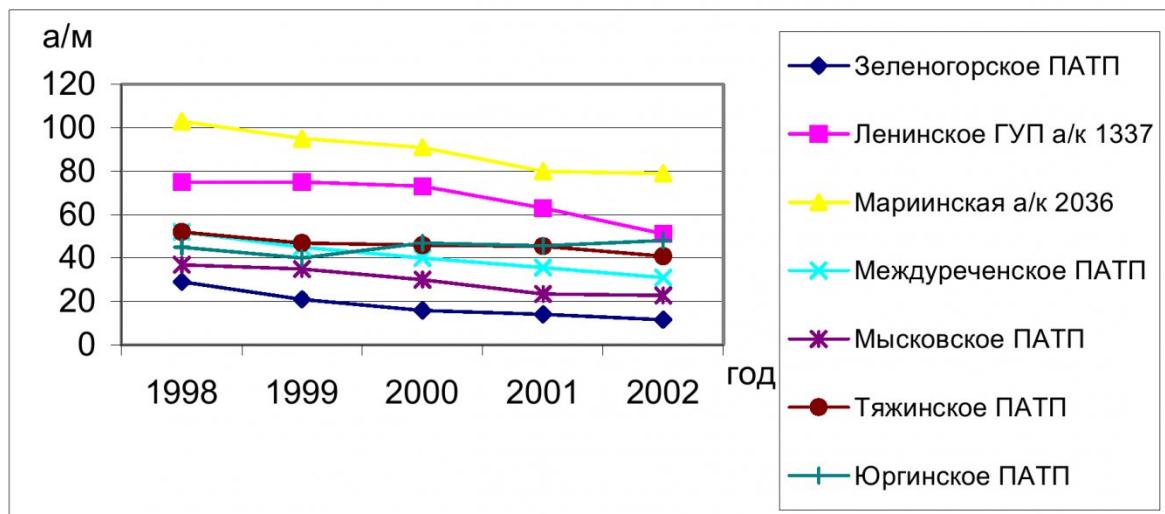


Рис. 4. Средне-списочное количество автомобилей

области, многие грузоотправители снизили объемы выпуска продукции, величина которых теперь недостаточна для полной загрузки транспортных предприятий - перевозчиков. Динамика объемов грузов, перевозимых в Кемеровской области,

представлена на рис.2.

Устойчивая динамика падения объемов производимой продукции наблюдается на протяжении пяти лет. В стоимостном выражении темп падения несколько ниже, так как в стоимостных показате-

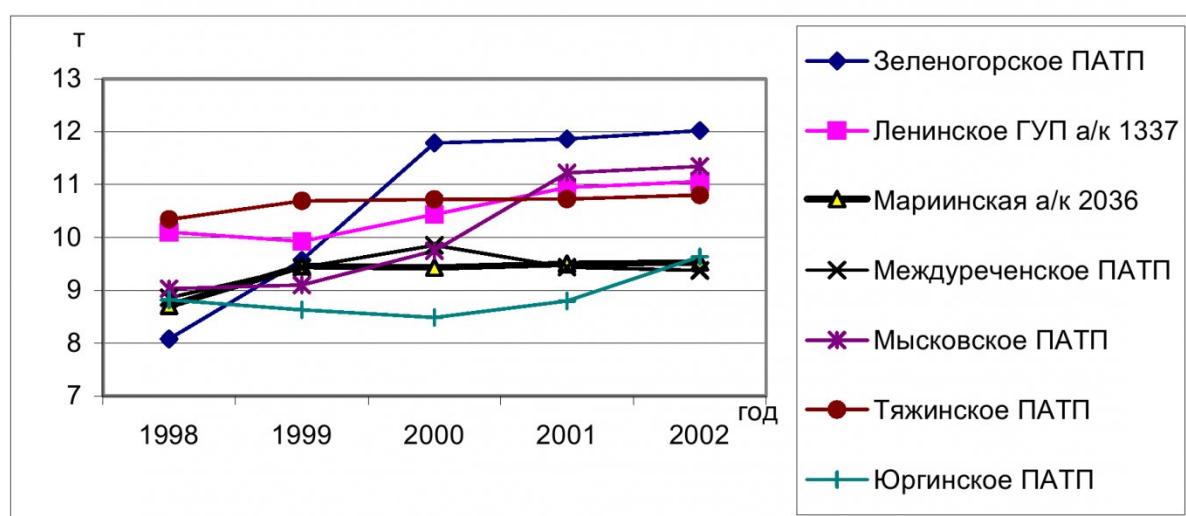


Рис. 5. Средняя грузоподъемность

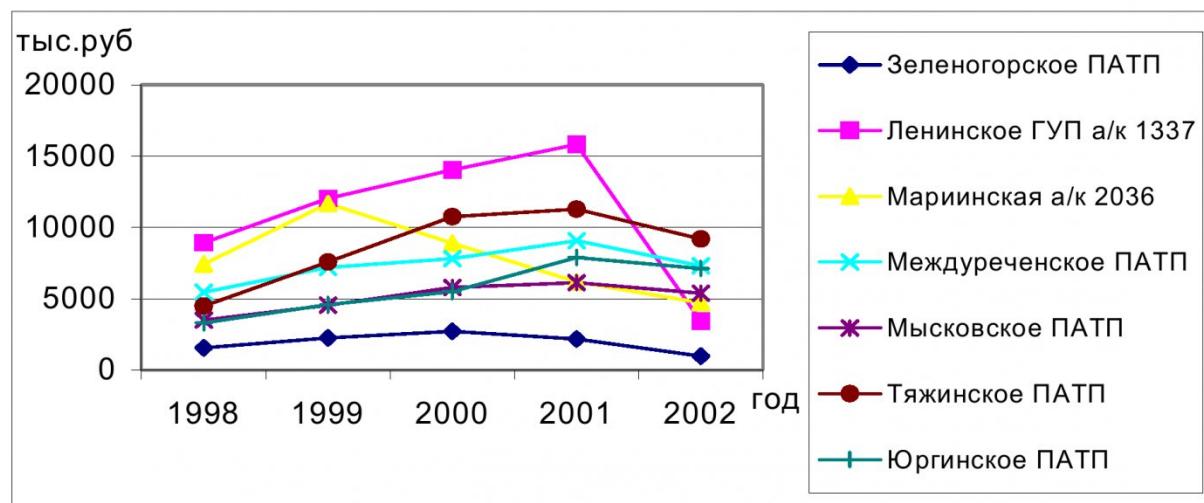


Рис.6. Доходы

лях отражается влияние инфляции. Как уже было отмечено, автотранспортные предприятия не могут адекватно реагировать на изменение объемов производства грузоотправителей, в связи с чем, образуются излишние провозные возможности. Такую ситуацию иллюстрирует график на рис. 3.

Можно увидеть, что провозные возможности снижаются вслед за снижением объемов перевозимых по области грузов, но все же фактически выполненная транспортная работа (рис.1) значительно ниже возможной (рис. 3).

Снижение деловой активности грузоотправителей ставит грузовые автопредприятия перед рядом проблем. Во-первых, со снижением объемов перевозок должно измениться либо количество автомобилей, либо структура парка по грузоподъемности. Предприятия области предпринимают такие попытки. На рис. 4 показана динамика среднесписочного количества автомобилей, а на рис.5 - средней грузоподъемности парка. Сопоставляя отмеченные тенденции можно сделать вывод об увеличении удельного веса крупнотоннажных автомобилей в общем количестве транспортных средств предприятий.

Это естественно, так как, пытаясь сократить количество автомобилей, чтобы сохранить внут-

риперевозочные пропорции, предприятия продают или сдают в аренду, прежде всего, мало - и среднетоннажные транспортные средства, поскольку на них есть спрос в условиях разнообразия форм собственности на транспорте

Для требуемого изменения структуры парка подвижного состава необходимы финансовые средства. Как раз в них-то автотранспортные предприятия и испытывают недостаток. Это можно увидеть на рис. 6, где отмечается такая же, как и в перевозочной деятельности, устойчивая тенденция к снижению финансовых результатов.

Таким образом, проведенный анализ дает право утверждать, что сложившиеся в переходный период неблагоприятные условия функционирования автотранспортных предприятий области продолжают ухудшаться. В пятилетний период деятельности не удалось преодолеть сложившуюся тенденцию. Дальнейшее развитие автотранспорта требует разработки о реализации методов регулирования деятельности предприятий с использованием способов финансовой поддержки и, возможно, налоговых льгот со стороны администрации Кемеровской области.

#### □ Авторы статьи:

Голофаstova

Наталья Николаевна

-канд. экон. наук, доцент, зав. каф.  
«Экономика и организация машино-  
строительной промышленности»

Кириллова

Людмила Михайловна

- старший преподаватель каф. «Ав-  
томобильные перевозки»