

У

*На правах рукописи*

**Сайгитов Равиль Эзерханович**



**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА  
В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ  
(по материалам Республики Дагестан)**

Специальность 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством  
(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,  
комплексами - АПК и сельское хозяйство)

**АВТОРЕФЕРАТ**  
**диссертации на соискание ученой степени**  
**кандидата экономических наук**

**МАХАЧКАЛА - 2005**

Диссертация выполнена ФГОУ ВПО «Дагестанская государственная сельскохозяйственная академия» на кафедре информационно-консультационных технологий в АПК

Научный руководитель - доктор экономических наук, профессор ДагГСХА  
**Шейхов Магомед Абдурахимович**

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор КубГАУ  
**Дворядкин Николай Иванович**

кандидат экономических наук, доцент ДагНИИСХ  
**Ханбабаев Темирлан Гайдарбекович**

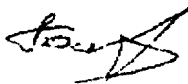
Ведущая организация - **Министерство сельского хозяйства и продовольствия Республики Дагестан**

Защита диссертации состоится 25 февраля 2005 г. в 11 часов в аудитории 209 главного корпуса на заседании диссертационного совета Д 220.038.02 в ФГОУ ВПО Кубанский государственный аграрный университет, по адресу: 350044, г. Краснодар, ул. Калинина 13.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Кубанского государственного аграрного университета

Автореферат разослан 21 января 2005 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета



Бондаренко П.С.

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы.** Автомобильный транспорт является неотъемлемой составной частью народнохозяйственного комплекса страны. Качественно новый этап развития экономики в рыночных условиях выдвигает задачу повышения уровня научного подхода к использованию автотранспортных средств в АПК.

Внедрение рыночных механизмов привело к изменениям форм и методов заготовок сельскохозяйственной продукции, развитию прямых связей аграрных формирований с перерабатывающими предприятиями, торгующими организациями, расширению объемов закупки многих видов сырья непосредственно в местах их производства. Все это потребовало пересмотра научных взглядов, принципов организации и качества работы автомобильного парка, комплексного межотраслевого подхода к решению вопросов системной организации автотранспортного обслуживания сельского хозяйства.

Данная проблема имеет особо важное значение для Республики Дагестан ввиду специфичности и многообразия условий хозяйствования, различий в размещении автотранспортных и сельскохозяйственных предприятиях, влияния существенной вертикальной зональности и других природно-климатических факторов на эффективность использования грузового автотранспорта.

**Состояние изученности проблемы.** Значительный вклад в разработку организационно-экономических вопросов использования автотранспорта в сельском хозяйстве внесли: З.И. Аксенова, А.П. Анисимов, Л.А. Бронштейн, М.А. Гасанов, Н.А. Дорофеева, В.А. Игнатов, Л.Ф. Кормаков, В.А. Эм и другие.

В научных трудах указанных авторов приводится характеристика сельскохозяйственных грузов, даны особенности перевозок сельскохозяйственной продукции автомобильным транспортом, типы транспортных и погрузочно-разгрузочных средств. Много внимания уделяется также эффективности и качеству работы автомобильного транспорта, организации автомобильных перевозок применительно к разным видам сельскохозяйственной продукции, централизации перевозок грузов хозяйствам, животноводческим комплексам и т.д.

В силу отмеченного общие рекомендации по организации автотранспортного обслуживания сельскохозяйственного производства, содержащиеся в монографии-

я\ ученых не и полной мере пригодны для условий Дагестана. Требуют уточнения методологических принципов, учитывающие как зональные специфические особенности республики, так и формирование рыночных механизмов

**Цель и задачи исследования** Цель диссертационного исследования заключается в разработке рекомендаций по повышению экономической эффективности использования грузового автотранспорта в сельском хозяйстве с учетом природно-экономических особенностей территории региона.

Для достижения цели поставлены следующие задачи-

- раскрыть роль автотранспорта в решении продовольственной проблемы;
- обобщить теоретические исследования проблемы организации использования грузового автотранспорта в сельском хозяйстве;
- дать экономическую оценку состояния и условий эксплуатации грузового автотранспорта, обслуживающего сельскохозяйственные предприятия Республики Дагестан;
- разработать предложения по совершенствованию структуры автопарка сельскохозяйственных организаций.

**Объектом исследования** явились автотранспортные и сельскохозяйственные предприятия Республики Дагестан. Углубленные исследования проводились по материалам хозяйств равнинной, предгорной и горной зон.

В диссертационной работе применялись методы исследования: абстрактно-логический, экономико-статистический, монографический, балансовый, расчетно-конструктивный, экономико-математический и другие.

На защиту выносятся следующие научные положения:

- теоретические обобщения исследований проблемы эффективного использования автотранспорта;
- экономическая оценка современного состояния грузового автотранспорта в сельскохозяйственных предприятиях Республики Дагестан;
- модель оптимизации структуры автопарка сельхозорганизаций;
- обоснование приоритетных направлений повышения эффективности использования грузового автотранспорта.

**Научная новизна исследования** заключается в разработке методических положений исследования проблемы управления эффективностью автотранспортного обслуживания сельского хозяйства в условиях резко выраженной вертикальной зональности региона.

Конкретное приращение научных знаний состоит в следующем:

- доработана методика экономической оценки использования грузового автотранспорта, с учетом зональности территории региона;
- обоснован межотраслевой и внутрихозяйственный критерии оценки автотранспортного обслуживания сельскохозяйственного производства (показатели: соотношения выручки и производственных затрат; соотношения финансового результата и производственных затрат);
- обоснованы элементы экономического механизма взаимоотношений между автотранспортными и сельскохозяйственными предприятиями;
- разработана модель оптимизации структуры грузового автопарка с учетом зональных особенностей региона.

**Практическая значимость** исследования заключается в возможности повышения экономической эффективности использования грузового автотранспорта в сельском хозяйстве на основе снижения себестоимости автоперевозок, совершенствования структуры грузового автотранспорта с учетом условий вертикальной зональности, обеспечения потребности сельскохозяйственных предприятий в грузовом автотранспорте.

**Апробация результатов исследования.** Основные научные положения диссертации обсуждались на научно-практических конференциях профессорско-преподавательского состава ДагГСХА в 1999-2004 гг., ДагНИИСХ в 1999-2003 гг.

**Публикации.** По теме диссертации опубликовано 8 работ. Общий объем составляет 10,22 п. л., из которых лично автору принадлежит 9,62 п. л.

**Объем и структура диссертационной работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов и предложений производству, списка использованной литературы из 109 источников. Общий объем работы 164 страницы машинописного текста, включая 39 таблиц, 9 рисунков и I приложение.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

**В первой главе** «Методологические аспекты использования автотранспорта в сельском хозяйстве» рассмотрены теоретико-методологические вопросы организации автотранспортного обслуживания сельского хозяйства, обоснованы роль и значение автотранспорта в сельском хозяйстве, исследуются условия эксплуатации грузового автотранспорта в сельском хозяйстве Республики Дагестан, которая имеет зональную специфику размещения и использования, проблемы развития автотранспорта в сельском хозяйстве.

Становление и развитие рыночных отношений в сельском хозяйстве приводят к коренным изменениям в организации производства и способах хозяйствования. Одновременно с этим заметные изменения происходят в характере связей, структуре и мощности грузопотоков, возникают дополнительные виды автотранспортных услуг. От работы грузового автомобильного транспорта во многом зависят сохранность и качество продукции не только сельского хозяйства, но и перерабатывающих отраслей и торговли.

Технико-эксплуатационные и экономические показатели использования грузовых автомобилей зависят от состояния дорог. Отставание развития автодорожной сети в целом по республике и, в большей мере, в ее предгорной и горной зонах от других технических элементов транспортной инфраструктуры сдерживает формирование и становление рыночных структур в сельском хозяйстве.

Протяженность и качество автодорог Республики Дагестан характеризуют данные таблицы 1. Исследования показали, что на долю дорог с твердым покрытием приходится 76,8 %, а с черным покрытием - 23,2 % от общей протяженности. Протяженность дорог в 2003 г. составляла 12216 км, в том числе в равнинной зоне 4926, предгорной 3900 и горной 3390 км. По зонам удельный вес дорог с твердым покрытием был равен: в равнинной зоне 26,0 %, предгорной - 35,6 %, горной - 38,4 %. Дороги с твердым покрытием занимает более 40 %, в общей протяженности дорог, в равнинной зоне имелись в 63,5 % хозяйств, в предгорной - в 81,3 % хозяйств, в горной зоне - в 30,6 % хозяйств. Качество многих дорог мало отвечает требованиям развития инфраструктуры сельского хозяйства, особенно если учесть расширяющиеся автотранспортные связи с другими регионами РФ.

Таблица I. Протяженность и качество автомобильных дорог  
Республики Дагестан на 2003 г., км

Показатели	Всего по	В том числе по зонам		
	респуб- лике	равнинной	предгорной	горной
Автомобильные дороги - всего	12216	4926	3900	3390
В том числе:				
- черным покрытием	2832	1322	552	958
- твердым покрытием	9384	3604	3348	2432
Из них:				
- федерального значения	842	842	-	-
- республиканского значения	2018	1269	625	124
- местного значения	4524	277	2289	1958
- внутрихозяйственные	679	120	209	350
- ведомственные	1321	1096	225	-

Состояние внутрихозяйственной дорожной сети нуждается в осуществлении коренной реконструкции и ремонта. Только в равнинной зоне около 60 % хозяйств имеют более или менее благоприятные внутрихозяйственные дороги с твердым покрытием. Остальная внутрихозяйственная сеть сельскохозяйственных предприятий не отвечает современным потребностям грузоперевозок - особенно это относится к хозяйствам горной зоны и северной равнинной подзоны, где размещены пастбища многих районов.

Важным условием рациональной эксплуатации автотранспортных средств является организация технического обслуживания и текущего ремонта грузовых автомобилей. Коэффициент технической готовности автопарка является важнейшим показателем эксплуатации грузовых автомобилей, который выражает четкую и ритмичную работу автотранспортных средств в течение всего сезона или года. Эта величина зависит от многих факторов: наличия ремонтных мастерских, уровня организации технического обслуживания подвижного состава и т.д.

Данные таблицы 2 свидетельствуют о том, насколько ремонтная база автотранспортных подразделений хозяйств нуждается в реконструкции и обновлении. По данным за 2003 г. в равнинной зоне мастерскими обеспечены 88 % хозяйств, в предгорной — 54 %, горной — 38 %, что во многом определило величину коэффициента технической готовности автомобилей - соответственно 0,78; 0,51 и 0,35. По сравнению с хозяйствами равнинной зоны, в предгорной и горной зонах показатели технического обслуживания и выхода автопарка в 1,5-2 раза ниже из-за влияния рыночных принципов организации технического обслуживания и ремонта грузовых автомобилей, прицепов и других приспособлений.

Таблица 2. Коэффициент технической готовности автопарка в зависимости от обеспеченности АТП и автохозяйств оборудованными мастерскими за 2003 г.

Зона и подзона	Хозяйства		АТП	
	степень обеспеченности мастерскими, %	коэффициент технической готовности	степень обеспеченности мастерскими, %	коэффициент технической готовности
Равнинная	88	0,78	95	0,89
- северная	96	0,81	94	0,85
- южная	90	0,83	95	0,90
Предгорная	54	0,51	62	0,61
Горная	38	0,35	41	0,40

Автотранспортные подразделения сельскохозяйственных предприятий осуществляют в основном внутрихозяйственные перевозки. Большинство таких автотранспортных служб имеют относительно малое число грузовых автомобилей, что усиливает монопольные тенденции крупных АТП в сфере автотранспортных услуг, технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Подавляющее большинство сельскохозяйственных и автотранспортных предприятий республики имеет внутрихозяйственные автотранспортные подразделения, насчитываю-



шие до 50 единиц автомобилей, количество которых по мере перехода от равнинной зоны к предгорной и горной зонам резко уменьшается.

Важным требованием, предъявляемым к использованию автотранспорта в обслуживании сельхозпроизводства на современном этапе, является обеспечение стабильных экономических связей между транспортными подразделениями хозяйств и АТП, которые функционируют на основе конкуренции, что создает реальные условия для эффективного использования подвижного состава.

Данные таблицы 3 свидетельствуют о том, что сельскохозяйственные предприятия предгорной и особенно горной зоны республики слабо обеспечены услугами автотранспортных предприятий. Исследования показали, что в 2003 г. на долю автотранспортных предприятий приходилось около 45% от общих перевозок сельскохозяйственных грузов. По отдельным подзонам доля автотранспортных услуг АТП для сельскохозяйственных предприятий колеблется в пределах от 15% до 60%.

Таблица 3. Доля автотранспортных услуг АТП сельскохозяйственным предприятиям, %

Зона	1990-1995 гг.	1998-2003 гг.
Равнинная	46	41
Предгорная	28	29
Горная	18	14

Переход к рынку стал для автомобильного транспорта началом нового этапа его развития: внедряются новые виды деятельности и формы транспортного обслуживания. Все более весомая роль в этом принадлежит независимым транспортным предприятиям, которые в результате проводимых на транспорте реформ государственного регулирования, акционирования и приватизации получили возможность самостоятельно выходить на рынок транспортных услуг.

Перспективы развития автомобильного транспорта будут определяться будущим спросом на его перевозки. Согласно анализу при оптимистическом варианте развития экономики темпы роста автомобильных перевозок составят 4-6 % в

год, при пессимистическом варианте, когда стабилизация и подъем экономики наступит с 2003 г., будет составлять 2 - 4 % в год.

Исследования факторов, влияющих на эффективность автомобильных перевозок и условий ее функционирования в условиях рыночной экономики на уровне предприятий, отраслей и регионов является актуальной задачей. Решение ее, прежде всего, связано с улучшением использования подвижного состава, демонополизацией и ростом конкуренции в сфере автотранспортных усл>г.

Данные таблицы 4 свидетельствуют о том, что технико-эксплуатационные показатели использования подвижного состава в 2003 г. улучшились по сравнению с 1999 г. В результате этого обеспечен опережающий рост производительности труда подвижного состава. При этом время в наряде возросло на 11,3 %, средняя грузоподъемность автомобиля возросла на 14,3 %, а время простоя под погрузкой и разгрузкой сократилась на 7,4 %, что способствовало росту выработки на одну автомашину на 25,7 %.

Таблица 4. Динамика технико-эксплуатационных показателей автотранспортных предприятий в Республике Дагестан

Показатель	Годы			2003 г. к 1999 г., %
	1999	2000-2002	2003	
Коэффициенты:				
- выпуска автомобилей на линию	<i>0,610</i>	<i>0,629</i>	<i>0,639</i>	<i>x</i>
- использования пробега	<i>0,618</i>	<i>0,628</i>	<i>0,639</i>	<i>x</i>
- использования грузоподъемности	<i>1,215</i>	<i>1,222</i>	<i>1,231</i>	<i>x</i>
Время в наряде, ч.	<i>8,8</i>	<i>9,5</i>	<i>9,8</i>	<i>111,3</i>
Простой под погрузкой-разгрузкой, ч.	<i>0,27</i>	<i>0,25</i>	<i>0,25</i>	<i>92,6</i>
Средняя грузоподъемность, т.	<i>5,64</i>	<i>5,86</i>	<i>6,45</i>	<i>114,3</i>
Выработка на 1 автомашину, тыс. ткм	<i>29,2</i>	<i>30,7</i>	<i>36,7</i>	<i>125,7</i>

На увеличение объема перевозок повлияли различные факторы, в том числе связанные с реформами в экономике республики. К ним относятся: создание но-

вых организационно-правовых форм хозяйствования, развитие предпринимательской деятельности, бурный рост строительства в городах и селах республики, практическое бездействие железнодорожного транспорта, изменение структуры объемов перевозок, падение объемов производства и, как следствие, ввоз из других регионов РФ продовольствия, промышленных товаров и т.д.

Эти внешние факторы и условия в основном и определяют тенденции использования грузового автотранспорта в сельскохозяйственном производстве.

**Во второй главе** «Состояние и тенденции развития грузового автогранапорта в сельскохозяйственном производстве» анализируются состояние использования грузового автотранспорта; наличие грузовых автомобилей по грузоподъемности и срокам эксплуатации, зональные различия в показателях обеспеченности сельского хозяйства автотранспортом, показатели использования грузового автомобильного транспорта в хозяйствах различных форм собственности, тенденции развития и экономическая оценка использования автотранспорта в сельском хозяйстве.

Простои грузовых автомобилей автотранспортных и сельскохозяйственных предприятий, занятых перевозкой зерна, овощей, плодов, винограда и других сельскохозяйственных продуктов наблюдались у многих заготовительных организаций и перерабатывающих предприятий, что вызвало дополнительные затраты, связанные с эксплуатацией автотранспортного парка.

Таблица 5. Распределение автомобилей по грузоподъемности  
в сельском хозяйстве Республики Дагестан

Группы автомобилей по грузоподъемности, т	Годы					2003 г. к
	1999	2000	2001	2002	2003	1999г., %
До 1	65	48	39	29	28	43,0
1,1 - 3	540	490	390	375	310	57,4
3,1-5	2854	2655	2505	2435	2325	81,4
5,1-7	543	455	395	380	353	65,0
7,1 - 9	305	254	214	192	152	49,8
Свыше 9	296	265	215	210	132	44,5
Всего:	4638	4202	3754	3621	3300	71,1

Исследования показали, что автомобильный парк, обслуживающий сельскохозяйственное производство в течение длительного периода, в основном пополнялся подвижным составом средней грузоподъемности, медленно росло число большегрузных автомобилей. В сельскохозяйственных предприятиях в 2003 г. бы по 3300 автомобилей, в том числе с грузоподъемностью до 1 т - 28 штук (0,85 %), от 1,1 до 3 т - 310 шт. (9,39 %), от 3,1 до 5 т - 2325 шт. (70,45 %), от 5,1 до 7 т - 353 (10,70 %), от 7,1 до 9 т - 152 шт. (4,61 %), свыше 9 т - 123 шт. (4,0 % от общего количества). Количество автомобилей грузоподъемностью свыше 9 т в 2003 г. по сравнению с 1999 г. уменьшилось на 55,5 %, а автомобилей грузоподъемностью до 5 т - на 18,6 %. Общее количество грузовых автомобилей уменьшилось на 28,9 %, что характеризуют данные таблицы 5.

Сложившаяся структура грузового автопарка в полной мере не соответствует функциональным задачам подсистемы внехозяйственного автотранспорта по обслуживанию хозяйств. Дело в том, что имеющиеся грузовые автомобили рассредоточены по всем автотранспортным предприятиям без учета зональных особенностей региона. В одних городах и районах по 3 - 4 АТП, а в других - ни одного.

В настоящее время в республике сформировано 19 автотранспортных предприятий специализированного назначения. Абсолютное большинство автотранспортных предприятий расположено в равнинной зоне, на долю которой приходится почти половина посевных площадей республики. В то же время на обширной территории предгорной и горной зон, где имеются свыше 52 % посевных площадей и основная часть (около 80 %) пастбищных угодий расположены всего 6 автотранспортных предприятий, что свидетельствует о крайне неравномерном размещении не только транспортных предприятий подсистемы, но и слабом уровне автотранспортного обслуживания сельскохозяйственных предприятий. Это указывает на имеющиеся резервы повышения эффективности автотранспортного обслуживания в сельском хозяйстве.

По мере увеличения пробега, изношенная машина постепенно теряет первоначальные технико-эксплуатационные качества, быстро увеличиваются транспортные расходы на 1 км пробега, особенно после капитального ремонта или во всех случаях эксплуатации автомобилей, подлежащих выбраковке и списанию.

Сложившаяся практика планирования и распределения грузовых автомобилей *между* сферами сельскохозяйственного производства способствует укреплению монопольных тенденций и снижению конкуренции между внехозяйственной и внутрихозяйственной подсистемами сельскохозяйственного автотранспортного обслуживания, так как в первой системе уровень обновления грузовых автомобилей был и остается сравнительно высоким. Кроме того, автотранспортные предприятия имеют больше финансовых возможностей для закупки новых бортовых и специальных грузовых автомобилей, которые не в состоянии приобретать сельскохозяйственные предприятия из-за диспропорции цен на продукцию промышленности и сельского хозяйства, из-за несвоевременного осуществления расчетов государства по государственным закупкам и государственным фондам.

Таблица 6. Структура автопарка по срокам эксплуатации  
в сельском хозяйстве Республики Дагестан

Показатель	Год					2003 г. к 1999 г., %
	1999	2000	2001	2002	2003	
Автомобили, пребывающие в эксплуатации, шт:						
до 2-х лет	41	25	32	25	14	34,1
2,1-5	278	127	134	60	58	20,8
5,1-8	1082	673	437	228	202	18,6
8,1-11	1282	1152	868	627	413	32,2
11,1-14	1065	1164	1227	1180	1174	110,2
Свыше 14	890	1061	1056	1501	1439	161,6
Всего:	4638	4202	3754	3621	3300	71,1

Исследования показали, что в 2003 г. по сравнению с 1999 г. количество автомобилей, пребывающих в эксплуатации до 2 лет уменьшилось на 65,9 %, с 2,1-5 лет на 79,2 %, с 5,1-8 лет на 81,4 %, с 8,1-11 лет на 67,8 %. Количество автомобилей, пребывающих в эксплуатации с 11,1-14 лет увеличилось на 10,2 %, а свыше 14 лет на 61,6 %, т. е. в системе внутрихозяйственного автотранспорта слишком

много изношенных автомобилей, сроки службы которых истекли, в чем убеждают данные таблицы 6.

Динамика технико-эксплуатационных показателей сельскохозяйственных предприятий свидетельствуют о наличии в хозяйствах резервов повышения эффективности использования автотранспорта. К ним, прежде всего, относят создание условий, обеспечивающих оптимальное соотношение между оснащенностью подвижным составом и уровнем использования грузовых автомобилей. Уровень оснащенности автотранспортными средствами оказывает влияние на их использование в хозяйствах и, наоборот, степень использования автотранспортных средств не в меньшей мере связан с показателями эффективности функционирования внутрихозяйственной автотранспортной подсистемы. Эти два фактора в основном и характеризуют состояние развития автопарка сельскохозяйственных предприятий. Их правильное сочетание обеспечивает реальное повышение эффективности использования внутрихозяйственного автотранспорта.

Таблица 7. Использование грузового автотранспорта в сельскохозяйственных предприятиях различных зон Республики Дагестан

Показатель	Среднее значение за:					
	1994-1999 гг.			1999-2003 гг.		
	равнинная зона	предгорная зона	горная зона	равнинная зона	предгорная зона	горная зона
Коэффициенты:						
- выпуска автомобилей на линию	0,78	0,55	0,47	0,84	0,59	0,52
- использования нарядного времени	0,84	0,62	0,53	0,90	0,66	0,68
- использования грузоподъема ности	0,92	0,65	0,58	0,96	0,74	0,69
- использования пробега	0,62	0,35	0,31	0,70	0,37	0,34.
Грузооборот на одну среднегодовую автомашину, тыс. ткм	32,6	14,5	6,8	36,3	15,2	8,1

Исследования показали, что увеличение коэффициентов: выпуска машин на линию, использования нарядного времени, использования грузоподъемности, использования пробега в 2003 г. по сравнению с 1999 г. в различных зонах, способствовало росту грузооборота на одну среднегодовую автомашину в равнинной зоне 10,2 %, в предгорной зоне 4,6 % и в горной зоне 16 %, что характеризуют данные таблицы 7.

В течение длительного периода автопарк автотранспортных предприятий в основном пополнялся подвижным составом средней грузоподъемности с кузовом в бортовом исполнении, в структуре его преобладали автомобили грузоподъемностью до 5 тонн. Вследствие недостатка в парке автотранспортных и сельскохозяйственных предприятий большегрузных автомобилей до последнего времени на перевозках было принято водителей на 12-15 % больше, чем могло быть при экономически рациональной структуре автомобильного парка.

Таблица 8. Сравнительная эффективность применения одиночных автомобилей и автопоездов автотранспортных предприятий Республики Дагестан

Модель автомобиля	Грузоподъемность, т	Коэффициент использования грузоподъемности	Трудоемкость перевозок, чел/ч на 100 ткм	Среднегодовая производительность, тыс. т	Приведенные затраты на перевозку, руб./ ткм
ЗИЛ-130	6,0	0,72	7,4	142,7	8,4
ЗИЛ-130 с прицепом	11,0	0,60	5,6	180,4	6,5
ЗИЛ-4331	6,0	0,90	6,9	156,3	8,9
ЗИЛ 4331 с прицепом	14,0	0,64	5,2	198,5	5,7
КамАЗ-5320	8,0	0,89	7,3	167,8	6,3
КамАЗ-5320 с прицепом	16,0	0,66	5,8	224,2	5,8
МАЗ-5335	8,0	0,84	6,3	164,5	6,4
МАЗ-5335 с прицепом	16,0	0,64	4,8	218,8	5,9

В таблице 8 приведены показатели применения одиночных автомобилей и автопоездов, используемых в одинаковых условиях эксплуатации. Исследования показали, что по трудоемкости, производительности и приведенным затратам автопоезда более экономичны и эффективны, чем одиночные автомобили, что способствует повышению годовой производительности автопоездов на 25-35 %.

Важное значение в решении проблемы улучшения структуры автопарка авто-транспортных и сельскохозяйственных предприятий имеет пополнение его прицепами и специальными автомобилями для выполнения различных технологических операций. В системе автотранспорта, занятого обслуживанием сельскохозяйственного производства Республики Дагестана за последние 5 лет, количество прицепов возросло всего на 20 %, а их удельный вес повысился с 8 до 10 % при экономически целесообразной норме до 20 %.

Показатели экономической эффективности могут быть получены путем сопоставления эффекта с ресурсами живого труда, с ресурсами овеществленного. При этом используются следующие частные показатели: выработка продукции на одного списочного работника, фондоотдача, отдача оборотных фондов. Насколько эффективно функционирует предприятие, можно определить по результатам сравнения полученных показателей с планом, а также с показателями эффективности других предприятий.

Исследования показали, что в 2003 г. по сравнению с 2001 г. абсолютное уменьшение общих удельных затрат (текущих затрат на 1 руб. выручки) составило 1,8 коп. При этом экономия затрат по использованию живого труда составила 2,6 коп., затраты, связанные с использованием средств труда возросли на 1,1 коп., предметов труда - на 0,3 коп., прочие удельные затраты уменьшились на 0,6 коп. По нашему мнению целесообразно использовать прямые показатели экономической эффективности, которые точнее отражают финансовую деятельность хозяйства. К прямым показателям относятся: выручка и прибыль в расчете на 1 руб. текущих производственных затрат, на 1-го среднегодового работника и на 1 руб. стоимости основных производственных средств. При этом показатели соотношения выручки и производственных ресурсов увеличились: в расчете на 1 руб. текущих производственных затрат на 0,3 коп., в расчете на 1-го среднегодового ра-



ботника - 1,03 коп., в расчете на 1 руб. стоимости основных производственных средств - 0,2 коп. Абсолютное уменьшение прибыли в расчете на 1 руб. стоимости основных производственных средств составило 3,17 коп., при этом увеличилась прибыль в расчете на 1 р>б. текущих производственных затрат и прибыль на 1- го среднегодового работника на 0,3 коп. и 1,91 коп. соответственно.

**В третьей главе** «Направления повышения эффективности использования автотранспортных средств в сельском хозяйстве» обоснована потребность сельскохозяйственного производства в грузовом автотранспорте с учетом рельефных особенностей региона, сформулированы основные направления снижения себестоимости автоперевозок, оптимизируется структура автопарка, обоснованы рекомендации по улучшению информационной базы.

Планирование потребностей сельскохозяйственного производства в автотранспорте базируется на анализе объективных закономерностей и специфических особенностей эволюции автотранспорта в условиях рынка, на прогнозах основных факторов, определяющих его дальнейшее развитие, учете программных и целевых установок по реформе сельского хозяйства региона и его отраслей, перерабатывающей промышленности, ремонтно-технических предприятий, строительных, торговых фирм и коммерческих организаций.

В качестве исходных принципов обоснования потребностей сельскохозяйственного производства в автотранспорте в условиях рынка рассматриваются:

- целевая направленность, когда развитие автотранспорта ориентируется на потребности производителя; увеличение количества, повышение качества и сохранности сельскохозяйственной продукции;
- системность, т. е. определение грузового автотранспорта как составной части отраслевой структуры процесса производства сельскохозяйственной продукции, призванной удовлетворять потребности в перевозках и наладить его связи с единой транспортной системой региона.

Обеспечение динамичности и долгосрочного развития грузового автотранспорта предполагает использование системы показателей (объем перевозок, провозные возможности автотранспортных предприятий, наличие инфраструктуры и т.д.) для оценки достигнутого уровня и выявления тенденций его развития.

Становление рынка транспортных услуг в республике должно идти в русле общеэкономических рыночных преобразований и преследовать цель максимального удовлетворения потребностей в транспортных услугах путем ликвидации монополизма и создания предпосылок к существованию конкуренции.

Вовлечение всех потенциальных субъектов в рынок и создание на рынке автотранспортных услуг конкуренции возможно лишь при условии формирования свободных цен. Особенно это важно в сельском хозяйстве, где затраты на перевозки грузов значительно больше, чем в промышленности, поскольку большая часть транспортных работ там осуществляется по грунтовым дорогам при низком уровне механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Формирование экономически обоснованных договорных тарифов позволит устранить существующие диспропорции и обеспечить достаточный уровень рентабельности при всех видах перевозок, что вызовет приток автотранспортных услуг в сельское хозяйство. Основным принципом, который должен быть соблюден при установлении свободных тарифов - это обеспечение покрытия издержек и получения определенного размера прибыли.

Размер оплаты труда и величина прибыли предприятия будут значительно больше, если водители будут придерживаться оптимальных параметров технико-эксплуатационных показателей, что приведет к более конкурентоспособным и экономически обоснованным тарифам на перевозки. Следовательно, каждый работник автотранспортного предприятия должен быть заинтересован в достижении максимальных экономических результатов своей деятельности. Все это важные условия обеспечения конкуренции и становления рынка транспортных услуг в сельском хозяйстве. Вместе с тем фактор конкуренции будет способствовать уменьшению себестоимости перевозок и повышению действенности цены как элемента рынка, определяющего равновесие между спросом и предложением.

Важнейшей задачей планирования автомобильного транспорта является составление плана перевозок грузов, нахождение оптимальных связей между поставщиками и потребителями. Несмотря на разнообразие проблем, возникающих при перевозке различных грузов, специфику отдельных видов транспорта и ряд

других условий, основной моделью для решения задачи о перевозках является в настоящее время модель транспортной задачи линейного программирования.

Результаты оптимизации структуры грузового автомобильного парка в сельском хозяйстве Республики Дагестан за 2003 год дали следующий экономический эффект: сокращение расстояний перевозок на 7-15%; сокращение холостых пробогов на 15-30%; увеличение коэффициентов использования пробега на 7-20%; повышение производительности автопарка на 5-8 %; уменьшение простоя автомобилей под погрузкой на 5-8 %.

Работа автотранспортных и сельскохозяйственных предприятий показывает, что причин, снижающих влияние информации на ход управления производством, немало. Для улучшения информационной базы необходимо выполнять ряд разноплановых и разнохарактерных задач, наиболее существенными из которых являются следующие:

- выявлять, обрабатывать и выдавать наиболее точные данные, которые характеризуют фактическое положение дел в производстве и управлении;
- рационально распределять информацию между руководителями, отдельными подразделениями и исполнителями с учетом их непосредственного участия в управлении производством;
- оперативно и точно информировать все подразделения, работников управления и производственного персонала предприятия о принятых решениях, задачах, связанных с их реализацией и ходе их выполнения;

Своевременное поступление руководству хозяйств нужной информации ликвидирует возникшую неопределенность ситуации в системе управления производством, позволяет разумно использовать внутренние резервы.

С целью повышения экономической эффективности использования грузового автотранспорта в сельском хозяйстве целесообразно:

1. Совершенствовать структуру грузовую автопарка с учетом специализации сельскохозяйственных предприятий вертикальной зональности республики: для равнинной зоны в структуре автопарка доля большегрузных автомобилей должна занимать - 51 %, в предгорной - 11 %, в горной - 38 %.

2. Разработать республиканскую программу создания автодорожной сети, обеспечивающую возможность повышения эффективности использования двухосных, трехосных грузовых автомобилей. Предусмотреть рост протяженности дорог с твердым и черным покрытием, особенно в предгорной и горной зонах, отвечающих условиям формирования рыночной инфраструктуры сельского хозяйства,

3. Обеспечить своевременное проведение реконструкции и ремонта внутрихозяйственных дорог, внедрение диспетчерской службы, выбор оптимальных параметров технико-эксплуатационных показателей и др.

4. Формировать потребности АТП в транспортных средствах с учетом зональных особенностей и наличием грузового автопарка во внехозяйственных сферах, а структуру автопарков на уровне районов и зон формировать исходя из численности грузовых автомобилей и фактического объема грузоперевозок на внехозяйственных стадиях воспроизводства.

5. Совершенствовать размещение объектов формирования и хранения грузов вблизи мест непосредственного производства сельскохозяйственных продуктов, для смягчения сезонности перевозок и снятия напряженности в работе подвижного состава.

6. Укрепить материально-техническую базу путем:

- формирования межхозяйственных автотранспортных предприятий, располагающих достаточным количеством грузовых автомобилей;
- совершенствования системы показателей и методов оценки качества работы и результатов хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий в рыночных условиях хозяйствования;
- внедрения организационно-технических мероприятий, способствующих повышению уровня технической готовности подвижного состава;
- создания предпосылок для роста конкуренции в сфере грузоперевозок через налоговые и кредитные рычаги.

## СПИСОК НАУЧНЫХ ТРУДОВ

1. Сайгитов Р.Э., Шейхов М.А. Исследование эффективности использования грузового автотранспорта // Вопросы структуризации экономики № 4, ИСЭИ ДНЦ. - Махачкала, 2000.0,4 п. л.
2. Сайгитов Р.Э., Шейхов М.А. К вопросу об использовании транспортных средств. Тезисы докладов научно-практической конференции «Научное обеспечение АПК Дагестана как основа повышения эффективности сельскохозяйственного производства». ДагНИИСХ. - Махачкала, 2000.0,12 п. л.
3. Шейхов М.А., Сайгитов Р.Э. Анализ использования транспортных средств // Вопросы структуризации экономики. № 5, ИСЭИ ДНЦ.- Махачкала, 2001.0,2 п. л.
4. Сайгитов Р.Э., Шейхов М.А. Факторы, влияющие на производительность грузового автотранспорта // Вопросы структуризации экономики № 7, ИСЭИ ДНЦ. - Махачкала, 2001.0,12 п. л.
5. Сайгитов Р.Э., Байбулатов Т.С., Сулейманов С.А., Салманов М.М. Отрицательное влияние автотранспорта на окружающую среду и пути его снижения. Материалы Республиканской научно-практической конференции «Проблемы сохранения, рационального использования и воспроизводства природно-ресурсного потенциала Республики Дагестан». ДГСХА. - Махачкала. 2001. 0,1 п. л.
6. Сайгитов Р.Э., Шейхов М.А. Резервы снижения себестоимости автоперевозок. Материалы Республиканской научно-практической конференции «Проблемы планирования, организации и управления транспортными процессами в Республике Дагестан». ДГСХА. - Махачкала, 2002.0,4 п. л.
7. Сайгитов Р.Э., Шейхов М.А. Состояние и прогноз развития автотранспорта в сельском хозяйстве РД. Материалы Республиканской научно-практической конференции «Современные проблемы механизации сельскохозяйственного производства». ДГСХА. - Махачкала, 2004.0,25 п. л.
8. Сайгитов Р.Э. «Экономическая эффективность использования грузового автотранспорта в сельском хозяйстве». ДГСХА. - Махачкала, 2005.9 п. л.

Подписано в печать 14.01.2005 г. Формат 60 x 84 1/16  
Бумага офсетная. Фурнитура «Tames». Усл. печ. л. 1,0. Тираж 150 шт.  
Печать ризография. Редакционно-изд. Центр ДГПУ  
367030, Республика Дагестан, г. Махачкала, ул. Ярагского 57.



16 ФЕВ 2005

