

На правах рукописи
УДК 631.173.6(043.3)
ББК 65.37я031



СОЛОВЬЕВА Ирина Павловна

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-
ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА АВТОТРАНСПОРТНОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В
РЕГИОНЕ**

Специальность 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством
Область исследования – экономика, организация и управление
предприятиями, отраслями, комплексами:
АПК и сельское хозяйство

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени кандидата
экономических наук

ВОЛОГДА - 2006

Диссертация выполнена на кафедре экономики сельского хозяйства ФГОУ ВПО «Рязанская государственная сельскохозяйственная академия имени профессора П.А. Костычева».

Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент
Голубев Николай Николаевич

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Советов Павел Михайлович

кандидат экономических наук, доцент
Клещ Сергей Александрович

Ведущая организация: ГУ «Рязанский научно-исследовательский и
проектно-технологический институт АПК
Россельхозакадемии»

Защита состоится 28 апреля 2006 года в 13 часов на заседании диссертационного совета К220.009.01 при ФГОУ ВПО «Вологодская государственная молочнохозяйственная академия имени Н.В. Верещагина» по адресу: 160555, с. Молочное, Вологодской области, Вологодского района, ул. Шмидта, 2.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГОУ ВПО «Вологодская государственная молочнохозяйственная академия имени Н.В. Верещагина».

Автореферат разослан: 28 марта 2006 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат экономических наук, доцент



Ю.А. Жаравина

Общая характеристика работы

Актуальность работы. Для обеспечения эффективной работы агропромышленного комплекса большое значение имеет функционирование отраслей производственной инфраструктуры и в первую очередь грузового автомобильного транспорта. Для предприятий агропромышленного комплекса оказание автотранспортных услуг не носит характера основного вида деятельности, однако является неотъемлемой частью основного производства. Транспортная составляющая оказывает влияние на себестоимость продукции и играет большую роль в конкурентной борьбе за рынки сбыта, поэтому в сложившихся условиях задача повышения эффективности функционирования транспорта приобретает большую значимость.

Состояние изученности проблемы. Исследованию теоретических и прикладных аспектов совершенствования автотранспортного обслуживания производства посвящены труды отечественных ученых: З.И. Аксеновой, И.Я. Аксенова, А.П. Анисимова, С.Л. Голованенко, А.И. Малышева.

Проблемы автотранспортного обслуживания предприятий агропромышленного комплекса рассматривали в своих работах В.А. Гоберман, А.В. Голубев, И.В. Голубева, В.А. Зязев, М.Ф. Овсейчук, А.И. Пилипченко, В.И.Котелянец, А.Ф. Кормаков, П.М. Советов, В.А. Верзилин, В.В.Виноградов, А.И. Манько, Н.Е. Евтюшенко, А.В. Шихов и другие исследователи.

Работы большинства выше перечисленных авторов ориентированы на функционирование автомобильного транспорта в другой экономической формации, поэтому круг вопросов, касающихся проблем совершенствования автотранспортного обслуживания аграрного сектора экономики в современных условиях изучен недостаточно. В настоящее время в Рязанской области остаются нерешенными проблемы обновления и формирования парка подвижного состава автотранспортных подразделений АПК, отсутствует информационно-маркетинговое обеспечение перевозочного процесса и, как следствие, не обеспечивается качество автотранспортных услуг.

Необходимость научного осмысления проблем организации эффективного автотранспортного обслуживания агропромышленного

производства и разработка практических мер повышения качества транспортировки грузов определили актуальность и народно-хозяйственную значимость темы диссертационного исследования.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационной работы состоит в разработке научно-практических рекомендаций по совершенствованию организации автотранспортного обслуживания агропромышленного производства.

В соответствии с поставленной целью в диссертационной работе решаются следующие задачи:

- теоретическое исследование транспортного процесса и выявление особенностей автотранспортного обслуживания предприятий агропромышленного комплекса;
- оценка состояния автотранспортного обслуживания агропромышленных предприятий Рязанской области;
- выявление факторов и проблем деятельности автотранспортных подразделений АПК Рязанской области;
- разработка и апробация организационно-экономического механизма, способствующего повышению эффективности автотранспортного обслуживания агропромышленного производства.

Теоретической и методологической основой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых по изучаемой проблеме, разработки научно-исследовательских учреждений, материалы научных конференций. При решении поставленных задач использовались различные методы: монографические, экономико-статистические, экономико-математические, вероятностные, абстрактно-логические, метод экспертных оценок.

Информационная база. Источником информации послужили статистические материалы Государственного Комитета статистики по Рязанской области, материалы Управления сельского хозяйства и продовольствия, отчеты по транспорту исследуемых предприятий.

Объектом исследования являются проблемы автотранспортного обслуживания предприятий агропромышленного комплекса региона.

Предметом исследования являются экономические и управленческие процессы в сфере автотранспортного обслуживания агропромышленного производства.

Диссертационная работа относится к проблематике п.15.50 паспорта специальности ВАК РФ 08.00.05: Экономический механизм хозяйствования в предприятиях различных организационно-правовых форм и в крестьянских (фермерских) хозяйствах, хозяйственный и коммерческий расчет.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

- разработана структурно-логическая модель организационно-экономического механизма автотранспортного обслуживания агропромышленного производства позволяющая формировать условия, способствующие повышению эффективности грузоперевозок;

- составлена и апробирована экономико-математическая модель оценки факторов влияния на себестоимость перевозок, позволяющая формировать парк автотранспортных подразделений АПК на основе критериев: вида используемого топлива, численности подвижного состава и срока эксплуатации автотранспортных средств;

- обоснован механизм привлечения средств для обновления подвижного состава автотранспортных подразделений АПК посредством создания регионального специализированного инвестиционного фонда;

- разработаны методические рекомендации по формированию регионального маркетингового Центра автотранспортных услуг в АПК, включающие апробированную функциональную модель управления перевозочным процессом и порядок расчета оптимального количества каналов.

Практическая значимость работы. Научные положения диссертации представляют методическую основу для совершенствования организации автотранспортного обслуживания предприятий агропромышленного комплекса.

Материалы диссертационной работы используются в учебном процессе по дисциплинам: «Экономика отрасли», «Экономика АТП» и «Основы маркетинга» для студентов специальности 190601 - «Автомобили и автомобильное хозяйство» в Рязанском институте МГОУ. Разработанная в системе Microsoft Excel программа расчета эффективности организационного проекта по реконструкции (строительству) автотранспортных подразделений (предприятий) применяется в курсовом и дипломном проектировании по специальности 190601 - «Автомобили и автомобильное хозяйство» в Рязанском институте МГОУ и в работе

планово-экономических служб предприятий АПК для прогнозирования эффективности приобретения подвижного состава.

Применение разработанной автором модели организационно-экономического механизма автотранспортного обслуживания агропромышленного производства позволяет сформировать условия для улучшения организации перевозочного процесса, сократить себестоимость перевозок, повысить качество автотранспортного обслуживания (справка о внедрении).

Апробация и внедрение результатов работы. Основные положения диссертационного исследования доложены на межвузовских научно-практических конференциях в Рязанском институте управления и права в 2003-2005 г.г., на Международной научно-практической конференции молодых ученых и специалистов «Вклад молодых ученых в развитие аграрной науки XXI века» в Рязанской государственной сельскохозяйственной академии имени профессора П.А. Костычева в 2004 г.

Объем и структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемой литературы, включающего 134 наименования, и 6 приложений. Работа изложена на 155 страницах машинописного текста, включая 21 таблицу и 34 рисунка.

Публикации. По результатам исследования опубликовано 9 работ общим объемом 1,2 п.л.

Во введении обоснована актуальность темы, сформулированы цель и задачи, определены предмет и объект исследования, применяемые методы, изложена новизна, практическая ценность и апробация результатов работы.

В первой главе «Теоретические основы совершенствования автотранспортного обслуживания агропромышленного производства» рассмотрен отечественный и зарубежный опыт в области совершенствования автотранспортного обслуживания, установлены критерии классификации автотранспорта в современных условиях и критерии оценки качества автотранспортного обслуживания, предложены методологические основы формирования парка автотранспортных средств агропромышленных формирований.

Во второй главе «Оценка тенденций развития автотранспортного обслуживания агропромышленного комплекса Рязанской области» исследовано состояние автотранспортного обслуживания предприятий

АПК и материально-технической базы автотранспортных подразделений АПК, методом цепных подстановок определено влияние основных технико-эксплуатационных показателей на результаты работы автотранспортных подразделений.

В третьей главе «Формирование организационно-экономических условий эффективного автотранспортного обслуживания агропромышленного производства региона» обоснована модель организационно-экономического механизма, способствующего улучшению автотранспортного обслуживания предприятий АПК, дана оценка эффективности применяемого механизма.

Выводы и предложения обобщают результаты научного исследования.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту

1. Рост объемов производства продукции сельского хозяйства, пищевой и перерабатывающей промышленности региона способствует увеличению объема перевозок агропромышленных грузов и формирует предпосылки к совершенствованию организации автотранспортного обслуживания агропромышленного производства.

Общеэкономический кризис конца 20-го века и начала 21-го в России затронул все сферы и отрасли производства. Не является исключением и аграрно-промышленный комплекс Рязанской области, спад производства в котором оказался значительно глубже, чем в целом по АПК России. Производство основных видов продукции предприятиями пищевой промышленности Рязанской области за 1990-2002 гг. сократилось практически в 3 раза, а по мясу и колбасным изделиям в 7,5 и 8,5 раз. Но, начиная с 2002 г., наблюдается оживление производства. По основным видам продукции прирост в пищевой и перерабатывающей промышленности в среднем составил 36%, а производство муки и молочной продукции увеличилось на 70% по сравнению с 1990 г. В сельском хозяйстве региона в 2004 г. свыше 250 хозяйств закончили год с прибылью. Рост объемов производства агропромышленной продукции выявил ряд проблем, одной из которых является низкое качество автотранспортного обслуживания.

Состояние и тенденции развития автотранспорта Рязанской области по многим параметрам отображают кризисное состояние транспортной

отрасли Российской Федерации. В состав Рязанской области входят двадцать пять районов, в которых насчитывается около 30 тысяч грузовых автомобилей.

Подвижной состав по районам области распределен неравномерно, больше всего автомобилей приходится на Рязань и Рязанский район (13130 и 1134 единиц соответственно). В среднем, с учетом автомобилей находящихся в собственности граждан, на район приходится 500-600 грузовых автомобилей. Однако, существуют районы, где количество подвижного состава не превышает двухсот единиц.

Исследование распределения автомобилей Рязанской области по отраслям экономики (рис.1) выявило, что наибольшая доля автотранспортных средств приходится на сельское хозяйство, но данное количество подвижного состава является недостаточным для удовлетворения потребности отрасли в перевозках.

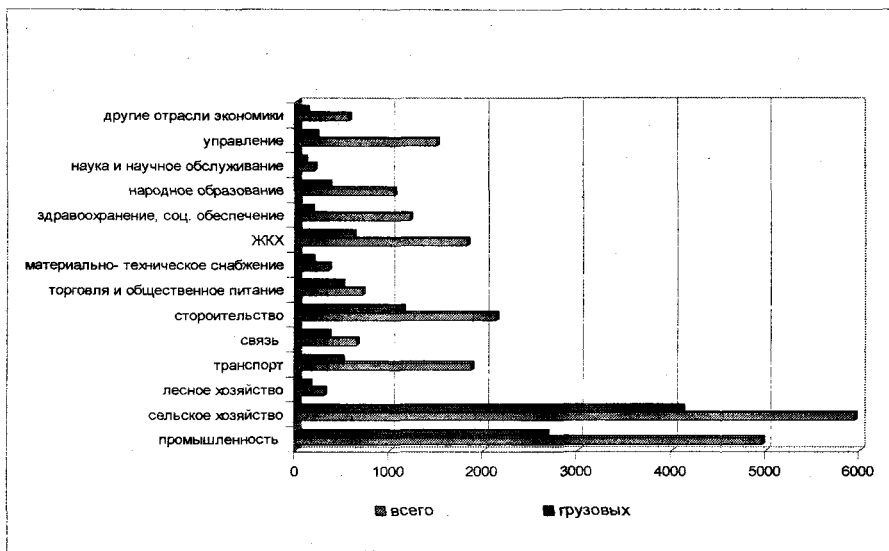
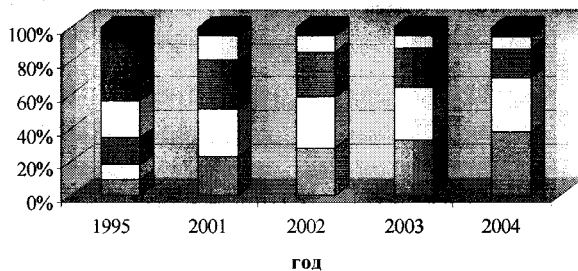


Рис.1. Наличие автомобилей по отраслям экономики Рязанской области в 2004 году

Негативной тенденцией является высокая степень изношенности подвижного состава, увеличение доли устаревших автомобилей (рис.2).

Около 87% автопарка составляют автотранспортные средства со сроком службы более 8 лет.



■ Свыше 13 □ от 10 до 13 ■ от 8 до 10 □ от 5 до 8 ■ от 2 до 5 ■ до 2

Рис.2. Возрастная структура парка автотранспортных средств
АПК Рязанской области

Это физически и морально устаревший подвижной состав, эксплуатация которого приводит к неудовлетворению потребительского спроса и повышению себестоимости перевозок. Удельный вес устаревших автомобилей в парке ежегодно растет. Следствием большого удельного веса устаревших автотранспортных средств являются низкие показатели работы автопарка (таблица 1).

Таблица 1
Основные показатели работы автотранспортных подразделений АПК Рязанской области

Показатели	2002	2003	2004	2003/2002	2004/2003
1. Объем перевозок, тыс. т.	4460,5	4514,4	3904,1	101,2	86,5
2. Грузооборот, тыс. т-км.	90725	101017	87741	111	86
3. Себестоимость 10 т-км, руб.	22,9	21,2	24,2	94,3	112,0
4. Коэф. технической готовности	0,616	0,623	0,637	101,1	102,2
5. Коэф. выпуска автомобилей на линию	0,421	0,410	0,413	97,4	100,7
6. Коэф. использования пробега	0,425	0,432	0,439	101,6	101,6
7. Среднее расстояние перевозки, км.	20,3	22,4	22,5	110,3	100,4

С 2002-го года наблюдается снижение грузооборота и объема перевозок агропромышленных грузов при увеличении объемов агропромышленного производства. Сложившуюся тенденцию можно оценить как негативную ситуацию в деятельности автотранспортных подразделений АПК. Исследование, проведенное с использованием метода цепных подстановок, выявило основную причину, способствующую уменьшению объема перевозок и грузообороту, заключающуюся в снижении численности подвижного состава.

Для совершенствования организации автотранспортного обслуживания в диссертационной работе разработана модель организационно-экономического механизма автотранспортного обслуживания агропромышленного производства (рис. 3).

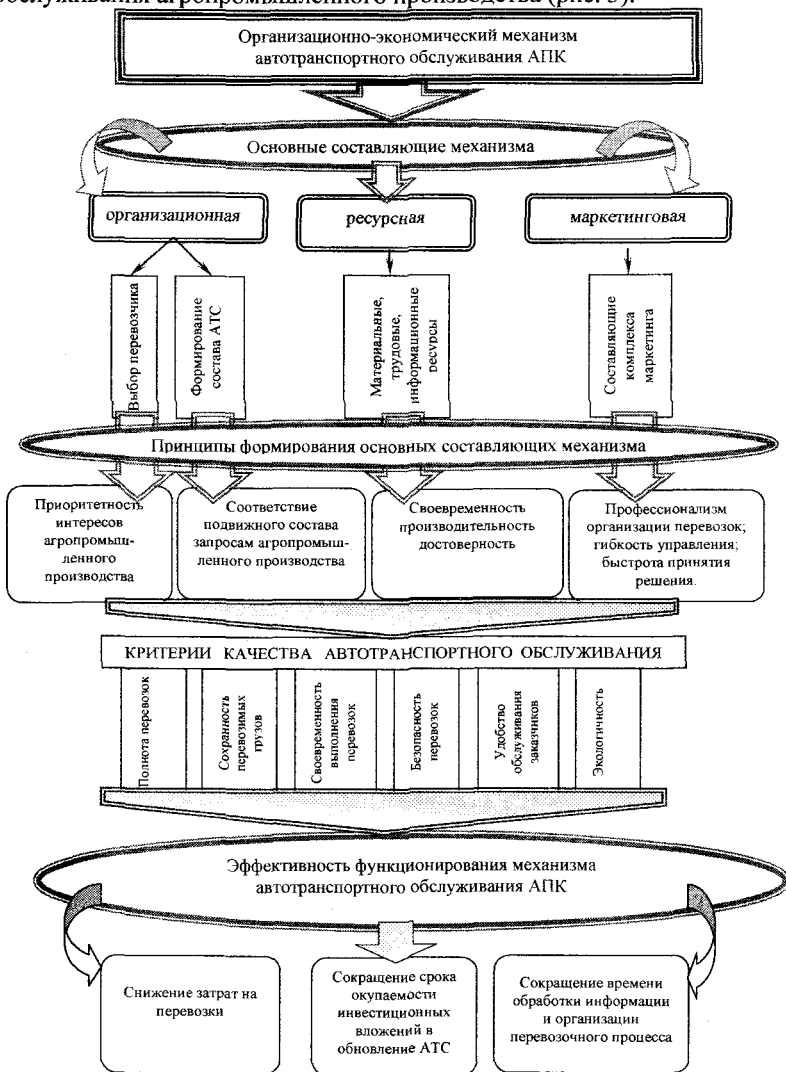


Рис.3. Структурно-логическая модель организационно-экономического механизма автотранспортного обслуживания агропромышленного производства

В составе механизма выделены три взаимосвязанные составляющие: организационная, ресурсная и маркетинговая.

2. Повышение эффективности автотранспортного обслуживания агропромышленного производства предполагает необходимость осуществления организационно-экономических мероприятий по обоснованию выбора вида перевозчика и формированию парка автотранспортных средств.

Транспортное обслуживание предприятий агропромышленного комплекса осуществляется собственным и привлеченным автотранспортом. В связи с этим проведено исследование себестоимости перевозок агропромышленных грузов в зависимости от вида перевозчика.

Исследования проводились по 30 предприятиям АПК, которые в течение 2004-го года осуществляли перевозку грузов собственным и привлеченным автотранспортом (рис. 4).

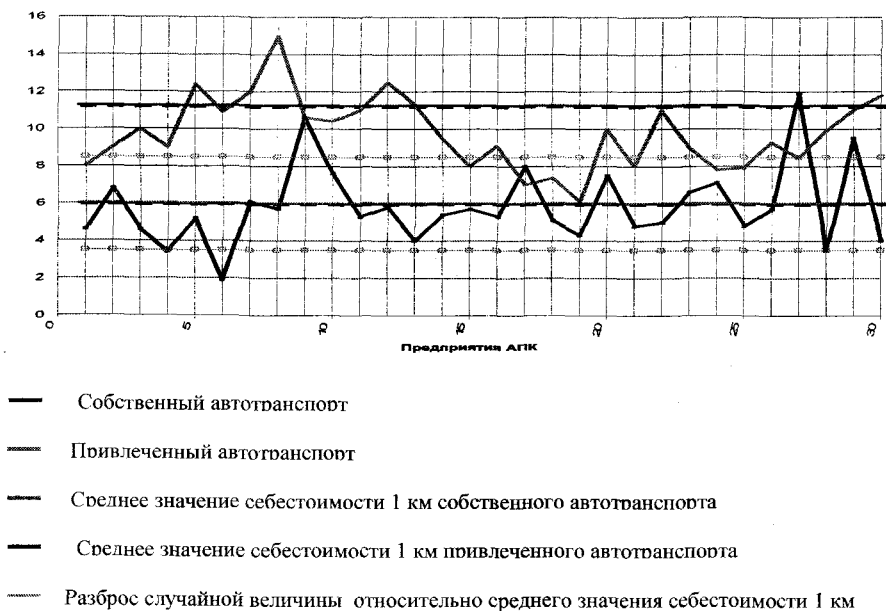


Рис.4. Себестоимость 1 км осуществляемого различными перевозчиками

Основная масса перевозчиков на рынке транспортных услуг Рязанской области в настоящее время осуществляет расчет с клиентами в

рублях за километр пробега, а не за 10 т-км, и не ведет учет выполненного грузооборота, поэтому для сопоставимости результатов затраты на перевозки по агропромышленным предприятиям были пересчитаны на километр пробега.

Сопоставление себестоимости одного километра пробега, осуществляемого различными видами перевозчиков, выявило, что у 27-и предприятий из 30 данный показатель при эксплуатации собственного транспорта значительно ниже, чем при использовании привлеченного автотранспорта.

Актуальной задачей деятельности автотранспортных подразделений АПК является не только обслуживание основного производства, но и сокращение затрат на перевозки. Для решения данной задачи в диссертационной работе разработана экономико-математическая модель оценки влияния на себестоимость перевозок факторов: количество условных автомобилей в автотранспортных подразделениях; возрастная структура автотранспортных средств; вид используемого топлива. Выбор факторов определялся возможностью устранения их негативного влияния на стадии принятия решения о приобретении подвижного состава. Взаимосвязь между себестоимостью и выше перечисленными факторами подтверждена воздействием случайных, неучтенных обстоятельств.

Для построения экономических моделей и оценки их параметров применяется корреляционно-регрессионный анализ. В результате корреляционно-регрессионного анализа были получены следующие уравнения регрессии:

- Зависимость себестоимости перевозок от количества условных автомобилей:

$$y = 0,0074x^3 - 0,3097x^2 + 2,2508x + 59,406, \\ R^2 = 0,146,$$

где y – себестоимость 10 т-км;

x – количество условных автомобилей (пересчет на 3 тонны).

- Возрастная структура автотранспортных средств наилучшим образом описывается функцией:

$$y = -0,00375x^2 + 2,4298x + 24,075, \\ R^2 = 0,2152,$$

где y – себестоимость 10 т-км;

x - процентное содержание в парке автомобилей свыше 8 лет эксплуатации.

- Вид используемого топлива:

$$y = -0,0122x^3 + 0,5434x^2 - 4,679x + 42,371,$$

$$R^2 = 0,3644,$$

где y – себестоимость 10 т-км;

x - процентное содержание в парке автомобилей, работающих на бензине.

Проведенный анализ выявил нерациональность формирования автотранспортного парка менее 30 условных единиц подвижного состава и эксплуатации автомобилей свыше 8 лет, а также целесообразность выбора автотранспортных средств, работающих на газомоторном и дизельном топливе. Данные рекомендации апробированы при формировании парка автотранспортных средств в 11 агропромышленных предприятиях Рязанской области. Результаты внедрения представлены в таблице 2.

Таблица 2

Эффект от внедрения рекомендаций по формированию автотранспортного парка

Предприятие	Годовые затраты		Абсолютная экономия затрат (тыс. руб.)	%
	привлеченный автотранспорт (тыс.руб.)	собственный автотранспорт (тыс.руб.)		
1. КХЛ «Торбаево»	2039,6	1383,0	656,6	67,8
2. СКХ «Мурминское»	2940,8	2132,7	808,1	72,5
3. СКХ «Высокое»	3185,0	2105,3	1079,7	66,1
4. СКХ «Надежда»	1385,0	852,0	433,0	61,5
5. ОАО «Рязанский мясокомбинат»	2384,0	1305,0	1079,0	54,7
6. ОАО «Бройлер Рязани»	8920,0	7900,5	1019,5	88,6
7. ЗАО «Рассвет»	2101,2	1490,0	611,2	70,9
8. СКХ «Святоч»	3305,6	1868,0	1437,6	56,6
9. ГУП Учхоз «Стенькино»	2163,7	1884,1	279,6	87,1
10. ООО «Структура»	3445,0	2717,9	727,1	78,9
11. ЗАО «Окская птицефабрика»	9942,5	8193,2	1749,3	82,4

Апробация организационно-экономического механизма автотранспортного обслуживания агропромышленного производства (в рамках организационной составляющей) позволила предприятиям снизить затраты

на перевозки в среднем на 30%. Данный показатель может быть улучшен за счет совершенствования организации перевозок.

3. Обновление парка автотранспортных средств агропромышленных формирований возможно за счет дополнительных источников финансирования привлекаемых с использованием организационно-экономического механизма, в состав которого входит региональный специализированный инвестиционный фонд.

Исследованием установлено, что агропромышленные предприятия для пополнения парка автотранспортных подразделений автомобилями чаще всего используют собственные средства, заемные средства и лизинг. Данные варианты имеют свои особенности, связанные с механизмом приобретения автотранспортных средств. В настоящее время агропромышленные предприятия региона не могут обновить подвижной состав за счет собственных средств (из-за их отсутствия), а использование заемных средств и лизинга приводит к значительному удорожанию приобретаемых автотранспортных средств. В диссертационной работе предлагается наравне с развитием известных механизмов финансирования обновления материально-технической базы автотранспортных подразделений искать новые. Автором предлагается механизм обновления подвижного состава за счет средств регионального специализированного инвестиционного фонда (РСИФ). Механизм обновления автопарка АПК с использованием РСИФ представлен на рисунке 5.

Региональный специализированный инвестиционный фонд создается агропромышленными предприятиями и является некоммерческой организацией. В основе создания и функционирования фонда должны лежать следующие принципы:

- добровольность членства;
- обеспечение экономической выгоды членам фонда;
- хозяйственная взаимопомощь членов фонда;
- доступность информации о деятельности фонда для всех его членов;
- демократические формы управления деятельностью фонда
- приоритетность в получении средств должна сохраняться за сельскохозяйственными товаропроизводителями.

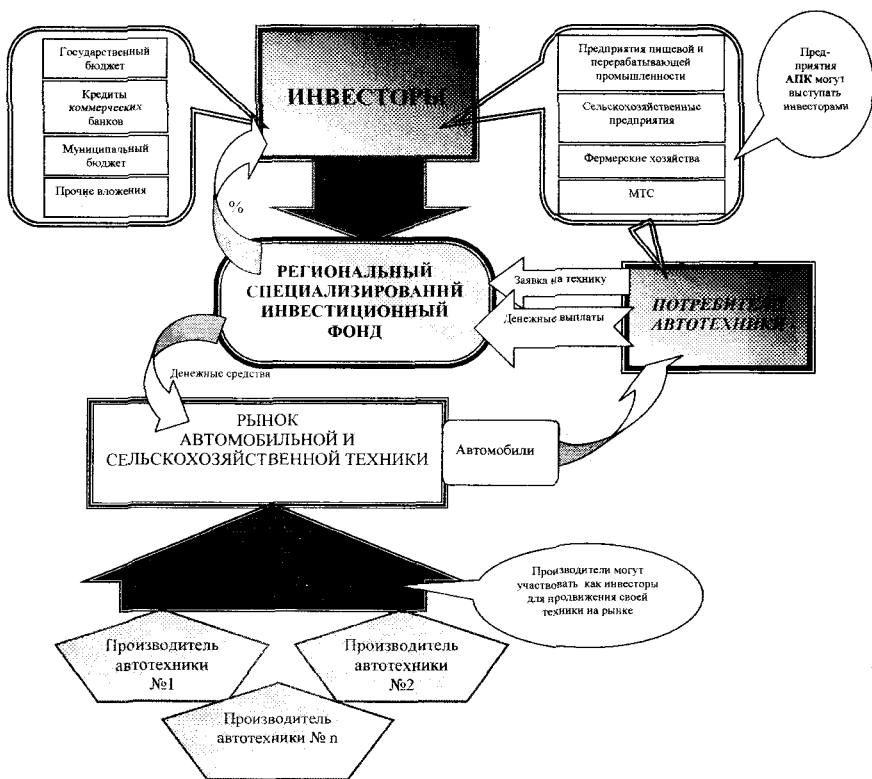


Рис.5. Структурная модель механизма обновления парка автотранспортных средств

Для объективного выделения средств РСИФ рекомендуется ввести систему мониторинга деятельности агропромышленных предприятий, нуждающихся в обновлении подвижного состава. Решение данной задачи можно представить в виде алгоритма:

1. определить показатели, учитывающиеся при выделении средств фонда (финансовое состояние предприятия, профильная направленность предприятия, доля средств в РСИФ планируемый объем перевозок, грузооборот и другие);
2. определить значимость этих показателей;
3. присвоить показателям порядковый номер по степени убывания их значимости;
4. определить интегральный коэффициент рейтинговой оценки.

Платежи по приобретенному подвижному составу предлагается производить за счет амортизационных отчислений, суммы которых формируются в зависимости от пробега автомобилей. В дальнейшем эти денежные средства вовлекаются в кругооборот, и используются для улучшения материально-технической базы других предприятий.

Прогноз эффективности приобретения подвижного состава за счет средств регионального специализированного инвестиционного фонда в сравнении с кредитом коммерческих банков осуществлялся по 33-м исследуемым предприятиям с использованием программы, разработанной автором в системе Microsoft Excel. Результаты расчетов представлены в таблице 3.

Таблица 3

Эффект при различных схемах приобретения подвижного состава

Срок окупаемости проекта	Количество предприятий	
	способ приобретения АТС - кредит коммерческого банка	способ приобретения АТС- средства РСИФ
4года	---	5
5 лет	1	15
6 лет	9	9
7 лет	10	4
8 лет	13	---

Организация деятельности РСИФ позволит уменьшить размер капитальных вложений в обновление материально-технической базы автотранспортных подразделений АПК, снизить влияние инфляционного процесса, сократить срок окупаемости подвижного состава.

4. Автотранспортное обслуживание агропромышленного производства следует осуществлять на основе применения ключевых элементов системы массового обслуживания, обеспечивающее повышение производительности подвижного состава и способствующее улучшению качества транспортировки грузов.

Для координации грузопотоков и взаимодействия участников перевозок в диссертации разработаны методические рекомендации по формированию регионального маркетингового Центра, который возьмет на себя:

- осуществление мер по увеличению производительности автотранспорта за счет его загрузки в прямом и обратном направлениях;

- более полное использование грузоподъемности подвижного состава за счет комплектации мелкопартионных грузов;
- координацию технологических процессов по увеличению скорости доставки грузов;
- мониторинг грузопотоков области с целью привлечения клиентуры для ликвидации простоев АТС в период минимальной загрузки;
- защиту интересов перевозчиков агропромышленных грузов в государственных органах;
- предоставление информации об изменениях и нововведениях в части организации перевозок и т. д.

Деятельность маркетингового Центра целесообразно осуществлять, используя основные положения теории массового обслуживания. Это возможно, так как производственная деятельность автотранспортных подразделений подчинена удовлетворению поступающих заявок на агропромышленные перевозки. Поступление заявок носит случайный, но однородный характер, что обеспечивает адекватную сопоставимость деятельности системы массового обслуживания (в дальнейшем СМО) и автотранспортных подразделений предприятий агропромышленного комплекса. Подразделения, непосредственно занимающиеся перевозками, являются каналами обслуживания.

Для эффективной деятельности маркетингового Центра разработана функциональная модель управления перевозочным процессом, позволяющая координировать деятельность перевозчиков, и определено оптимальное число каналов СМО-перевозки по Рязанской области, обеспечивающих максимальную загрузку и согласующихся с оценкой производительности каналов. Результаты расчетов показали, чтобы потери не были чрезмерными, исходя из количества районов области, необходимо иметь 3 основных канала (один на 8 районов) и один резервный, то есть должно выполняться условие $2 < n < 4$. Создание единой информационной базы АПК позволит повысить оперативность управления перевозками. В нашем случае коэффициент повышения оперативности управления сократился в 3 раза.

Затраты, связанные с разработкой, внедрением и сопровождением СМО – перевозки, составят 1,1 млн. руб. и окупятся за 3 года.

Внедрение предложений разработанных в рамках организационно-экономического механизма автотранспортного обслуживания

агропромышленного производства позволило сократить затраты на перевозки по группе исследуемых предприятий на 9880,7тыс.руб., создало условия для повышения эффективной организации перевозочного процесса, что подтверждается улучшением технико-эксплуатационных показателей (таблица 4).

Таблица 4

Прогноз изменения объема перевозок и грузооборота

Показатели	% изм.	Поправочный коэф-т	Формула расчета	Результат расчета	
				Q,%	P,%
1.Среднесписочное количество АТС	108,4		$\Delta Q_{АТС} = \Delta P_{АТС} = \Pi_{АТС} - 100$	+8,4	+8,4
2.Коэффициент выпуска парка	104,1		$\Delta Q_{\alpha_B} = \Delta P_{\alpha_B} = \Pi_{\alpha_B} - 100$	+4,1	+4,1
3.Средняя грузоподъемность	100,8,		$\Delta Q_g = \Delta P_g = \Pi_g - 100$	+0,8	+0,8
4.Коэффициент использования грузоподъемности статический	103,3		$\Delta Q_{\gamma_c} = \Delta P_{\gamma_c} = \Pi_{\gamma_c} - 100$	+3,3	+3,3
5.Коэффициент использования пробега	107,1	$\delta_{n-p} = 0,983$	$\Delta Q_{\beta} = \Delta P_{\beta} = \Pi_{\beta} \cdot \delta - 100$	+5,3	5,3+
6.Техническая скорость	109,1	$\delta_{n-p} = 0,941$	$\Delta Q_{v_{т}} = \Delta P_{v_{т}} = \Pi_{v_{т}} \cdot \delta_{v_{т}} - 100$	+2,7	+2,7
7. Время простоя под погрузкой-разгрузкой	97,6	$\delta_{n-p} = 1,06$	$\Delta Q_{t_{n-p}} = \Delta P_{t_{n-p}} = \Pi_{t_{n-p}} \cdot \delta_{t_{n-p}} - 100$	+1,8	1,8+
8.Средний пробег с грузом за одну езду	102,7	$\delta_{n-p} = 0,980$	$\Delta Q_{l_{сг}} = (\delta_{l_{сг}} - 1) \cdot 100$ $\Delta P_{l_{сг}} = \Pi_{l_{сг}} \cdot \delta_{l_{сг}} - 100$	-2	+0,6

Положительная тенденция изменения рассмотренных выше показателей способствовала увеличению объема перевозок на 24,4%,а грузооборота на27%.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты проведенного диссертационного исследования позволили сделать следующие основные выводы и предложения:

1. Анализ показал наличие в регионе объективных предпосылок для создания условий эффективного автотранспортного обслуживания предприятий АПК, связанных, с одной стороны, с активизацией деятельности агропромышленного производства, а с другой стороны, с отсутствием хорошо отлаженной системы организации перевозок в АПК. Формирование условий необходимо проводить с учетом специфических особенностей автотранспортного обслуживания сельскохозяйственного производства, пищевой и перерабатывающей промышленности, которые предъявляют к качеству перевозок.

2. Исследованием выявлены факторы, способствующие ухудшению деятельности автотранспорта. За период с 1995г. по 2004г. сократилась техническая и эксплуатационная скорость на 20%; снизились коэффициент использования пробега на 14% и грузоподъемности на 13%; в практике не применяются прогрессивные методы доставки груза и другое. Состояние автотранспортного комплекса грузовых перевозок АПК региона оценивается как нестабильное и неэффективное.

3. В результате выполненного исследования установлено:

а) в условиях наличия повышенного спроса на агропромышленные перевозки наблюдается снижение объема перевозок и грузооборота выполненного автотранспортными подразделениями АПК. Это связано с тенденцией разукрупнения автопарка АПК, около 60% подвижного состава сосредоточено в подразделениях, имеющих 10-20 автомобилей; не рациональной структурой автопарка по грузоподъемности и видам используемого топлива; большой степенью износа основных фондов, на начало 2005г. около 87% автомобилей находилось в эксплуатации более 8 лет;

б) влияние основных технико-эксплуатационных показателей на деятельность автотранспортных подразделений, проведенное методом цепных подстановок, выявило снижение объема перевозок и грузооборота на 29% за счет снижения численности подвижного состава;

в) отсутствие в управлении перевозочным процессам единой информационной базы о наличии грузов и возможностях автопарка АПК;

г) инвестиции в обновление материально-технической базы транспортных подразделений осуществляются медленными темпами.

4. В диссертации обоснован и апробирован организационно-экономический механизм автотранспортного обслуживания агропромышленного производства, включающий 3 взаимосвязанные составляющие: организационную, ресурсную, маркетинговую, и позволяющий сформировать условия, способствующие эффективной организации перевозочного процесса:

а) Организационная составляющая механизма автотранспортного обслуживания включает методику выбора перевозчика и формирования парка автотранспортных средств. Результаты исследования показали целесообразность развития собственного автотранспорта предприятий АПК, в 27 предприятиях из 30 себестоимость перевозок, осуществляемых собственным автотранспортом, значительно ниже себестоимости перевозок привлеченным автотранспортом. Разработана и апробирована экономико-математическая модель оценки факторов влияния на себестоимость перевозок на основе критериев: численности подвижного состава, вида используемого топлива, срока эксплуатации автомобилей. Результаты моделирования выявили:

- себестоимость перевозок снижается по мере укрупнения автотранспортных формирований. Оптимальным, согласно графику можно считать формирования автотранспортных подразделений в размере 30-40 единиц условного подвижного состава (пересчет на 3 тонны);

- при выборе подвижного состава предпочтение лучше отдавать автомобилям, работающим на более дешевых видах топлива (газомоторном, дизельном), кроме того, двигатели дизельных автомобилей обладают более высоким ресурсом надежности по сравнению с карбюраторными;

- не рациональна эксплуатация автомобилей свыше 8 лет, это морально и физически устаревший подвижной состав, дальнейшая эксплуатация которого приводит к повышению себестоимости перевозок.

Внедрение на 11 предприятиях АПК разработанного автором механизма в части выбора перевозчика и формирования автопарка позволили сократить затраты на перевозки в среднем на 30%.

- б) В рамках ресурсной составляющей автором разработан механизм привлечения средств для обновления подвижного состава

автотранспортных подразделений АПК посредством создания регионального специализированного инвестиционного фонда, деятельность которого позволит сократить срок окупаемости капитальных вложений в приобретение автотранспортных средств. Для осуществления прогнозов автором в системе Microsoft Excel разработана программа по экономическому обоснованию организационных проектов по реконструкции (строительству) автотранспортных подразделений АПК. Расчеты показали, что применение механизма привлечения средств для обновления подвижного состава автотранспортных подразделений АПК посредством создания регионального специализированного инвестиционного фонда позволит за 5 лет обновить автопарк подвижного состава 20-и предприятиям из 30-ти, а при использовании кредита коммерческих банков только одно предприятие окупит капитальные вложения за этот же период времени.

в) Для управления грузопотоками и взаимодействия участников перевозочного процесса (в рамках маркетинговой составляющей) рекомендуется создать региональный маркетинговый Центр, деятельность которого целесообразно осуществлять, применяя основные положения теории массового обслуживания. С использованием вероятностных методов автор определил оптимальное число каналов СМО-перевозки по Рязанской области - 3 основных канала (один на 8 районов) и один резервный. При апробировании СМО-перевозки по внедрению единой информационной базы данных коэффициент оперативности управления сократился в 3 раза. Затраты, связанные с разработкой, внедрением и сопровождением СМО -перевозки окупятся за 3 года.

По теме диссертации опубликованы следующие научные статьи

1. Соловьева И.П. Основные направления снижения затрат при перевозке грузов в агропромышленном комплексе // Материалы Международной научно-практической конференции молодых ученых и специалистов «Вклад молодых ученых в развитие аграрной науки XXI века». – Рязань, 2004. – 0,15п.л.

2. Соловьева И.П. Управление инновационной деятельностью на предприятиях агропромышленного комплекса // Материалы Международной научно-практической конференции молодых ученых и

специалистов «Вклад молодых ученых в развитие аграрной науки XXI века». – Рязань, 2004.– 0,13 п.л.

3. Соловьева И.П. Оценка состояния автотранспортных средств АПК Рязанской области // Труды Рязанского Института Управления и Права. – Рязань, 2004. - № 7. – 0,08 п.л.

4. Соловьева И.П. Резервы повышения эффективности работы автотранспортных средств // Труды Рязанского Института Управления и Права. – Рязань, 2004. - № 7. – 0,08 п.л.

5. Соловьева И.П. Структура подвижного состава как основа эффективной эксплуатации автотранспортных средств // Труды Рязанского Института Управления и Права. – Рязань, 2004. - № 7. – 0,08 п.л.

6. Соловьева И.П. Инвестиции как экономическая категория. Особенности инвестиционной деятельности предприятия // Новые технологии. – М., - 2005. - № 4. – 0,2 п.л.

7. Соловьева И.П. Формирование парка автотранспортных средств // Новые технологии. – М., 2005. - № 4. – 0,2 п.л.

8. Соловьева И.П. Обновление активной части основных фондов автотранспортных подразделений // Труды Рязанского Института Управления и Права. – Рязань, 2005. - № 8. – 0,1 п.л.

9. Соловьева И.П. Государственное регулирование транспортной деятельности в условиях рынка // Труды Рязанского Института Управления и Права. – Рязань, 2005. - № 8. – 0,13 п.л.