

МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО
СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ РСФСР
МОСКОВСКИЙ ИНЖЕНЕРНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
ИНСТИТУТ имени С. ОРДЖОНИКИДЗЕ

Ж. ЗАГУЛОВ

СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ
И ПУТИ ЕЕ СНИЖЕНИЯ

(на примере Киргизской ССР)

Автореферат диссертации на соискание ученой
степени кандидата экономических наук

582.202
Научный руководитель — доцент, кандидат тех-
нических наук — Л. А. БРОНШТЕЙН

МОСКВА—1963

225 022

Центральная научная
БИБЛИОТЕКА
Академии наук Киргизской ССР

ВВЕДЕНИЕ

Намеченное программой КПСС ускоренное развитие всех видов транспорта и доведение автомобильного парка страны до размеров, обеспечивающих полное удовлетворение потребностей в грузовых и пассажирских перевозках, а также создание разветвленной сети благоустроенных дорог требует огромных капитальных вложений и все возрастающих ежегодных эксплуатационных затрат. Необходимо, чтобы эти средства были использованы наиболее разумно и экономно, памятуя, что: «... достижение в интересах общества наибольших результатов при наименьших затратах — таков непреложный закон хозяйственного строительства».

Между тем уровень себестоимости перевозок на автомобильном транспорте очень высок, и имеются большие резервы для ее снижения. Поэтому особенно важно, чтобы во всех производственных подразделениях автомобильного транспорта неуклонно выполнялось указание, содержащееся в резолюции XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза по отчету Центрального Комитета КПСС:

«Снижение себестоимости продукции и улучшение ее качества, бережливость и экономия во всем, повышение рентабельности и рост социалистических накоплений должны стать законом деятельности каждого советского предприятия».

Для того, чтобы обеспечить систематическое снижение себестоимости автомобильных перевозок, необходимо знать, какие факторы влияют на ее величину, какими методами достигается максимальная экономия трудовых и материальных затрат, как обеспечить рост производительности труда и уменьшение издержек производства, как осуществлять калькулирование и анализ себестоимости. В этих вопросах нет еще достаточной ясности. Настоящая диссертация и посвящена этому актуальному вопросу, причем в ней делается попытка решить поставленную задачу на конкретном примере работы грузового автомобильного транспорта Киргизской ССР.

В работе излагается развитие автомобильного транспорта Киргизской ССР и дается краткое историческое освещение роли и значения автомобильного транспорта в развитии народного хозяйства и культуры республики. На основе изуче-

ния литературных источников и собранных фактических материалов определяется влияние основных эксплуатационных факторов на уровень себестоимости грузовых, автомобильных перевозок и намечены возможные пути снижения себестоимости применительно к конкретным условиям Киргизской ССР.

При написании диссертации автор руководствовался произведениями классиков марксизма-ленинизма по вопросам экономической теории, материалами и решениями съездов Коммунистической Партии Советского Союза и Пленумов ЦК КПСС, партийными и правительственными постановлениями по хозяйственно-экономическим вопросам и, прежде всего, по вопросам себестоимости.

В диссертации использованы материалы статистических органов, отчетные данные Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Киргизской ССР и других республиканских ведомств, обобщены данные отдельных автохозяйств Киргизской ССР и систематизированы материалы проводимых автором в течение нескольких лет непосредственных наблюдений за работой подвижного состава автохозяйства г.г. Фрунзе, Рыбачье и Пржевальска.

Во введении к диссертации сформулированы цели и задачи исследования.

В первой главе дается характеристика особенностей развития автомобильного транспорта в Киргизской ССР и определяется его народнохозяйственное значение.

Во второй главе дается понятие о себестоимости продукции, себестоимости автомобильных перевозок и факторах, влияющих на ее величину.

Третья глава посвящена методам определения себестоимости железнодорожных и водных перевозок и методике расчета себестоимости автомобильных перевозок.

В четвертой главе анализируется себестоимость перевозок грузов автомобильным транспортом Киргизской ССР и намечаются пути ее снижения.

В заключении диссертации кратко формулируются результаты проведенного исследования, основные выводы и предложения.

* * *

«Главная экономическая задача партии и Советского народа — говорится в программе КПСС, состоит в том, чтобы в течение двух десятилетий создать материально-техническую базу коммунизма».

В решении этой задачи немаловажная роль принадлежит транспорту. Транспорт обеспечивает необходимые связи между промышленностью и сельским хозяйством, между различными районами страны, способствует рациональному географическому размещению производства, разделению труда, спе-

циализации и кооперированию предприятий. Он дает возможность быстрого развития ранее отсталых окраинных районов страны, и в частности очень быстрого развития Киргизской ССР.

В резолюции XXII съезда партии по отчету Центрального Комитета КПСС отмечается, что «последовательно претворяется в жизнь намеченный партией курс на ускоренное развитие производительных сил восточных районов страны».

Это видно на примере Киргизской ССР, капитальные вложения в народное хозяйство Киргизии за семилетие (1959—1965 гг.) составляют 1,05 млрд. рублей, или в 2—3 раза больше, чем в предшествующее семилетие. Общий объем валовой продукции промышленности республики увеличится в текущем семилетии в 2,2 раза, в то время как в среднем по СССР промышленное производство возрастет в 1,8 раза.

По существу, заново создаются такие отрасли промышленности, как газовая, химическая, автомобильная и электротехническая, приборостроение, камвольно-суконное производство и производство сахара — рафинада. В течение семилетки в г. Фрунзе войдет в строй первый в Средней Азии автосборочный завод.

Для преодоления отставания энергетической базы республики от растущих потребностей народного хозяйства предусматривается ввод ряда новых мощных электростанций. Будут завершены работы по строительству линии электропередач Фрунзе — Быстровка — Рыбачье и др.

Киргизская республика, где животноводство является главной отраслью сельского хозяйства, призвана сыграть важную роль в увеличении ресурсов мяса, молока и шерсти в стране. Сельское хозяйство республики будет специализироваться на производстве хлопка, сахарной свеклы, мяса, на развитии тонкорунного и полутонкорунного животноводства. В 1965 г. намечается увеличить по сравнению с 1958 г. производство сахарной свеклы в 1,4—1,6 раза, мяса, примерно, в 2,8 раза, молока — в 2,2—2,4 раза, шерсти — в 2,4 раза, коконов тутового шелкопряда — в 2,2 раза.

Рост сельскохозяйственного производства будет обеспечиваться за счет расширения площади орошаемых земель, повышения урожайности культур и т. д. В течение 1959—65 гг. будет закончено строительство большого Чуйского канала, Орто-Токойского, Аламединого, Кугартского, Тортгульского и Папанского водохранилища.

Широкий размах получит жилищное и коммунальное строительство. Если по СССР в целом объем капитальных вложений на жилищное и коммунальное строительство возрастет в 1959—1965 гг. примерно в 1,8 раза по сравнению с предшествующим семилетием, то в Киргизии — в 2,7—3 раза.

Все эти мероприятия связаны с огромным увеличением

объема перевозок и требуют значительного улучшения работы всех видов транспорта республики.

Физико-географические и экономические особенности Киргизской ССР определяют то, что в осуществлении внутриреспубликанских транспортных связей решающая роль принадлежит автомобильному транспорту.

На территории республики имеются лишь две железнодорожные ветки общей протяженностью 371 км, связывающие Северную часть Киргизии (г.г. Фрунзе, Рыбачье) и Южную часть (г.г. Ош и Джалал-Абад) с Узбекской и Казахской ССР и другими Союзными республиками. Связь между Северной и Южной частью Киргизской ССР осуществляется в настоящее время, впредь до постройки автомобильной дороги союзного значения Фрунзе — Ош, кружным путем через Чимкент и Ташкент. Невелико и транспортное значение оз. Иссык-Куль.

Поскольку автомобильный транспорт является ведущим видом транспорта в Киргизской ССР, в первой главе диссертации основное внимание уделяется характеристике народнохозяйственного значения этого вида транспорта и определению путей его развития, применительно к которым должны разрабатываться методы снижения себестоимости перевозок.

В контрольных цифрах развития народного хозяйства республики на 1959—1965 гг. предусматривается увеличение объема перевозок грузов автомобильным транспортом более, чем в два раза, по сравнению с 1958 г. Грузооборот автомобильного транспорта республики в 1965 г. превысит 1300 млн. ткм. При этом удельный вес автомобильного транспорта общего пользования в общем грузообороте автотранспорта республики (включая колхозы) составит примерно 58%. Пассажирские перевозки в 1965 г. возрастут в 3,8 раза, по сравнению с 1958 г. Парк грузовых автомобилей возрастет в 1,6 раза, автобусов — в 3,6 раза, такси — в 4,9 раза.

В текущей семилетке предусматривается оснащение автомобильного транспорта республики новой, более совершенной техникой и значительное увеличение парка автомобильных прицепов. Автомобильный парк будет пополняться новыми моделями автомобилей с более высокими эксплуатационно-техническими показателями, и в частности, специализированными автомобилями и прицепами для перевозки хлопка, свеклы, а также седельными тягачами с полуприцепами, дизельными большегрузными автомобилями и междугородными автобусами новых моделей. Все это будет способствовать значительному повышению качества осуществления перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом и снижению себестоимости перевозок.

Широкое применение получают новые методы организации междугородних грузовых перевозок с использованием тяга-

чей со сменными полуприцепами и автомобилей большой грузоподъемности. Это будет способствовать дальнейшему расширению сферы применения автомобильного транспорта. Семилетним планом предусматривается увеличение количества автомобильных прицепов и полуприцепов в республике примерно в 3—4 раза.

За семилетие будет значительно укреплена база для технического обслуживания и ремонта автомобилей и проведена большая работа по внедрению новой техники и механизации производственных процессов в автохозяйствах и авторемонтных предприятиях.

В соответствии с решениями партии и правительства произведется большая работа по укрупнению автомобильных хозяйств, сосредоточения основной части автомобилей, занятых на перевозке массовых грузов, и авторемонтных предприятий различных министерств и ведомств в системе автомобильного транспорта общего пользования.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования Киргизской ССР возрос за первые три года семилетки на 9,0 млн. тонн, а грузооборот соответственно с 250 до 400 млн. ткм, или на 60%.

В еще большей степени возросли централизованные перевозки грузов (примерно в 2 раза). В настоящее время они составляют примерно 41,5% от общего объема перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования Киргизской ССР. Все это способствует росту производительности труда и снижению себестоимости перевозок.

По заданиям семилетнего плана необходимо повысить производительность грузовых автомобилей общего пользования, примерно на 27% и снизить себестоимость грузовых перевозок не менее, чем на 15—20%.

Между тем за последние 2—3 года, в связи с повышением цен на бензин, запасные части и автомобильные шины, себестоимость перевозки грузов автомобильным транспортом возросла. Так, если по автомобильному транспорту общего пользования Киргизской ССР себестоимость перевозок составляла в 1957 г. — 4,73 коп./ткм, то в 1958 году оно возросло до 5,37 коп./ткм, в 1959 достигла 5,98 коп./ткм, а в 1960 г. — 6,01 коп./ткм.

В перспективе значение автомобильного транспорта в освоении грузооборота важнейших отраслей народного хозяйства Киргизской ССР резко возрастет и это определяет особую актуальность задачи снижения себестоимости грузовых автомобильных перевозок.

Во второй главе диссертации освещается экономическая природа себестоимости транспортной продукции и связь ее со стоимостью и производительностью труда. Рассматриваются факторы, определяющие издержки транспортной продукции

и характеризующие особенности себестоимости автомобильных перевозок.

В настоящее время в себестоимость автомобильных перевозок не включаются затраты по содержанию и ремонту автомобильных дорог. В расходы по осуществлению перевозок грузов автомобильным транспортом не входят также затраты на погрузочно-разгрузочные работы. Между тем, транспортный процесс включает все операции, связанные с перемещением грузов из одного пункта в другой. Поэтому с народнохозяйственной точки зрения правильнее было бы включить в себестоимость автомобильных перевозок полную сумму расходов, связанную с перевозкой и отражающую весь транспортный процесс.

Далее в этой главе рассматриваются факторы, влияющие на себестоимость автомобильных перевозок. В зависимости от их характера и степени влияния они разбиты на пять групп.

Третья глава диссертации посвящена методам калькулирования и расчета себестоимости автомобильных перевозок.

Существующий метод калькуляции себестоимости перевозок на автомобильном транспорте имеет серьезные недостатки. Для того, чтобы вскрыть эти недостатки и наметить пути улучшения расчета себестоимости автомобильных перевозок, в диссертации приводятся методы определения себестоимости промышленной продукции и методы определения себестоимости перевозок на различных видах транспорта.

При определении себестоимости автомобильных перевозок предусматривается такая же группировка расходов, как в промышленности и на других видах транспорта: по целевому назначению (калькуляция себестоимости перевозок) и по экономическому содержанию расходов (смета затрат на эксплуатацию автомобильного транспорта).

В зависимости от характера участия в образовании себестоимости перевозок (непосредственно или косвенно), все затраты на автомобильном транспорте, также как в промышленности и на других видах транспорта делятся на прямые и косвенные.

Наряду с делением затрат на прямые и косвенные, на автомобильном транспорте существует деление эксплуатационных расходов — на расходы, зависящие непосредственно от пробега и рассчитываемые (калькулируемые) на 1 км пробега (т. н. переменные расходы) и расходы, не зависящие от пробега и условно относимые на транспортную продукцию (т. н. постоянные расходы). К последним относятся накладные расходы и условно зарплата шоферов.

Применяемое на автомобильном транспорте деление расходов на переменные и постоянные является лишь техническим приемом, необходимым только для калькуляции себестоимости перевозок.

Наряду с этим делением необходимо группировать эксплуатационные расходы в зависимости от их отношения к производственному процессу на затраты: основные и накладные (общепроизводственные).

Правильная группировка расходов имеет важное значение для калькуляции и анализа себестоимости.

Часто, вследствие неправильной группировки затрат или их недостаточной детализации, делаются необоснованные выводы при анализе себестоимости перевозок и определении путей их снижения.

К сожалению, приходится констатировать, что в литературе по экономике и планированию автомобильного транспорта допускается ряд неточностей в подразделении затрат по их экономическому содержанию.

В отличие от промышленных предприятий и других видов транспорта смета затрат на производство в эксплуатационных предприятиях не составляется.

Целесообразно решить вопрос о включении в установленные формы планирования и отчетности автотранспортных предприятий данных о распределении общей суммы затрат на производство по основным элементам, в зависимости от экономического содержания этих затрат. При этом должна быть обеспечена сопоставимость плановых и отчетных данных. Включение в планы и отчеты автохозяйств сметы затрат на производство позволило бы определить общую величину затрат, связанных с использованием овеществленного труда, и затрат, связанных с применением живого труда, и с помощью экономического анализа выявить резервы снижения этих различных по своему характеру затрат.

В настоящее время на автомобильном транспорте накладные расходы распределяются пропорционально заработной плате шоферов или автомобиле-дням (автомобиле-часам) работы подвижного состава на линии. Оба эти метода распределения накладных расходов в достаточной степени условны и не обеспечивают правильность отнесения этих затрат на отдельные виды перевозок и распределения их по типам подвижного состава.

Поэтому наиболее правильно было бы распределять накладные расходы по типам подвижного состава пропорционально общей сумме прямых затрат, которые более полностью учитывают различия в технической характеристике отдельных типов подвижного состава.

Как известно, важнейшим, решающим элементом производства является сам труд. В отличие от сырья, топлива, вспомогательных материалов и основных фондов, представляющих труд прошлый, овеществленный в продуктах предыдущих процессов производства, непосредственный труд по обработке предмета труда и превращение его в готовый про-

дукт есть живой труд, вновь присоединяемый к создаваемому продукту. Поэтому труд производственных рабочих, в частности, труд водительского состава, участвующий в создании транспортной продукции, должен отдельно учитываться при определении себестоимости перевозок.

Неправильно относить заработную плату шоферов как к переменным расходам (что рекомендуется в ряде литературных источников), так и к условно-постоянным расходам (что рекомендуется в действующих методических указаниях). Они должны быть выделены в самостоятельную группу расходов.

В социалистическом обществе начисления на заработную плату (отчисления на соцстрах) представляют собой одну из форм перераспределения фондов потребления. В отличие от расходов по заработной плате, топливу, амортизации, которые являются составным элементом себестоимости, начисления на зарплату (отчисления на соцстрах) не являются затратами на производство в прямом смысле, не связаны с процессом производства или его управлением. Создаваемый за счет отчислений фонд социального страхования является одним из государственных фондов, предназначенных для удовлетворения общественных потребностей путем выдачи пособий при потере трудоспособности, а также осуществления различного рода оздоровительных и других мероприятий по материально-бытовому обслуживанию рабочих и служащих (например, выдачи путевок в санатории и дома отдыха). Таким образом, начисления на заработную плату, с точки зрения определения действительных издержек транспортного процесса, не имеют общего с основными расходами. Поэтому отчисления на соцстрах при группировке затрат правильно было бы включить в состав непроизводственных расходов.

Накладные (общепроизводственные) расходы, в отличие от основных расходов, связаны с организацией и обслуживанием производственного процесса и зависят от определенных форм организации производства на данном предприятии. Уменьшение этих расходов — один из важнейших резервов снижения себестоимости продукции. В состав сметы накладных (общепроизводственных) расходов в автохозяйствах включают: административно-управленческие расходы и отчисления на содержание вышестоящих организаций. В настоящее время все эти расходы в калькуляции себестоимости указываются отдельной статьей — накладные расходы. Если отдельные виды накладных расходов (например, зарплата административно-управленческого персонала, командировки, разъезды и другие) подлежат всемерному сокращению, то расходы на охрану труда и технику безопасности, спецодежду и по рационализации и изобретательству сокращению не подлежат.

Затраты на вспомогательные материалы, на топливо и электроэнергию для технологических нужд, на водоснабжение

для технологических нужд, непосредственно связаны с подготовкой подвижного состава к работе, т. е. транспортным процессом. Поэтому эти затраты правильнее было бы включать в основные расходы и относить непосредственно на транспортную продукцию.

В состав сметы накладных (общепроизводственных) расходов автохозяйств включены внепроизводственные расходы, включающие отчисления на содержание вышестоящих организаций, отчисления и расходы на научно-исследовательские и опытные работы, отчисления на подготовку кадров. Они не характеризуют действительные издержки отдельно взятых автотранспортных предприятий, в масштабе внутрипроизводственного процесса данного автохозяйства, определяющие производственную транспортную себестоимость. Поэтому, правильнее было бы вышеуказанные внепроизводственные расходы учитывать в полной себестоимости перевозок, исключив их из производственной (транспортной) себестоимости данного автохозяйства.

Таким образом, все расходы, включаемые в смету затрат и калькуляцию себестоимости грузовых автомобильных перевозок, на наш взгляд, правильнее было бы группировать следующим образом:

Схема сметы затрат

1. Заработная плата всего персонала автохозяйства.
2. Топливо, в том числе:
 - а) автомобильное,
 - б) технологическое,
 - в) хозяйственное.
3. Материалы, в том числе:
 - а) эксплуатационные,
 - б) ремонтные,
 - в) ремонтно-строительные.
4. Запасные части.
5. Электроэнергия для технологических и хозяйственных нужд.
6. Амортизация основных средств.
7. Прочие денежные расходы.
- Итого затраты на производство.**
8. Внепроизводственные расходы.

Всего полная себестоимость.

Схема калькуляции себестоимости перевозок

1. Основная и дополнительная заработная плата основных производственных рабочих.
2. Топливо для автомобилей.
3. Содержание и амортизация подвижного состава, в том числе:
 - а) амортизация,
 - б) износ и ремонт шин,
 - в) т. о. и эксплуатационный ремонт,
 - г) смазочные и вспомогательные материалы.
4. Накладные (общепроизводственные) расходы.
- Итого производственная себестоимость.**
5. Внепроизводственные расходы.
- Всего полная себестоимость.**

Следует отметить, что внепроизводственные расходы в автохозяйствах общего пользования республики в настоящее время составляют от 10 до 25% от суммы накладных расходов.

Как известно, существующий аналитический метод расчета себестоимости грузовых автомобильных перевозок не дает достаточно объективного представления об экономических результатах деятельности автохозяйства, так как при его применении себестоимость зависит от расстояния перевозки грузов.

Для того, чтобы исключить влияние расстояния перевозок на расчетный уровень себестоимости, был предложен ряд методов. Наиболее интересными являются предложения, сделанные П. П. Стриженовым «Расчет себестоимости по отдельным элементам работы»¹ и М. С. Баш «О едином показателе себестоимости»².

П. П. Стриженов предложил вести расчет себестоимости грузовых автомобильных перевозок по трем элементам транспортного процесса: погрузка и разгрузка груза и его перемещение на определенное расстояние. Соответственно расчет себестоимости ведется на 1 тонну погруженного и разгруженного груза и на 1 ткм.

Использование данного предложения дает возможность исключить влияние расстояния на себестоимость перевозок. Однако, недостатком этого метода является наличие двух показателей по себестоимости.

Сущность предложения М. С. Баш сводится к следующему:

1. При планировании устанавливаются показатели себестоимости по отдельным видам перевозок, при этом по грузовым перевозкам два показателя — постоянные расходы на приведенный тонно-километр и переменные расходы на физический тонно-километр.

2. По окончании отчетного периода определяются суммарные плановые затраты на фактически выполненный объем работы.

3. Сопоставляются суммарные плановые и фактические затраты и определяются абсолютные результаты (экономия или перерасход) и процент снижения (или повышения) себестоимости.

В развернутом виде формула расчета себестоимости перевозок на 1 приведенный ткм может быть представлена в следующем виде:

¹ П. П. Стриженов «Вопросы экономики на автомобильном грузовом транспорте», Машгиз, 1954 г. и 2-ое издание «Автотрансиздат», 1958 г.

² Труды МАДИ, вып. 24 «Экономические вопросы эксплуатации и ремонта автомобилей» под редакцией к. т. н. Л. А. Бронштейна. Стр. 59—81 и см. серию статей в журнале «Автомобильный транспорт», № 2, 1956 г., № 3, 1957 г., № 1, 1958 г. и № 8, 1959 г.

$$S = \frac{S_{\text{пост. пр}}}{\omega_{\text{пр}}} + \frac{S_{\text{пост. дв}}}{\omega_{\text{пр}}} + \frac{S_{\text{пер}}}{\omega}$$

где: S — общая себестоимость,
 $S_{\text{пост. пр}}$ — постоянные расходы, за время погрузки и разгрузки,
 $S_{\text{пост. дв}}$ — постоянные расходы за время движения подвижного состава,
 $S_{\text{пер}}$ — переменные расходы,
 $\omega_{\text{пр}}$ — приведенные ткм,
 ω — абсолютные ткм.

Приведенные в диссертации расчеты по вышеуказанной формуле показывают ее преимущество. Они дают объективное представление об экономических результатах деятельности автохозяйства. Поэтому этот аналитический метод расчета себестоимости автомобильных перевозок должен получить широкое применение.

Однако, необходимым условием для его применения является дифференцирование коэффициента приведения для отдельных автохозяйств и организаций. Это определяется тем, что условия работы подвижного состава влияют на величину технической скорости, коэффициента использования пробега и времени простоя под погрузкой и разгрузкой, которые в совокупности формируют численное значение коэффициента перевода тонн в тонно-километры.

В четвертой главе диссертации дан развернутый анализ технико-экономических показателей работы автомобильного транспорта Киргизской ССР и сделана попытка определить возможные пути снижения себестоимости автомобильных перевозок грузов в этой республике.

В 1960 г. грузооборот автомобильного транспорта народного хозяйства Киргизской ССР составил более одного миллиарда тонно-километров, из них свыше 390 млн. тонно-километров было выполнено автотранспортом общего пользования. Себестоимость перевозок грузов в целом по автотранспорту народного хозяйства Киргизской ССР — 7,2 коп./ткм, в т. ч. по автотранспорту общего пользования — 6,01 коп./ткм.

Общие расходы по эксплуатации грузового автотранспорта Киргизской ССР (без расходов на погрузочно-разгрузочные работы) составили около 57,35 млн. руб., в том числе по автотранспорту общего пользования более 23,45 млн. руб. Если снизить себестоимость грузовых автомобильных перевозок на 1%, то это даст в целом по автотранспорту народного хозяйства Киргизской ССР годовую экономию в сумме 573 тыс. руб.

Между тем при правильной организации работы автотранспорта республики можно обеспечить значительно большее снижение себестоимости перевозок. Об этом наглядно свидетельствуют следующие данные.

При себестоимости перевозок грузов автотранспортом общего пользования Киргизской ССР в 1960 г.—6,01 коп./ткм, себестоимость перевозки грузов ведомственным автотранспортом (входящим в состав различных Союзно-Республиканских Министерств)—составляла—7,2 коп./ткм или 20% выше, несмотря на большее среднее расстояние перевозки (25,9 км вместо 17,1 км по автотранспорту общего пользования). По автотранспорту бывшего Министерства сельского хозяйства Киргизской ССР себестоимость перевозок достигает 8,1 коп./ткм (при среднем расстоянии перевозки—24,8 км), что, конечно, в известной степени объясняется неблагоприятными условиями его работы. Однако немаловажную роль играет нерациональное использование автотранспорта сельского хозяйства.

Производительность на одну средне-списочную автотонну в год составляет по автотранспорту Министерства сельского хозяйства—19.600 привед. ткм, по автотранспорту Союзно-Республиканских Министерств—20.260 привед. ткм, тогда как по автотранспорту общего пользования—25 200 привед. ткм, или в 1,75 раза выше.

Высокая себестоимость перевозки (9,268 коп./ткм) характерна для автотранспорта Совнархоза. Однако это в значительной степени объясняется малым расстоянием перевозки (4,0 км), определяемой технологической природой этих перевозок.

Нельзя механически сопоставлять между собой по уровню себестоимости перевозок и другим экономическим показателям автотранспорт общего пользования и автотранспорт совнархоза Киргизской ССР без учета характера и структуры осуществляемых ими перевозок. Достаточно сказать, что по уровню производительности подвижного состава (44,0 тыс. привед. ткм на 1 списочную автотонну в год) автотранспорт Совнархоза превосходит автотранспорт общего пользования Киргизской ССР.

В диссертации дана сравнительная оценка экономических показателей использования автотранспорта общего пользования и Совнархоза Киргизской ССР.

Результаты проведенного анализа позволяют сделать вывод, что в той мере в какой автотранспорт предприятий Совнархоза осуществляет технологические, внутрихозяйственные перевозки, сохранение его в ведении Совнархоза вполне оправдано. Все остальные перевозки должны осуществляться автотранспортом общего пользования, который должен в ближайшие годы получить широкое развитие.

В настоящее время в Киргизской ССР созданы все необходимые условия для полной ликвидации мелких ведомственных автомобильных хозяйств, на основе развития автохозяйств общего пользования и широкого применения метода централизованных перевозок грузов.

Благодаря развитию автотранспорта общего пользования и укрупнения автомобильных хозяйств республики, уровень себестоимости грузовых автомобильных перевозок по сравнению с 1950 г. резко снизился.

Так, если себестоимость перевозок грузов по автотранспорту народного хозяйства республики в 1950 г. составляла 8,5 коп./ткм, то в 1960 г. она снизилась до 7,2 коп./ткм или на 15,3% (в сопоставимых ценах без учета повышения цен на топливо, шины и запчасти, она составляла 5,76 коп./ткм). При этом себестоимость перевозок грузов по ведомственному автотранспорту составила 8,35 коп./ткм, а по автотранспорту общего пользования—6,01 коп./ткм. Следовательно, уровень себестоимости перевозок ведомственным автотранспортом был на 39% выше, чем автотранспортом общего пользования. Однако при этом следует учитывать иной характер и структуру перевозок, осуществляемых автотранспортом общего пользования и ведомственным.

В автохозяйствах общего пользования Киргизской ССР имеются большие резервы снижения себестоимости перевозок по отдельным группам расходов. В диссертации приведены многочисленные примеры, которые показывают, какими резервами располагают автохозяйства общего пользования и указаны возможные пути использования этих резервов для снижения себестоимости перевозок грузов.

В диссертации на примере автохозяйств общего пользования, Совнархоза Киргизской ССР выявлено влияние различных эксплуатационно-технических факторов на уровень себестоимости автомобильных перевозок. При этом все показатели, в зависимости от характера и степени их влияния на себестоимость перевозок разбиты на две группы.

В первую группу включаются показатели, повышающие производительность автомобиля путем увеличения его часового, дневного, суточного и годового пробега.

К этим показателям относятся: коэффициент выпуска автомобилей на линию, продолжительность пребывания автомобилей в наряде (на линии), средняя техническая скорость и время простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой. Снижение себестоимости перевозок под влиянием этой группы показателей происходит только по группе постоянных расходов, поскольку переменные расходы при этом не изменяются на километр пробега, ни на тонно-километр. Степень влияния этих показателей на уровень себестоимости перевозок тем больше, чем меньше расстояние перевозок, поскольку с уменьшением расстояния перевозок возрастает удельный вес постоянных расходов.

Вторая группа показателей—(грузоподъемность подвижного состава с учетом применения прицепов, коэффициент использования грузоподъемности и коэффициент использования

пробега) повышают производительность подвижного состава путем увеличения выработки в тонно-километрах на километр пробега. При этом снижение себестоимости перевозок происходит путем снижения как переменных, так и постоянных расходов, приходящихся на 1 ткм.

При повышении этих показателей снижение себестоимости происходит в основном по группе переменных расходов, хотя при этом несколько снижаются и постоянные расходы на 1 ткм, т. е. возрастает часовая выработка в ткм.

Особенности условий эксплуатации автомобильного транспорта в Киргизской ССР определяют границы влияния каждого из факторов на снижение себестоимости перевозок. Применительно к этим конкретным условиям намечены пути снижения себестоимости перевозок в автохозяйствах Киргизской ССР путем:

а) Снижения удельной величины переменных расходов на 1 км пробега благодаря экономии топлива и других эксплуатационных материалов, уменьшения затрат на эксплуатационный ремонт, увеличения пробега шин до списания и межремонтных пробегов агрегатов автомобиля.

б) Повышения выработки в ткм на 1 км пробега, за счет широкого применения автопоезда и автомобилей повышенной грузоподъемности и более полного использования их в процессе линейной эксплуатации.

в) Роста производительности труда шоферов и других работников автохозяйств и снижения удельной величины накладных расходов, приходящейся на единицу полезной работы, главным образом за счет повышения производительности подвижного состава, усовершенствования управления производством и укрупнения автохозяйств.

В диссертации предлагается применение в укрупненных автохозяйствах новой структуры управления производством и внедрение бригадного метода работы шоферов. Как показывают расчеты, применение новой структуры управления производством и внедрения бригадного метода работы в укрупненных автохозяйствах Киргизской ССР дает годовую экономию примерно в 2 млн. рублей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Решение задач, поставленных XXII съездом Коммунистической партии Советского Союза перед автомобильным транспортом нашей страны, требует резкого снижения себестоимости автомобильных перевозок. В настоящее время уровень себестоимости автомобильных перевозок очень высок. Это сдерживает развитие автомобильного транспорта и препятствует правильной координации работы различных видов

транспорта и общему снижению транспортных издержек народного хозяйства.

2. Физико-географические и экономические особенности Киргизской ССР определяют то, что автомобильный транспорт является **ведущим** видом транспорта в республике. Этим объясняется то, что снижение себестоимости автомобильных перевозок имеет решающее значение в общем снижении транспортных издержек народного хозяйства Киргизской ССР.

В диссертации (глава первая) охарактеризованы особенности развития автомобильного транспорта в республике и определены те задачи, которые стоят перед ним в перспективном плане. Это позволило конкретизировать пути и методы снижения себестоимости перевозок грузов в Киргизской ССР, применительно к специфическим условиям работы автомобильного транспорта республики.

3. Определение путей и методов снижения себестоимости перевозок в Киргизской ССР должно базироваться на общей методике калькулирования и анализа себестоимости перевозок на автомобильном транспорте, выявлении влияния отдельных факторов на ее величину, характеристике взаимосвязи между уровнем организации и технологией осуществления отдельных элементов транспортного процесса и уровнем себестоимости перевозок. В этих вопросах нет еще достаточной ясности. Между тем в промышленности и на других видах транспорта накоплен большой опыт калькулирования и анализа себестоимости продукции, который подвергся углубленной теоретической разработке. Использование на автотранспорте с учетом его специфических особенностей методологии планирования и анализа себестоимости промышленной продукции и перевозок на других видах транспорта, представляет несомненный интерес.

Проведенная в этом направлении работа, охарактеризованная во второй и третьей главах диссертации, позволила сделать ряд предложений, направленных на улучшение методики планирования и анализа себестоимости автомобильных перевозок. К ним, в частности, относятся предложения:

а) о выделении основной и дополнительными производственными платы шоферов, являющихся основными производственными рабочими автохозяйств — в отдельную группу расходов, не относящихся ни к постоянным, ни к переменным расходам.

б) об отнесении амортизационных отчислений подвижного состава — к постоянным расходам, что определяется как их экономической природой, так и новым порядком их начисления.

в) об отнесении «начислений на заработную плату» к группе внепроизводственных расходов, учитываемых при определении полной себестоимости перевозок и ряд других.

4. В работе предлагается ввести в практику планирования

и анализа себестоимости автомобильных перевозок расчет себестоимости 1 приведенного тонно-километра, исключаящего влияние расстояния перевозки. При этом величина переводного коэффициента при расчете себестоимости 1 приведенного тонно-километра должна устанавливаться с учетом конкретных условий работы подвижного состава в данном автохозяйстве.

Для целей экономического анализа, в автотранспортных хозяйствах и организациях необходимо наряду с составлением калькуляции себестоимости перевозок, составлять смету затрат на эксплуатацию по основным элементам затрат в соответствии с их экономической природой.

5. Развернутый анализ себестоимости перевозок грузов в автохозяйствах различных транспортных систем (Минавтошоссдор Киргизской ССР, Киргизский Совнархоз и др.), приведенный в четвертой главе диссертации, позволил выявить влияние основных факторов на уровень себестоимости перевозок; определить каковы резервы снижения себестоимости перевозок грузов на автомобильном транспорте Киргизской ССР и как они могут быть использованы в условиях широкого развития централизованных перевозок и объединения автотранспорта.

Поскольку в решении задачи снижения себестоимости перевозок большую роль играет правильная организация работы автохозяйств, в диссертации предложена организационная структура укрупненных автохозяйств и бригадный метод работы шоферов, обеспечивающих значительное повышение производительности труда и улучшение использования подвижного состава.

Эта схема организации работы была практически осуществлена автором в автохозяйстве г. Фрунзе и дала положительные результаты.

Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах автора:

1. Брошюра «Пути снижения себестоимости грузовых автомобильных перевозок в автохозяйствах Киргизской ССР». Фрунзе, Киргосиздат, 1960 г. (объем 4 п. л.).
2. Монография «Себестоимость грузовых автомобильных перевозок и пути ее снижения» — объем 6,25 п. л., изд. Академии Наук Киргизской ССР, 1962 г.
3. Статья в журнале «Автомобильный транспорт», 1959 г., № 1 — «Бригадный метод работы таксомоторов», объем 0,4 п. л.
4. Статья в журнале «Народное хозяйство Киргизии», 1962 г., № 6 — «Некоторые вопросы развития автомобильного транспорта Киргизии» — объем 0,5 п. л.
5. Статья в газете «Советтик Кыргызстан» — от 23 мая 1962 г. «Автомобиль транспортунда ички резервдер толук пайдаланылсын» — объем 0,4 п. л.
6. Статья в газете «Советтик Кыргызстан» от 10 июля 1962 г. «Шаар аралык жук ташууга конул бурулбайт» — объем 0,3 п. л.
7. Статья в газете «Комсомолец Киргизии» от 5 июля 1962 г. — «Дорогостоящие карлики» — объем 0,4 п. л.

Л94359

Тир. 120

Заказ 256

Типография при НИИ труда