

33
А-9

АКАДЕМИЯ НАУК УЗБЕКСКОЙ ССР

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

На правах рукописи

Т.К.Койчуев

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ
ТРУДА НА ГРУЗОВОМ АВТОМОБИЛЬНОМ
ТРАНСПОРТЕ КИРГИЗИИ

А в т о р е ф е р а т
диссертации на соискание ученой
степени кандидата экономических
наук

Ташкент - 1967

АКАДЕМИЯ НАУК УЗБЕКСКОЙ ССР

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

Т.К.Койчуев

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ
ТРУДА НА ГРУЗОВОМ АВТОМОБИЛЬНОМ
ТРАНСПОРТЕ КИРГИЗИИ

А в т о р е ф е р а т

диссертации на соискание ученой
степени кандидата экономических
наук

Научные руководители -
доктор технических наук,
профессор Л.А.БРОНШТЕЙН
кандидат экономических
наук, доцент С.У.ИСЛАМОВ

Ташкент - 1967

Объединенный Совет по экономике Отделения философских, экономических и юридических наук Академии наук Узбекской ССР направляет автореферат диссертации Т.К. Койчуева на тему: "Пути повышения производительности труда на грузовом автомобильном транспорте Киргизии", представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук.

Отзывы и замечания просим направлять по адресу :
г. Ташкент, 29 ул. Гоголя, 70 Институт экономики АН УЗССР.

Защита диссертации намечается на "март-апрель" 1967 г.

Автореферат разослан "27" февраля 1967 г. за № 146

Ученый секретарь объединенного
Совета по экономике,
кандидат экономических наук

(Р.Я. ДОСУМОВ)

283574
Центральная научная
БИБЛИОТЕКА
Академии наук Киргизской ССР

В решениях XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966-1970 годы особое внимание уделено вопросам повышения эффективности общественного производства. Одним из важнейших ее показателей является развитие производительной силы труда.

Рост производительности труда на транспорте обеспечивает повышение эффективности транспортного производства, уменьшает транспортные издержки народного хозяйства, способствует бесперебойной доставке грузов из сферы производства к местам потребления.

В условиях Киргизской ССР главную роль в осуществлении грузовых перевозок играет автомобильный транспорт. На его долю приходится 88-90% от общего количества грузов, перевозимых всеми видами транспорта республики. Темпы роста перевозок грузов автомобильным транспортом значительно превышают темпы перевозок на других видах транспорта. В 1965 году перевозка грузов автомобильным транспортом Киргизии увеличилась против 1958 г. в 2,3 раза, тогда как железнодорожным - в 1,6, речным - в 1,5 раза.

Вместе с тем, быстро растет численность работников, занятых на автомобильном транспорте. Рост объема перевозок едва превышает темпы увеличения численности работников. При росте грузооборота автомобильного транспорта Киргизии за семилетие (1958-1965 гг.) в 2,15 раза, численность работников, занятых на грузовых автомобильных перевозках, в республике увеличилась примерно в 2,0 раза, т.е. производительность труда повысилась только на 7,5 %.

В 1970 году объем перевозок грузов и грузооборот против 1965 года возрастут в 1,8 и 2,0 раза.

Настоящая работа имеет целью выявить дополнительные резервы повышения производительности труда на грузовом автомобильном транспорте республики.

В связи с этим в диссертации ставились следующие основные задачи:

- анализировать современное состояние и тенденции развития грузового автомобильного транспорта Киргизии ;
- исследовать факторы повышения производительности

труда на автомобильном транспорте и показать их значение;

в) выявить возможности повышения технико-экономических показателей работы автомобильного транспорта.

При проведении исследования были использованы отчетные данные за 1958-1965 годы и перспективные материалы Госплана, ЦСУ, Министерства автотранспорта и шоссейных дорог, отраслевых министерств и ведомств, Института экономики Академии наук Киргизской ССР, результаты проведенных хронометражных наблюдений и т.д.

Для правильной оценки уровня производительности труда в работе использованы стоимостные и натуральные показатели ее измерения.

Применение стоимостного метода измерения производительности труда на автотранспорте раньше в определенной степени было затруднено тем, что недооценивалось ее экономическое содержание.

Необходимость использования этого способа измерения производительности труда аргументировалась тем, что он служит для приведения в сравнимый вид продукции различной номенклатуры, каждого предприятия, отдельной отрасли и народного хозяйства в целом. При этом совершенно игнорировалась та экономическая суть стоимостного метода измерения производительности труда, которая состоит в основном в том, что он служит для сопоставления полученной потребительной стоимости с произведенными трудовыми и материальными затратами в каждом предприятии, отдельной отрасли, народном хозяйстве в целом.

Кроме того, до последнего времени применяемый метод определения производительности труда в приведенных тонно-километрах (условно-натуральный метод) не охватывает весь комплекс работ, выполняемых автохозяйством. Ведь автохозяйство осуществляет не только работы по перемещению грузов, занимается выполнением и ряда других операций, связанных с процессом перевозки. Исчисление производительности труда в стоимостном выражении позволяет охватить весь комплекс производимых автохозяйством работ, поэтому является более правильным.

Значение стоимостного метода измерения производительности труда особенно усилилось после сентябрьского Пленума ЦК КПСС (1965 г.), в связи с внедрением новой системы планирования и экономического стимулирования, где решающая роль отводится стоимостным рычагам, и рентабельность становится синтетическим показателем работы предприятий.

Диссертация состоит из введения, трех глав и заключения.

В введении обоснована необходимость изучения избранной темы, определяются цели и задачи исследования, дается краткий обзор литературы, рассматриваются вопросы методики измерения производительности труда.

В первой главе показана решающая роль технического прогресса в развитии производительной силы труда.

Основными направлениями технического прогресса на автомобильном транспорте являются: совершенствование структуры автомобильного парка и повышение эксплуатационно-экономических качеств подвижного состава, внедрение прогрессивных методов перевозок грузов, механизация погрузочно-разгрузочных работ, комплексная механизация и автоматизация технического обслуживания и ремонта подвижного состава, улучшение технического состояния дорог.

Качественному и полному удовлетворению потребностей народного хозяйства в перевозках и рациональному использованию подвижного состава в конкретных условиях перевозок способствует не только абсолютное увеличение грузоподъемности автомобиля, ее постоянная величина, а ее дифференциация, специализация подвижного состава по видам перевозок и природно-климатическим условиям работы.

В автомобильном парке Киргизии дифференциация транспортных средств по грузоподъемности и их специализация выражены слабо. В общем количестве автомобилей 80 % занимают автомобили средней грузоподъемности, а автомобили большой и малой грузоподъемности соответственно лишь 13% и 7%. Удельный вес специализированных по видам перевозок автомобилей в парке подвижного состава составляет лишь 27%.

В условиях Киргизии автомобильный парк необходимо пополнить в первую очередь автомобилями большой грузоподъемности, которые повышают производительность труда и увеличивают объем перевозок. Так, за счет роста средней грузоподъемности подвижного состава, в системе автомобильного транспорта общего пользования Киргизии, в 1965 году против 1958 года, объем перевозок возрос на 6,4% или дополнительно выполнено 36,7 слн. тонно-км и перевезено 1,85 млн тонн груза.

Важным резервом увеличения провозной способности автомобилей служит применение прицепов и полуприцепов. В 1965 г. в системе автомобильного транспорта общего пользования Киргизии было перевезено 2,5 % общего количества грузов на прицепах и выполнено 5,9% всего грузооборота. Применение прицепов позволило повысить производительность подвижного состава автомобильного транспорта в тонно-километрах на 6,3% и тем самым снизило потребность в дополнительных автомобилях. В 1965 г. на прицепах перевезено грузов и выполнен грузооборот в 1,6 раза больше, чем в 1958 году. Однако выполненная прицепами доля перевозочной работы в 1958 году (3,1% в тоннах и 8,8% в тонно-км) была больше, чем в 1965 году. Это объясняется неэффективным использованием наличного парка прицепов (коэффициент использования парка прицепов составил 0,55, тогда как коэффициент использования автомобильного парка достиг 0,59), а также недостаточным темпом их количественного роста в сравнении с ростом парка автомобилей. Так, если среднесписочное количество автомобилей увеличилось за период 1958-1965 гг. в 2,4 раза, то количество прицепов — лишь в 1,6 раза.

Однако, если учесть тот факт, что 75% общей протяженности автомобильной дорожной сети Киргизии приходится на гористую местность, то применение автоприцепов не всегда возможно.

Одной из причин, которая сдерживает внедрение специализированного подвижного состава, является то, что автохозяйства не всегда заинтересованы в использовании специа-

лизированных транспортных средств, так как при этом нередко ухудшается использование пробега, снижается выработка автомобилей, увеличивается себестоимость перевозок. А выигрыш народного хозяйства в целом, снижение его транспортных издержек автотранспортными предприятиями не учитывается. Узковедомственные интересы сталкиваются с общенародными интересами.

Так как стоимость товара должна определяться количеством общественно необходимого труда, материализованного в потребительной стоимости товара, то необходимо установить особые тарифы на перевозки грузов специализированным подвижным составом, обеспечивающие заинтересованность автохозяйств в его применении.

Для работы в горных районах Киргизии нужно автомобили, приспособленные для этих условий, эксплуатация которых позволит повысить эффективность использования автомобильного транспорта в республике.

Новые технические средства дадут действительный эффект в производственном процессе, если совершенна технология процесса производства. На автомобильном транспорте, как показали теоретические исследования и практика применения, наиболее совершенный метод организации перевозок грузов — это централизованные перевозки, осуществляемые автомобильным транспортом общего пользования.

В 1965 г. объем централизованных перевозок автотранспортом общего пользования в Киргизии, в сравнении с 1958 годом, возрос с 4,8 млн. тонн до 17,4 млн. тонн, или в 3,5 раза; а его удельный вес в общем объеме перевозок составил в 1965 году 56 %, против 32% в 1958 году.

Централизованный метод перевозок грузов оправдал себя, поскольку он обеспечил повышение производительности труда на автомобильном транспорте, уменьшение транспортных издержек обслуживаемых отраслей народного хозяйства.

Так, в 1965 году Фрунзенской грузовой автобазой № 1 с железнодорожной станции Пишпек централизованным путем вывезены все грузы: контейнеры, мелкие партии грузов, товарно-вагонные грузы, лес, уголь и т.д. Ежедневно на этих перевоз-

ках работало примерно 250 автомобилей; в среднем на один автомобиль в год приходилось 4,2 тыс. тонн груза. В 1959 г. когда централизованные перевозки только начали развиваться, производительность автомобилей на этих перевозках была в 3,5 раза ниже, чем в 1965 году, и составила всего 1,2 тыс. тонн. Вследствие этого себестоимость перевозок в 1965 году составила (в сопоставимых ценах) 42,56 коп. за 10 тонно-км, или на 27 % ниже, чем в 1959 году (58,17 коп. за 10 тонно-км).

До централизации перевозок грузов со станции Пишпек различные ведомства ежедневно направляли на станцию более 300 грузовых автомобилей, 500 грузчиков и более 150 экспедиторов. После внедрения централизованных перевозок грузооборот станции осваивался лишь 150 автомобилями, количество грузчиков снизилось до 100, потребность в экспедиторах отпала. В настоящее время основная часть погрузочно-разгрузочных работ механизирована, число грузчиков снизилось до 68 человек. За период 1959-1965 гг. при росте суточного объема перевозок на станции Пишпек в 6 раз, потребное количество автомобилей увеличилось всего в 1,7 раза.

Эффективность централизованных перевозок определяет необходимость перехода от централизации перевозок отдельных видов грузов к централизации перевозок всех грузов в районе или сфере деятельности автохозяйств. При этом они должны осуществляться не только в городах и промышленных центрах, но и во всех сельскохозяйственных районах республики.

Следует быстро развивать также в республике регулярные междугородные централизованные перевозки грузов, темпы развития которых в настоящее время недостаточны. Так, в 1965 году объем централизованных перевозок на междугородных линиях возрос по сравнению с 1960 годом с 98,4 тыс. тонн до 199,6 тыс. тонн, т.е. в 2 раза. Однако, перечень освоенных междугородных линий еще довольно краток.

Совершенствование процесса перевозки предусматривает механизацию погрузочно-разгрузочных операций, сокращающую время простоя автомобилей. Необходимо весь транспортный

процесс (погрузка, перевозка, разгрузка) сконцентрировать в одной транспортной организации.

Максимальное использование автомобилей возможно при наличии хорошей производственной базы в автохозяйствах.

В настоящее время в общей стоимости основных производственных фондов автомобильного транспорта общего пользования Киргизии пассивная ее часть составляет 27,3%, а активная часть (в основном транспортные средства) - 72,7%.

Между тем, стоимость подвижного состава автомобильного транспорта не должно превышать 60% в общей стоимости основных производственных фондов.

На улучшение работы автомобильного транспорта оказывает влияние и состояние дорожной сети республики.

В 1965 году по сравнению с 1958 годом общая протяженность автомобильных дорог в Киргизии увеличилась с 14,8 тыс. км до 17,8 тыс. км, т.е. на 20,3%, в том числе протяженность дорог с твердым покрытием с 3,2 до 8,5 тыс. км, или на 165,7%. В результате этого удельный вес дорог с твердым покрытием повысился с 20,6% в 1958 г. до 47,8% в 1965 году.

Однако преобладающая часть дорожной сети республики (9,3 тыс. км, или 52,2%) не имеет твердого покрытия.

На местной дорожной сети протяженность дорог с твердым покрытием едва превышает 25,0%.

Наряду с вводом новых и реконструкцией старых дорог республиканского, областного и районного значений необходимо резко увеличить строительство подъездных путей к строительным участкам, а также низовой колхозно-совхозной сети дорог с широким привлечением средств местных организаций.

В 1959-65 годы из 1090 км новых, сданных в эксплуатацию дорог, более 400 км, или 36,7%, построено на средства колхозов, совхозов, строительных организаций, промышленных предприятий. На 1966-70 годы намечено строительство автомобильных дорог общей протяженностью более 500 км, из них 140 км, или 28% будет осуществлено хозяйственным способом. Для обеспечения потребности экономики Киргизии в до-

рогах необходимо резко увеличить строительство низовой дорожной сети.

Особо следует обратить внимание на развитие дорожной сети в таких районах республики, как Центральный Тянь-Шань и отдельные районы Южной Киргизии, поскольку отсутствие в этих районах необходимых дорог затрудняет их широкое промышленное и сельскохозяйственное освоение.

В работе предлагается ряд экономических мероприятий, которые позволяют найти наиболее рациональные формы сочетания двух составных элементов единого автодорожного комплекса — дороги и автомобиля.

Во второй главе диссертации рассматривается влияние повышения квалификации работников, научной организации труда и системы его оплаты на рост производительности труда.

Первая производительная сила — это человек, и от его понимания процесса конкретного производства, умения работать, осваивать и применять новую технику зависит повышение результативности труда.

Многолетние данные работы автотранспортных организаций Киргизии показывают, что повышение квалификации шоферов обеспечивает более высокие показатели производительности труда и успешное выполнение плана перевозок.

В частности, в Омской грузовой автобазе № 2 из 43 шоферов, добившихся в 1964 году особенно высоких показателей производства; 4 (9,4%) — первого класса, 23 (53,5%) — второго класса, 16 (37,1%) — третьего класса. В общем количестве шоферов по автобазе водители I класса составили 5,7%, II класса — 26,9%, III класса — 67,4 %.

Однако эта зависимость не всегда бывает прямой, отнюдь не всегда более квалифицированные шоферы достигают высоких производственных результатов.

Действующее материальное стимулирование шоферов более высокого профессионального уровня не способствует в полной степени их борьбе за более высокие темпы роста производства, за высокое техническое состояние автомобиля, за умелое и рациональное использование техники, так как не свя-

зано с производственными показателями.

Материальное стимулирование повышения профессионального уровня шоферов следует поставить в зависимость от критерия оценки степени квалификации шоферов, от технической исправности автомобиля, производным которой является коэффициент полезного использования автомобиля; вместе с тем целесообразно учитывать отработанное время, степень использования рабочего времени. Достижение высокого уровня указанных показателей, при прочих равных условиях, обеспечивает рост продукции и производительности труда.

Одновременно следует повысить размеры материального стимулирования в целях усиления материальной заинтересованности за высокий уровень квалификации и за высокие производственные показатели.

Если сравнить различия в условиях оплаты труда шоферов различного профессионального уровня с разницей тарифных ставок, существующей у различной квалификации рабочих в промышленности и даже ремонтных рабочих самих автохозяйств, то получим большую диспропорцию в размерах поощрений. Так, ремонтный рабочий самого высокого 6-го разряда имеет часовую тарифную ставку в 2 раза больше, чем ставка рабочего I-го разряда и в 1,5 раза больше, чем ставка ремонтного рабочего 3 разряда, тогда как шофер I класса получает надбавку за классность лишь в размере 25% к основной тарифной ставке шоферов III класса.

Совершенствование системы организации труда обуславливает рост производительности труда в результате достижения экономии рабочего времени, установления оптимального режима работы предприятия и обеспечения учета и контроля за производством и потреблением.

Полное и эффективное использование рабочего времени является крупным резервом повышения производительности труда и обеспечивает повышение размера доходов на I отработанный человеко-час. Так, если в 1963 году во Фрунзенской автоколонне № 290I на I отработанный человеко-час приходилось 1,89 рубля дохода, то в 1964 году — 2,06 рубля и в 1965 году — 3,07 рубля.

- II -

Для повышения эффективности использования рабочего времени шоферов нужно применять рациональные формы организации труда, такие как бригадный метод работы и др. К сожалению, во многих предприятиях прогрессивный бригадный метод работы не внедрен, о чем говорит отсутствие доплат за бригадирство в общей сумме заработной платы шоферов. Например, в большом количестве автохозяйств (Фрунзенская грузовая автобаза № 3, автобаза "Торгтранс", Ананьевская, Тылская, Кочкорская, Ново-Троицкая и др. автобазы) в 1965 году не произведено ни одного рубля доплаты за бригадирство.

Не способствует повышению эффективности труда привлечение шоферов на ремонтные работы. При этом их фонд рабочего времени на линии сокращается, а у ремонтников снижается интенсивность рабочего дня, эффективность и полнота его использования.

Необходимости в привлечении шоферов к участию в ремонте нет. Следует вести строгий контроль за полным и эффективным использованием рабочего времени самими ремонтными рабочими и резко улучшить нормирование их труда.

Большие потери рабочего времени связаны с текучестью кадров, которая в основном вызвана уходом из предприятия "по собственному желанию", за которым скрываются недостатки в организации производства и труда, несовершенная система нормирования и оплаты труда, неудовлетворительные жилищные и культурно-бытовые условия и т.д. Например, в основном по этим причинам в 1965 году из Фрунзенской грузовой автобазы № 3 из 354 человек уволилось 249, или 70 %.

Одним из важнейших резервов повышения эффективности использования автомобильного парка республики является увеличение оменности его работы. Нами проанализирован режим работы автомобильных хозяйств республики за ряд лет, и выявлено, что продолжительность пребывания автомобилей в наряде не возрастает, а снижается по многим автохозяйствам, а также в целом по автотранспорту республики. Так в 1965 году по сравнению с 1958 годом время пребывания автомобилей в наряде в целом по республике снизилось с

9,1 ч до 8,0 ч или на 14 %, а в системе автомобильного транспорта общего пользования с 9,8 до 8,1 ч, т.е. на 17%.

Конечно, удлинение времени работы автотранспортных предприятий и установление непрерывной рабочей недели нельзя рассматривать как самоцель, а надо их тесно связывать с режимом работы и ритмом производства у грузопоставщиков и грузополучателей.

В установлении оптимального режима работы автотранспортных предприятий необходимо заинтересовать грузопоставщиков, т.е. материально поощрять за использование подвижного состава во 2-ую смену и в воскресные дни, в частности путем установления льготных тарифов.

Внедрение хозяйственного расчета во всех производственных подразделениях автотранспортных предприятий является одним из важнейших стимулов роста производительности труда на автомобильном транспорте.

Для повышения действительности хозрасчетной системы организации производства целесообразно материально заинтересовать в ее внедрении всех работников автотранспортных предприятий и отдельных его производственных подразделений. Размеры материального вознаграждения надо поставить в зависимость от степени повышения рентабельности производства за счет внедрения внутрихозяйственного расчета или от абсолютной величины дополнительной прибыли, полученной вследствие эффективного учета и контроля за производством и потреблением внутри предприятия.

Если в системе автотранспорта общего пользования все автохозяйства находятся на хозрасчете и в последние годы широкое распространение получает внедрение внутрипроизводственного хозрасчета, то в большинстве ведомственных автотранспортных предприятий отсутствует даже принцип хозрасчетности хозяйства в целом.

Так, по данным 1965 года, в Киргизской республике насчитывается 389 автохозяйств, имеющих 10 и более грузовых автомобилей, из них на хозрасчете находятся лишь 126, или 32,3 %.

На рост производительности труда в большой мере влияет

совершенствование форм и систем заработной платы, выбор правильной системы оплаты труда отдельных категорий работников автотранспортных предприятий.

В этой связи принцип выплаты премий работникам автохозяйств нужно поставить в определенную зависимость от роста производительности труда.

Пересчет фонда заработной платы автохозяйствам на объем выполненных работ необходимо поставить в зависимость от дохода автотранспортных предприятий. Это теоретически будет правильно и соответствует закону стоимости, ибо заработная плата есть составная часть стоимости транспортной продукции.

В третьей главе анализируются пути улучшения организации производства и факторы на нее влияющие: установление рациональных размеров, концентрация и специализация автохозяйств, дальнейшее развитие отраслевой формы управления автотранспортом, совершенствование планирования, усиление экономического стимулирования.

Рациональные размеры предприятий оказывают значительное влияние на эффективность производства, способствуя максимальному развитию производительных сил, что сводит издержки производства к минимуму.

Следовательно, при определении эффективного размера автотранспортного предприятия критерием его рациональности служит уровень производительности труда.

В качестве экономического показателя, наиболее соответствующего критерию рациональности размеров автохозяйств, служит, как мы считаем, удельная величина заработной платы шоферов в общей сумме расходов, которая отражает уровень производительности труда и вместе с тем характеризует размер предприятия, так как развитие производительной силы труда сказывается, как подчеркивал К.Маркс, "в относительной незначительности сравнительно со всем капиталом той его части, которая расходуется на заработную плату, т.е. в относительной незначительности живого труда, который требуется для воспроизводства и увеличения стоимости данного капитала, для массового производства. А это

предполагает в то же время концентрацию капитала "ж).

Конечно, при определении рациональных размеров определенных автохозяйств необходимо учитывать конкретные условия работы предприятий.

Сопоставление удельного веса затрат живого труда в себестоимости перевозок за ряд лет в автохозяйствах Киргизии показывает, что удельный вес зарплаты наименьший, а, следовательно, производительность труда наибольшая в крупных автохозяйствах с числом 100 и более автомобилей. Однако, автотранспортные средства республики все еще распылены по мелким хозяйствам (47,8 %).

С концентрацией автомобильного парка в крупных предприятиях возникают возможности для широкого внедрения более совершенных и прогрессивных форм организации перевозок.

Так, рост размеров автохозяйств, общего объема перевозок грузов автомобильным транспортом и развитие централизованных перевозок обусловили создание в системе автомобильного транспорта общего пользования Киргизии крупных хозрасчетных производственных автотрестов: Фрунзенского (1962) и Ошского (1959) с централизованной системой эксплуатации подвижного состава. В результате создания трестов работа автобаз г. Фрунзе и г. Ош значительно улучшилась. Так, во Фрунзенских грузовых автобазах № № 1, 2, 6, 7, вошедших в производственный трест, в 1965 году по сравнению с 1962 годом, производительность труда возросла, а прибыль автохозяйств увеличилась в следующих размерах:

Таблица I

Рост производительности труда и увеличение прибыли автохозяйств Фрунзенского производственного автомобильного треста (в %)

	1965 г. в % к 1962 году			
	Автобазы города Фрунзе			
	№ 1	№ 2	№ 6	№ 7
Производительность труда на 1 работника, в рублях	156,9	198,9	166,6	127,5
Прибыль	123,4	213,8	229,0	267,0

ж) К.Маркс, "Капитал", т. III, стр. 257, Госполитиздат, Москва, 1953 г.

Развитая материально-техническая база крупных предприятий облегчает также возможность организации поточного производства, механизации и автоматизации процессов технического обслуживания и текущих ремонтов автомобилей, вследствие чего резко повышаются коэффициенты технической готовности и выпуска подвижного состава на линию и сокращаются расходы на ремонты.

Для повышения производительности труда большое значение имеет специализация автохозяйств по определенному кругу обслуживаемой клиентуры.

Например, в 1964-1965 гг. степень специализации Фрунзенской грузовой автобазы № 6 гораздо выше, чем у Фрунзенской грузовой автобазы № 2. Если в автобазе № 6 удельный вес перевозок грузов по основной клиентуре составил 74-75% от общего объема грузов, то в автобазе № 2 он достиг лишь 65-67 %. Темпы роста производительности труда в автобазе № 6 были гораздо выше, чем в автобазе № 2.

Специализация и концентрации автохозяйств, рационализация их размеров завершается только тогда, когда форма управления автотранспортом станет централизованной и отраслевой, а это означает объединение всех транспортных средств республики в системе автомобильного транспорта общего пользования.

Основной функцией управления является объединение, координация и обеспечение эффективного использования вещественных и трудовых элементов в той или иной отрасли общественного производства. Отсюда видно, что сама функция управления предполагает прежде всего объединение средств производства и работников каждой отдельной отрасли народного хозяйства.

По данным 1965 года, в системе автотранспорта общего пользования было сконцентрировано лишь 35,5% автопарка и 10,6 % автохозяйств республики, а остальные находятся в различных отраслях народного хозяйства и играют роль подсобных, вспомогательных средств производства или предприятия. Эти предприятия мелкие по размеру, а потому неэкономные и обуславливают низкие показатели работы подвижного

состава.

Так, если в системе автотранспорта общего пользования средний размер автохозяйства составлял 171 автомобиль, то в целом по республике средний размер автохозяйств составляет 51 автомобиль.

В деле дальнейшего повышения производительности труда важное значение имеет и совершенствование системы планирования и экономического стимулирования производства.

В Министерстве автомобильного транспорта и шоссейных дорог Киргизской ССР с начала 1966 года в ряде автохозяйств производились экономические эксперименты по введению новой системы планирования и экономического стимулирования. Экспериментальные автохозяйства были переведены на полную самоокупаемость. Руководители автохозяйств совместно с партийными и профсоюзными организациями получили широкие полномочия в ведении хозяйства и использовании материальных ресурсов. Автохозяйствам сверху был установлен ограниченный круг плановых показателей: план прибыли, размер отчислений в бюджет и фонд заработной платы. Остальные показатели разрабатывались автохозяйствами самостоятельно.

В целях укрепления в новых условиях хозяйственного расчета и повышения заинтересованности предприятия и работников в лучшем использовании производственных фондов, для увеличения объема перевозок и размеров получаемой прибыли, автобазам из их прибыли было оставлено больше средств для дальнейшего развития производства, совершенствования техники, материального поощрения работников и улучшения условий труда и быта людей.

Следовательно, чем прибыльнее будет хозяйство, тем выше станут заработная плата, лучше жилищно-бытовые условия, культурно-технический уровень работников; появятся средства для дальнейшего расширения мощности или улучшения технической оснащенности предприятия.

Как видно, показатель рентабельности производства есть та база, на которой основана проводимая экономическая реформа.

В условиях новой системы планирования и экономического

стимулирования рентабельность производства исчисляется как отношение прибыли к сумме производственных фондов и оборотных средств.

Результаты первых месяцев работы экспериментальных автохозяйств убедительно показали преимущества новой системы планирования и экономического стимулирования:

Таблица 2

Показатели работы Фрунзенской грузовой автобазы № 6 в 1966 г. в новых условиях планирования

	1965 г. отчет	1966 год		%	1966г. в % к 1965г.
		План	Фактич.		
Доход от перевозок в тыс.руб.	2082,1	2156,4	2509,4	116,4	120,5
Перевезено грузов, в тыс.тонн	2727,1	2726,0	3663,8	132,0	134,3
Грузооборот, в тыс. тонно-км	29085,2	30095	32430,9	107,8	111,5
Прибыль-всего в тыс.руб.	254,4	358,1	663,1	185,2	260,7
Платежи в бюджет, в тыс.руб.	111,6	354,8	473,1	133,3	423,9
Прибыль на 1 рубль производственных фондов и оборотных средств в коп.	15,97	-	40,18	-	251,6
Численность работников, чел.	478	481	458	95,2	95,8
Производительность труда на 1 работника, в руб.	4355	4482	5478	125,8	122,2
Среднемесячная заработная плата 1 работника в руб.	119	117	138	117,9	115,9

В поощрительные фонды автохозяйства начислено 182, т. р., в т.ч.: в фонд материального поощрения - 109,8 т.р. (60%), в фонд социально-культурного назначения и жилищного строительства - 18,3 т.р. (10%), в фонд развития производства - 36,6 т.р. (20,0%), в резервный фонд - 18,3 т.р. (10,0%).

Приведенные данные показывают, что новая система планирования и экономического стимулирования оправдывает себя.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ

Проведенные в диссертационной работе исследования позволили:

1. Охарактеризовать роль и значение грузового автомобильного транспорта Киргизской ССР в народном хозяйстве республики и особенности его развития в 1958-1965 гг. и в перспективном плане.

В 1958-1965 гг. объем автомобильных перевозок республики рос быстрыми темпами. Высокие темпы намечаются и в перспективе. В осуществлении перевозок возросла и еще более возрастет роль крупных автохозяйств, объединенных в системе автомобильного транспорта общего пользования.

2. Дать анализ современного уровня производительности труда в грузовых автохозяйствах Киргизии. Исследование показывает, что в 1958-1965 гг. увеличение объема перевозок в основном происходило за счет пополнения парка подвижного состава, который возрос в 2 раза, т.е. почти столько, сколько перевозка грузов (2,3 раза). Низкие технико-экономические показатели работы автомобильного транспорта обусловили тот факт, что быстро растет численность работников, занятых на автомобильном транспорте; она в 1958-1965 гг. увеличилась в 2 раза, а это не намного отстает от роста грузооборота автомобильного транспорта (2,15 раза).

3. Определить основные факторы и пути дальнейшего роста производительности труда на грузовом автотранспорте Киргизии. Выявлено, что гармоничное сочетание и комплексное влияние на рост производительности труда научно-технического прогресса, улучшения организации труда и заработной платы, совершенствования организации производства и управления, планирования и экономического стимулирования обуславливают дальнейшее развитие производительной силы труда.

4. Установить преимущества стоимостного метода измерения производительности труда на автомобильном транспорте, который позволяет охватить весь комплекс производимых автохозяйством работ, учесть действительные изменения уровня производительности труда при изменившихся условиях автохозяйств, вести учет и контроль за производством и потреб-

лением.

5. Выявить рациональную структуру автомобильного парка в специфических условиях Киргизии. Показать степень внедрения прогрессивных методов перевозок и уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ. Определить состояние ремонтно-технической базы и автомобильных дорог. Показать влияние технического прогресса на повышение производительности труда и вместе с тем разработать мероприятия по дальнейшему внедрению достижений науки и техники на автомобильном транспорте, при этом особая роль отведена экономическим мероприятиям.

Совершенствование структуры автомобильного парка, когда удельный вес автомобилей большой грузоподъемности должен составить 32 %, малой - 22,5%, средней - лишь 45,5%, что соответствует характеру перевозок, повысит выработку автомобилей на 28-30%. Развитие и доведение удельного веса централизованных перевозок до общесоюзного уровня (62-65%) позволит снизить транспортные издержки народного хозяйства на 12-13%. Усиление ремонтной базы автохозяйств повысит техническую готовность и выпуск автомобильного парка на линию на 9-10%, а затраты на техобслуживание и текущие ремонты снизятся на 25-30%.

6. Определить влияние повышения квалификации работников и улучшения организации труда на рост производительности труда на автомобильном транспорте и выявить огромную силу материальной заинтересованности в повышении результативности трудовых усилий работников, в связи с чем даны предложения по усилению воздействия и повышению размера материального стимулирования.

Повышение размеров материального стимулирования за более высокий профессиональный уровень способствует увеличению выработки шоферов минимум на 10-15%. Полное обеспечение потребностей автохозяйств в рабочей силе (шоферах) повысит выпуск автомобилей на линию и их выработку на 7,5%.

7. Определить влияние специализации автохозяйств и концентрации автомобильного парка в крупных хозяйственных автотранспортных предприятиях на рост производительности

труда и снижение затрат на перевозки.

Крупные специализированные автохозяйства обеспечат экономию труда шоферов на 8% и более, а также позволят снизить себестоимость перевозок в автохозяйствах с 6 до 27 %.

8. Показать, на основе анализа результатов экономического эксперимента в ряде автохозяйств Киргизии, воздействие новой системы планирования и экономического стимулирования на улучшение показателей работы автохозяйств и рост производительности труда. Расширение хозяйственной самостоятельности предприятий, широкое применение экономических методов ведения хозяйства, выбор совершенных методов планирования, усиление экономического стимулирования предприятий и повышение материальной заинтересованности работников обусловили успех экономическим экспериментам, что выражено в повышении эффективности транспортного производства.

По теме диссертации опубликованы следующие работы :

1. Брошюра: "Совершенствование организации труда на автотранспорте Киргизии". Фрунзе, изд. "Киргизстан", 1966 г. 2,55 п.л.

2. Статья: "Главное-интересы народного хозяйства". Журнал "Автомобильный транспорт", № 2, 1963 г., 0,25 п.л.

3. Статья: "Экономический расчет-основа организации автохозяйств". Журнал "Автомобильный транспорт", № 2, 1964 г., 0,5 п.л.

4. "Методы измерения и пути повышения производительности труда на автомобильном транспорте". Тезисы доклада на XXIII-й научно-исследовательской конференции Московского автомобильно-дорожного института, 1965 г. (в соавторстве с доктором технических наук, профессором Л.А.Бронштейном).

5. "Повышение квалификации рабочих автотранспорта - важное условие повышения производительности труда". Тезисы доклада на первой межвузовской научно-теоретической конференции научно-педагогических работников и аспирантов высших учебных заведений Киргизской ССР. Изд. "Мектеп", г.Фрунзе, 1966 г.

6. "Экономическая эффективность централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом в Киргизии". В сборнике материалов I научной конференции молодых ученых Академии Наук Киргизской ССР в 1966 г., 0,5 п.л. (в печати).

7. "Технический прогресс-решающий фактор производительности труда на автомобильном транспорте". В сборнике материалов II-й межвузовской конференции Министерства народного образования Киргизской ССР в 1966 г. (в печати).

8. "Определение оптимальных размеров автотранспортных предприятий". В сборнике материалов научной конференции института экономики Академии Наук и Госплана Киргизской ССР по перспективам развития производительных сил Киргизской ССР в 1966 г., 0,5 п.л. (в печати).

Р11113. Подписано к печати 23.П.1967 г.

Заказ № 26/67

Тираж 175 экз.

Отпечатано на ротапринте в Институте кибернетики с ВЦ
АН УзССР. Ташкент, 32, ул. Володарского, 26