**Усата Наталія Василівна. Економічні проблеми транспортного забезпечення аграрного виробництва: дис... канд. екон. наук: 08.07.02 / Національний науковий центр "Інститут аграрної економіки" УААН. - К., 2005**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Усата Н.В. Економічні проблеми транспортного забезпечення аграрного виробництва. –**Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.02 – економіка сільського господарства і АПК. – Національний науковий центр “Інститут аграрної економіки” УААН, Київ, 2005.  Дисертація присвячена вдосконаленню транспортного забезпечення сільськогосподарських підприємств. У роботі обгрунтовано теоретичні та методичні засади формування та використання транспортного парку в умовах пореформеного розвитку аграрного сектора економіки України.  Досліджено рівень оснащення рухомим складом, його якісний стан та ефективність використання у сільськогосподарських підприємствах, виявлено функціональну залежність результатів господарювання від забезпеченості транспортом. Систематизовано чинники та тенденції ринку транспортних засобів і послуг, а також механізми та джерела придбання вантажних автомобілів і тракторів у сільському господарстві.  Розраховано мінімальну технологічну потребу в автомобільному, тракторному та гужовому видах транспорту відповідно до стратегічних прогнозів розвитку сільського господарства. Розроблено пропозиції щодо вдосконалення механізмів фінансування розширення існуючого транспортного парку агропідприємств на основі часткової компенсації з бюджету вартості техніки, лізингових операцій, довгострокового пільгового кредитування. Намічено концептуальні підходи до подальшого розвитку ринку транспортних послуг і технічного сервісу. | |
| |  | | --- | | 1. Транспортні операції є невід’ємним і ціноутворюючим фактором сільськогосподарського виробництва. Основними видами транспорту тут є автомобільний, тракторний та гужовий. На них припадає відповідно близько 80%, 17% і 3% загального вантажообігу. При формуванні та використанні транспортного парку аграрних підприємств необхідно враховувати особливості галузі: сезонність, складні дорожні умови, значні відстані, повторюваність перевезень тощо. Ці чинники зумовлюють підвищені вимоги до транспортного забезпечення сільського господарства. 2. Транспортне забезпечення в аграрній сфері – це сукупність організаційно-економічних відносин і зв’язків, які виникають при задоволенні потреб сільгоспвиробників у ритмічних, узгоджених і якісних перевезеннях вантажів та існують як всередині господарств, так і між відповідними підприємствами й організаціями (автотранспортні парки, автоколони, лізингові компанії, машинно-технологічні станції, виробники техніки тощо). Таким чином, транспортне забезпечення – це система, яка включає: матеріально-технічну базу, логістику перевезень, людський фактор, має відносно самостійну структуру, мету та зовнішні обмеження. 3. Оцінку ефективності використання транспортних засобів не можливо здійснити за допомогою єдиного “універсального” показника. Для цього необхідна система критеріїв, які взаємопов’язані між собою та комплексно доповнюють один одного. До неї доцільно включити окремі техніко-експлуатаційні, економічні показники і показники продуктивності, які дозволять всебічно проаналізувати автомобільні, тракторні та гужові перевезення. 4. За останнє десятиріччя у сфері транспортного забезпечення аграрного виробництва накопичився негативний потенціал: кількість рухомого складу, його якісний стан та ефективність використання суттєво знизилися. Рівень зносу техніки вдвічі перевищує граничне значення, при якому починається руйнування матеріально-технічної бази. Більшість машинобудівних підприємств працюють лише на 10-30% своєї потужності, обсяги виробництва вантажних автомобілів і тракторів скоротилися майже у 22 рази. Водночас зростає імпорт тракторів, який у 2004 році склав майже 65% загальних їх поставок у село. Отже, якщо антикризові заходи не будуть вчасно вжиті, то сільське господарство скоро може попасти у технічну залежність від іноземних виробників транспортних засобів. 5. Між рівнем транспортного забезпечення та виробництвом валової продукції існує досить тісний прямолінійний зв’язок. У свою чергу, обсяги виробництва впливають на обсяги перевезень. При цьому проведений аналіз свідчить про погіршення раціональності перевезень. Ці аспекти необхідно враховувати при формуванні транспортного парку агропідприємств. Виявлена функціональна залежність є прийнятною для інших галузей сільського господарства, оскільки рослинницька продукція займає понад 65% у загальній структурі виробництва (у сільгосппідприємствах – 74%), а питома вага автотранспорту у загальному вантажообігу складає 80%. 6. Визначення прогнозної технологічної потреби сільськогосподарських товаровиробників у транспортних засобах дозволяє більш чітко розробити та корегувати оперативні та стратегічні плани розвитку вітчизняного машинобудування, а також оцінити існуючий фінансовий потенціал країни з метою завчасного прийняття рішення про шляхи його нарощення або формування відповідних антикризових фондів. Для задоволення розрахованої потреби необхідно щорічно інвестувати понад 3 млрд. грн. на придбання та обслуговування транспортних засобів, а сільськогосподарські підприємства на даному етапі володіють менше 2 млрд. грн. на всі напрями діяльності. 7. Нині сільськогосподарські підприємства не мають у розпорядженні достатніх вільних власних коштів, тому акцент розширення інвестування зміщуються на їх залучення із сторони. Зовнішніми джерелами інвестицій можуть бути кошти лізингових фондів, державні дотації на придбання транспортних засобів, в тому числі через механізм часткової компенсації вартості придбаної техніки, та довгострокові кредити комерційних банків на придбання техніки з компенсацією відсотків з державного або місцевого бюджетів. У роботі обґрунтовано напрями їх вдосконалення шляхом застосування до них принципів окупності та конкурсного підходу до розподілу бюджетних коштів. 8. Альтернативні схеми придбання транспортних засобів мають різну привабливість для сільгоспвиробників. На прикладі трактора марки ХТЗ здійснено їх порівняльний аналіз, який показав, що у нинішніх умовах найвигіднішим для сільськогосподарських підприємств є механізм часткової компенсації з бюджету вартості техніки. Однак він не отримує належного розвитку через значне, але поки що економічно невиправдане, лобіювання фінансового лізингу. 9. Одним із пріоритетних напрямів вдосконалення транспортного забезпечення є розвиток ринку транспортних послуг і технічного сервісу, що дозволить за рахунок зміцнення конкуренції знизити вартість відповідних робіт. Формування ринку вживаної техніки, посилення інтеграційних процесів, зокрема міжгосподарської кооперації, сприятиме підвищенню ефективності використання рухомого складу, задоволенню потреб у перевезеннях дрібних та середніх господарств. | |