

# Современные проблемы использования грузового автотранспорта на предприятиях АПК Беларуси и пути их решения

*Проанализировано современное состояние грузового автомобильного транспорта на предприятиях АПК Беларуси, обозначены проблемы использования техники, предложено расширить функции предприятий системы "Агросервис" по транспортному обслуживанию сельского хозяйства, обоснована необходимость рационализации оплаты труда водителей, предложены мероприятия по совершенствованию информационного обеспечения поиска путей повышения эффективности использования грузового автотранспорта.*

*The current situation in the cargo automobile transport of the AIC of Belarus is analyzed in the article. The article determines the problems of using the hardware. It is proposed to extend the functions of the transport service of agriculture by "Agroservice" system of enterprises. The authors justified the need for improving the system of the drivers' wages and suggested the measures for improving the informational instruments of increasing the efficiency of the cargo automobile transport utilization.*

Агропромышленный комплекс (АПК) является одной из ведущих отраслей национальной экономики республики, которая обеспечивает население продовольствием, а промышленность – сырьем. Существенное влияние на эффективность производственно-хозяйственной деятельности предприятий АПК в современных условиях хозяйствования оказывает транспортный фактор.

Важнейшей подсистемой транспортного обеспечения АПК является коммерческая и техническая эксплуатация. Коммерческая эксплуатация – это совокупность свойств системы транспортного обеспечения удовлетворять потребность в перевозках в заданное время в реальных условиях эксплуатации. Из приведенного определения следует, что нацеленность автомобильного транспорта на конечные результаты – это полное и своевременное выполнение заявок обслуживаемых клиентов в конкретных условиях осуществления грузоперевозок.

Только надежное удовлетворение потребностей клиентов в грузоперевозках должно определять конкурентоспособность автотранспортных подразделений. Поэтому проблема повышения эффективности производства сельскохозяйственной продукции на основе эксплуатационной и коммерческой надежности транспорта приобретает особое значение и актуальность.

В течение последнего десятилетия уровень технического оснащения сельскохозяйственного производства значительно снизился. Существенно уменьшился парк машин, нагрузки на каждую из них возросли и в ряде предприятий стали выше нормативных, что неизбежно ведет к снижению объемов выполняемых работ. Заметно сократилось приобретение потребителями АПК техники и оборудования. Используемые в сельском хозяйстве машины почти наполовину выработали технический ресурс и требуют повышенных затрат на ремонт.

Не стал исключением и грузовой автомобильный транспорт. Как свидетельствуют статистические данные, в течение

13 лет (с 1990 по 2003 г.) парк грузовых автомобилей сельскохозяйственных предприятий сократился в физическом исчислении на 35,6 тыс. шт. (нетрудно подсчитать, что в среднем за год выбывали почти три тысячи грузовых машин), составив на начало 2003 г. 38,4 тыс. шт. (или 51,9% от наличия техники 13-летней давности). И если в 1990 г. сельскохозяйственные предприятия страны приобрели 10090 грузовых автомобилей, то в 2002 – уже только 273 (или всего 2,7% от уровня 13-летней давности). Наиболее наглядно отмеченную тенденцию иллюстрирует график (рис.).

Общее количество машин, поступивших в сельскохозяйственные предприятия в 1992-2002 гг. (8921), составило лишь 88,4% их приобретения за один только 1990 г., а в 1994-2002 гг. приобретено грузовых машин только на 1992 единицы больше, чем в первом кризисном году – 1992. Приобретение грузовых автомобилей агропромышленными формированиями страны уменьшилось за анализируемый период времени почти в 37 раз (табл. 1).

Возможность обновления и укрепления материально-технической базы агропромышленного комплекса зависит в первую очередь от финансового состояния предприятий АПК. В настоящее время финансовые возможности сельскохозяйственных предприятий недостаточны для полноценного обновления техники. Агропромышленные формирования не в состоянии приобрести необходимое количество дорогостоящих машин. Именно отсутствие средств на закупку техники у ее потребителей стало преобладающим фактором, обусловившим в середине 90-х годов спад производства в сельскохозяйственном машиностроении. А ведь большое влияние на состояние сельскохозяйственного производства оказывают отрасли, производящие для него промышленные средства производства (прежде всего тракторы, автомобили, сельскохозяйственные машины и оборудование, запасные части к ним), а также предоставляющие хозяйствам агрохимические и транспортные услуги и выполняющие для них работы по капитальному, текущему ремон-



**Рис.** Поступление грузовых автомобилей в сельскохозяйственные предприятия Республики Беларусь в 1990-2002 гг.

там и техническому обслуживанию. Следствием нарушения экономических взаимоотношений сельского хозяйства с производителями материально-технических ресурсов является неудовлетворительное выполнение сельскохозяйственными предприятиями возложенных на них задач, поскольку средства механизации – это материализованные проводники технического прогресса в отрасли, основа внедрения новых технологий производства сельскохозяйственной техники. Главной и наиболее сложной задачей, которую предстоит решить республике, является повышение качества выпускаемой продукции, эффективности использования производственных ресурсов, поскольку эти факторы определяют уровень конкурентоспособности страны в целом и отдельных предприятий в частности. Реализация данной задачи стала проблемой национальной безопасности. Именно поэтому укрепление материально-технической базы сельского хозяйства, наряду с формированием новых экономических отношений, является основой развития и подъема сельского хо-

зяйства, повышения эффективности использования его производственного потенциала. Одновременно рационального использования требует созданная в агропромышленном комплексе техническая база. В этой связи возникает необходимость применения новых форм использования технических средств.

Многие отечественные и зарубежные ученые-экономисты склоняются к мысли, что в сложившихся условиях для большинства сельскохозяйственных товаропроизводителей единственная возможность получения новой техники – это поставка ее по лизингу.

Сама по себе идея лизинга далеко не нова: еще в 1877 г. телефонная компания "Bell" приняла решение не продавать свои телефонные аппараты, а сдавать их в аренду. Сегодня лизинг – это одно из средств финансирования капиталовложений практически во всем мире. Лизинговые операции, пожалуй, являются единственной сферой приложения капитала, не подвергшихся в последние 25-30 лет влиянию резких спадов в экономике. В развитых странах под воздействием растущего наукоемкого способа производства отношения купли-продажи новой техники и нового технологического оборудования все зримее уступают место отношениям лизинга. Через лизинг осуществляется от 10 до 20% капиталовложений в экономически развитых странах. Посредством лизинга там реализуется около 25% вновь произведенных средств производства.

Лизинг – одно из средств повышения системы обеспеченности сельскохозяйственных товаропроизводителей и предприятий перерабатывающих отраслей агропромышленного комплекса машинами и оборудованием. Это особая форма финансирования товаропроизводителей на приобретение материально-технических средств и, по существу, представляет собой передачу потребителю техники в долгосрочную аренду с оплатой ее стоимости не сразу, а по частям в течение 3-5 и более лет. Кроме того, пользователь

**Таблица 1.** Приобретение грузовых автомобилей, их наличие и выбытие на предприятиях АПК Республики Беларусь в 1990-2002 гг., тыс. шт.

Годы	Наличие техники на конец года	Количество поступивших грузовых автомобилей		Количество выбывших грузовых автомобилей	
		всего	в процентах к наличию	всего	в процентах к наличию
1990	74,0	10,090	13,64	нет данных	-
1991	72,5	9,074	12,52	10,574	14,58
1992	71,5	2,377	3,32	3,377	4,72
1993	70,4	2,176	3,09	3,276	4,65
1994	66,3	0,952	1,44	5,052	7,62
1995	63,3	0,261	0,41	3,261	5,15
1996	59,9	0,325	0,54	3,725	6,22
1997	56,4	0,440	0,78	3,940	6,98
1998	53,9	0,502	0,93	3,002	5,57
1999	50,0	0,495	0,99	4,395	8,79
2000	46,3	0,588	1,27	4,288	9,26
2001	42,5	0,532	1,25	4,332	10,19
2002	38,4	0,273	0,71	4,373	11,39
Всего	x	32,085	x	58,595	x

(арендатор) оплачивает владельцу машин (арендодателю) определенные проценты за кредит, восполняет нормативную прибыль, а также стоимость оказанных услуг.

Таким образом, для сельскохозяйственного товаропроизводителя лизинг призван решить две проблемы – приобретение техники и финансирование покупки. Он считается одним из перспективных средств повышения обеспеченности сельскохозяйственного производства, перерабатывающих и обслуживающих отраслей АПК машинами и оборудованием, а также средствами их обновления.

Наряду с лизингом в агропромышленном комплексе страны можно применять и другой вариант использования технических средств. В рыночных условиях, когда особую актуальность приобретают вопросы снижения затрат на получение продукции, агропромышленным формированиям не всегда целесообразно иметь в своей собственности весь набор средств производства, необходимый для обеспечения сельскохозяйственного производства. В качестве одной из наиболее рациональных форм использования технических средств различного назначения может быть прокат, который призван обеспечить наиболее полное удовлетворение предприятий АПК комплексом услуг, особенно связанных с работой сложных машин и технических средств, пользующихся повышенным спросом. Прокат позволяет значительно повысить эффективность использования имеющихся технических средств.

Однако при всех плюсах двух названных форм решения проблемы повышения эффективности использования материально-технической базы агропромышленного комплекса страны, ее обновления и пополнения как лизинг, так и прокат технических средств имеют очевидные недостатки, связанные с необходимостью выделения и использования дополнительных финансовых ресурсов на выплату процентов за кредит, выполнение нормативной прибыли и стоимости оказываемых услуг. Эти средства – зачастую немалые ввиду дороговизны техники – отвлекаются из процесса финансирования неотложных нужд производственных отраслей агропромышленного комплекса, что может негативно отразиться на состоянии растениеводства и животноводства – важнейших отраслей АПК. Кроме того, приобретаемая по лизингу техника до выплаты всей суммы арендной платы по договору и окончательного расчета с арендодателем не является собственностью арендатора – сельскохозяйственного предприятия, а значит, оно ограничено в возможностях наиболее полного и эффективного применения технических средств по собственному усмотрению. При использовании проката может возникнуть проблема с получением в пользование необходимой техники в периоды массовых сельскохозяйственных работ, когда все предприятия АПК испытывают потребность в одних и тех же технических средствах в большом количестве. Исходя из сказанного, по нашему мнению, необходимо искать новые, более рациональные и эффективные формы использования технических средств в агропромышленном комплексе, позволяющие стабилизировать состояние его материально-технической базы, добиться ее обновления и пополнения с максимальной возможной эффективностью в современных условиях

хозяйствования. Дальнейшее совершенствование системы производственно-технического обслуживания в АПК должно осуществляться на республиканском, областном и особенно районном уровне. В настоящее время на уровне административного района ремонтные и снабженческие службы объединяются в одну организацию с целью повышения качества предоставляемых услуг и снижения издержек сельскохозяйственного производства.

В 2002 г. на базе функционировавших ранее предприятий по материально-техническому обеспечению, производственно-техническому и агрохимическому обслуживанию сельского хозяйства было создано единое предприятие агросервиса, одной из функций которого является оказание транспортных услуг сельскохозяйственным предприятиям. Выполнение этой функции особое значение приобретает в современных условиях хозяйствования.

Проведенное на примере предприятий АПК Островецкого района Гродненской области исследование показало, что в 2002 г. фактический уровень себестоимости грузоперевозок в целом по району составил 1398 руб., тогда как в среднем по сельскохозяйственным предприятиям – 1500 руб., а в обслуживающих предприятиях АПК – 1106 руб. Более того, себестоимость 10 ткм на внехозяйственных перевозках (для сельскохозяйственных предприятий – это все работы по перевозке приобретенных у поставщиков материальных ресурсов и по реализации готовой продукции покупателям, а для обслуживающих предприятий – услуги, оказываемые сельскому хозяйству по материально-техническому обеспечению сельских товаропроизводителей и реализации готовой продукции сельскохозяйственных предприятий, т. е. в обоих случаях подразумеваются одни и те же виды транспортных работ) в сельскохозяйственных предприятиях (1764 руб.) значительно (на 44%) превышает аналогичный показатель в обслуживающих предприятиях (1225 руб.). Другими словами, автомобильный транспорт районных предприятий выполняет одну и ту же работу на 44 % эффективнее, чем автопарк сельскохозяйственных предприятий. Более наглядно рассматриваемые показатели отражены в таблице 2.

Именно поэтому с целью повышения эффективности использования грузового автомобильного транспорта в агропромышленном комплексе, обеспечения реальных возможностей обновления и пополнения парка грузовых машин и укрепления на этой основе материально-технической базы АПК нами предлагается расширить круг функций автопарков районных предприятий агросервиса, передав последним весь объем работ по обеспечению сельскохозяйственных предприятий материальными ресурсами и реализации готовой продукции сельских товаропроизводителей, а грузовой автотранспорт последних сосредоточить исключительно на внутривозвратных перевозках (доставка семян сельскохозяйственных культур на поля в период посевной кампании, отвозка сельскохозяйственной продукции с полей в хранилища во время уборки, внутривозвратная переброска материальных ресурсов между фермами, бригадами, участками, выполнение транспортных работ для населения, оказание автоуслуг на коммерческой основе другим юридическим лицам).

Предлагаемое перераспределение функций между сельскохозяйственными и обслуживающими их предприятиями оправдывает себя лишь при условии получения реального эффекта от такого шага. Целесообразность рассматриваемого мероприятия подтверждается следующим экономическим обоснованием. Из таблицы 2 видно, что если бы в 2002 г. в Островецком районе весь объем внехозяйственных перевозок в сельском хозяйстве выполнялся автомобильным транспортом обслуживающих предприятий, то общая сумма затрат сельских товаропроизводителей на такие перевозки вместо фактических 2198,4 млн. руб. составила 1526,6 млн. руб. Учитывая, что в этом случае весь объем услуг районного предприятия сельскохозяйственные организации должны оплатить, и руководствуясь системой расчетов за грузоперевозки, действующей в районном предприятии агросервиса "Островецкая сельхозтехника", получим, что затраты сельских товаропроизводителей составят 1930,3 млн. руб. Сумма возможного эффекта равна, таким образом, 268,1 (2198,4 – 1930,3) млн. руб., или 127,7 тыс. долл. США.

В 2002 г. фактический расход топлива предприятиями АПК Островецкого района составил 792,2 тыс. кг бензина и 305,2 тыс. кг дизельного топлива. При отпускных ценах предприятий концерна "Белнефтехим" в размере 820 руб. за 1 кг бензина А-76 и 795 руб. за 1 кг дизельного топлива общая стоимость израсходованных нефтепродуктов за год составит 892,2 млн. руб. Но если учесть, что цена реализации горюче-смазочных материалов включает 20%-ную торговую наценку, то стоимость сожженного за год топлива без наценки составит 743,1 млн. руб. Сумма возможной экономии равняется в данном случае 149,1 млн. руб., или 71 тыс. долл. США. Приобретать же нефтепродукты без торговой надбавки посредников можно только непосредственно на нефтепе-

рерабатывающих заводах. Возможность такого приобретения значительно упрощается в рамках районного предприятия.

Кроме того, считаем целесообразным освободить транспортное подразделение обслуживающего предприятия от уплаты платежей в бюджет из выручки в оба фонда поддержки сельскохозяйственных производителей (2+2,5%). Принимая за основу объем внехозяйственных перевозок, выполненных всеми предприятиями АПК Островецкого района в 2002 г. (1448 тыс. ткм) по фактической себестоимости 10 ткм на внехозяйственных перевозках обслуживающих предприятий (1225 руб.), и руководствуясь системой оплаты услуг грузовых машин Островецкой сельхозтехники, получим общую сумму выручки от реализации услуг грузового автотранспорта в размере 224,2 млн. руб. В данном случае годовая сумма отчислений в бюджетные фонды поддержки сельскохозяйственных товаропроизводителей составит 10,1 млн. руб., или 4,8 тыс. долл. США, которые при их освобождении от уплаты в бюджет можно направить на укрепление материально-технической базы предприятий АПК.

Таким образом, годовая сумма экономического эффекта от осуществления предлагаемых мероприятий может достигнуть 427,3 руб., или 203,5 тыс. долл. США. В расчете на одно сельскохозяйственное предприятие района это составит 14,5 тыс. долл. США. Такие средства может сэкономить за год каждое хозяйство за счет оптимизации грузоперевозок. При средней стоимости грузового автомобиля среднего класса 7-8 тыс. долл. США это позволит сельскохозяйственным предприятиям приобретать две машины в год, благодаря чему улучшится состояние грузового автотранспорта как важного элемента материально-технической базы АПК.

**Таблица 2.** Объем грузооборота, затраты на грузоперевозки и себестоимость тонно-километра на предприятиях АПК Островецкого района в 2002 г.

<i>Показатели</i>	<i>Значения показателей</i>
Фактические затраты на грузоперевозки – всего по району, млн. руб.	8116,9
в том числе в сельскохозяйственных предприятиях	6460,9
из них по внутрихозяйственным перевозкам	4262,5
по внехозяйственным перевозкам	2198,4
в обслуживающих организациях	1656,0
из них по внутрихозяйственным перевозкам	1408,7
по внехозяйственным перевозкам	247,3
Объем грузооборота автопарка – всего по району, тыс. ткм	5806,1
в том числе в сельскохозяйственных предприятиях	4308,7
из них на внутрихозяйственных перевозках	3062,5
на внехозяйственных перевозках	1246,2
в обслуживающих организациях	1497,4
из них на внутрихозяйственных перевозках	1295,6
на внехозяйственных перевозках	201,8
Себестоимость 10 ткм – всего по району, руб.	1398
в том числе в сельскохозяйственных предприятиях	1500
из них на внутрихозяйственных перевозках	1392
на внехозяйственных перевозках	1764
в обслуживающих организациях	1106
из них на внутрихозяйственных перевозках	1087
на внехозяйственных перевозках	1225

Важнейшим средством, обеспечивающим достижение положительных производственных и финансовых результатов, а значит, и социальную защищенность коллектива предприятия АПК, является рациональная организация оплаты труда. Оплата труда водителей грузовых машин на предприятиях АПК осуществляется на основании часовых тарифных ставок (повременная форма оплаты труда) либо по расценкам за единицу выполненных транспортных работ (сдельная форма). В обслуживающих предприятиях агросервиса и в сельскохозяйственных предприятиях сдельная форма применяется для оплаты труда водителей на перевозках сельскохозяйственной продукции в период ее массовой уборки (для автопарка предприятия агросервиса – это работа на центровывозе продукции из хозяйств в заготовительные пункты). Все остальные виды грузоперевозок оплачиваются по часовым тарифным ставкам за отработанное время, в том числе и услуги грузового автотранспорта обслуживающих предприятий на перевозке сельскохозяйственной продукции с полей в хранилища непосредственно в хозяйствах.

С целью совершенствования системы оплаты мы предлагаем труд водителей районных предприятий агросервиса на отвозке сельскохозяйственной продукции с поля в хранилища сельскохозяйственных предприятий в период уборки оплачивать не по часовым тарифным ставкам, а по сдельным расценкам за фактический объем перевезенного груза. Тем самым стимулируется более активное участие в грузоперевозках, у водителей появляется возможность больше заработать, что позволит добиться роста объема выполненных транспортных работ и суммы выручки от работы автомобиля. По результатам проведенного анализа работы грузового автомобиля КамАЗ-55102 районного предприятия на перевозке зерна от комбайна на зерноток в СПК "Ворняны" за один рабочий день (2 августа 2002 г.) можно заключить, что применение сдельных расценок для оплаты труда водителя способствовало бы улучшению использования рабочего времени и пробега машин, объем выполненных транспортных работ вследствие этого увеличится в 3,7 раза и, несмотря на объективный рост общей суммы затрат на грузоперевозки, себестоимость 10 ткм снизится более чем в 2 раза, а сумма заработной платы водителя увеличится на 32,5% (табл. 3).

Эффективность поиска путей лучшего использования грузового автотранспорта на предприятиях АПК определяется полной, достоверной и своевременной информацией, получаемой с помощью бухгалтерского учета и экономического анализа работы автопарка. На современном этапе функционирования предприятий АПК учет и анализ использования грузовых машин имеют ряд недостатков.

С целью совершенствования учетно-аналитической работы на данном участке необходимо преодолеть формализм при заполнении бухгалтерских документов, вести бухгалтерский учет использования грузового автотранспорта по всему комплексу показателей в разрезе постоянных и переменных издержек, максимально использовать ресурсы персональных компьютеров путем внедрения новейших программных продуктов, вместо показателя выработки автотранспорта в расчете на один автомобилетонно-день нахождения машин в хозяйстве рассчитывать и анализировать выработку на один автомобилетонно-день в работе, изучать основные технико-эксплуатационные показатели и себестоимость услуг грузового автотранспорта в разрезе классификационных групп автопарка, наиболее полно проводить анализ финансовых результатов от реализации услуг грузового автотранспорта. Это позволит добиться повышения экономической значимости и достоверности информации, получаемой с помощью бухгалтерского учета и экономического анализа, благодаря чему учет и анализ будут более полно выполнять возложенные на них функции действенных рычагов управления производством.

С целью углубления анализа объема грузооборота предлагается проводить подсчет резервов его роста в разрезе классификационных групп автопарка (например, по маркам машин), а не только исходя из средних данных в целом по автохозяйству. Проведенные по автопарку СПК "Ворняны" расчеты показывают, что с углублением анализа объема грузооборота появилась возможность подсчитать резерв его увеличения в размере 161,3 тыс. ткм, что составляет 67% фактического объема грузооборота автопарка 2002 г. и на 42,5% выше резерва, подсчитанного по традиционной методике. Это позволит изыскать дополнительные возможности более эффективной работы грузового автотранспорта на предприятиях АПК.

**Таблица 3.** Результаты работы грузового автомобиля КамАЗ-55102 на перевозке зерна от комбайна на зерноток в СПК «Ворняны» за 2 августа 2002 г.

Показатели	Результаты работы	
	фактические при существующей системе	при предлагаемой системе
Количество поездок с грузом	1	4
Перевезено зерна за день, т	4,2	15,5
Выполнено тонно-километров	67,2	248
Общий пробег автомашины, км	46	94
в том числе с грузом	8	32
Коэффициент использования пробега	0,17	0,34
Время нахождения автомашины, ч:		
в наряде	12	12
в пробеге	1,2	2,5
Коэффициент использования рабочего времени	0,1	0,21
Общая сумма затрат на грузоперевозки, руб.	11220	19072
Себестоимость 10 ткм, руб.	1669	769