

2. О вопросах переоценки основных средств, доходных вложений в материальные активы, объектов незавершенного строительства и оборудования к установке [Электронный ресурс]: Указ Президента Республики Беларусь 20.10.2006г. №622 // Информационно-правовая система Нормативка.by. – Режим доступа: <https://normativka.by/lib/document/500078996/sid/e58d504659b649c2bc62bc862c1bc2b5>. – Дата доступа: 13.05.2019 г.

3. О порядке проведения переоценки основных средств, доходных вложений в материальные активы, оборудования к установке [Электронный ресурс]: постановление Министерства экономики Республики Беларусь, Министерства финансов Республики Беларусь и Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь 05.11.2010 г. №162/131/37 // Информационно-правовая система Нормативка.by. – Режим доступа: <https://normativka.by/lib/document/500123059/sid/e58d504659b649c2bc62bc862c1bc2b5>. – Дата доступа: 13.05.2019 г.

4. Ярош, М. Ф. Порядок проведения переоценки основных средств. Часть 1 [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система Нормативка.by. – Режим доступа: <https://normativka.by/lib/document/49135/rev/20160204>. – Дата доступа: 13.05.2019 г.

УДК 331.103:629.35

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА

И. И. Дегтяревич

УО «Гродненский государственный аграрный университет»

г. Гродно, Республика Беларусь

(Республика Беларусь, 230008, г. Гродно, ул. Терешковой, 28; e-mail: ggau@ggau.by)

***Ключевые слова:** грузовой автотранспорт, мясокомбинат, эффективность, использование, эксплуатация, производственная программа, технико-экономические показатели, грузооборот, затраты, срок окупаемости.*

***Аннотация.** В данной статье рассмотрены краткая организационно-производственная характеристика жизнедеятельности открытого акционерного общества (ОАО) «Гродненский мясокомбинат», проанализированы роль и значение имеющегося у него грузового автомобильного транспорта, исследованы основные факторы и условия повышения эффективности его эксплуатации. При этом уделено соответствующее внимание его составу, назначению, структуре по сроку эксплуатации и грузоподъемности, а также анализу отдельных технико-эксплуатационных и экономических показателей работы в среднем за последние три года (2016-2018 гг.). Кроме этого, в статье проведено экономическое обоснование производственной перспективной программы использования наиболее активно эксплуатируемых трех групп грузового автомобильного транспорта и на примере полуприцепа «ДЖУМБО» проведен расчет экономической целесообразности приобретения отдельных видов новой техники.*

ORGANIZATIONAL ASPECTS OF THE USE OF TRUCKS

I. I. Degtyarevich

EI «Grodno state agrarian university»

Grodno, Republic of Belarus

(Republic of Belarus, 230008, Grodno, 28 Tereshkova st.; e-mail:

ggau@ggau.by)

Key words: trucks, meat processing plant, efficiency, use, operation, production program, technical and economic indicators, turnover, costs, payback period.

Summary. In this article, a brief organizational and production characteristics of activity of open joint stock company (OJSC) «Grodno meat-packing plant», analyzed the role and importance of existing road freight transport, the basic factors and conditions increase the efficiency of its operation. At the same time, appropriate attention is paid to its composition, purpose, structure in terms of service life and load capacity, as well as to the analysis of individual technical and operational and economic performance indicators on average over the past three years (2016-2018). In addition, the article providecoalition study of an industrial-looking program of using the most actively operated three groups of trucks and semi-trailer example «JUMBO» the calculation of the economic feasibility of purchasing certain types of new equipment.

(Поступила в редакцию 03.06.2019 г.)

Введение. Автомобильный транспорт является неотъемлемой составной частью народнохозяйственного комплекса страны. Отлаженная система транспортного обслуживания служит необходимым условием успешной работы любого субъекта хозяйствования, т. к. грузовые автомобили принимают участие практически во всех технологических операциях. Особенно это относится к агропромышленному комплексу, который характеризуется большим разнообразием транспортных работ.

Автотранспорт требует к себе особого внимания в связи с высокой ресурсоемкостью. Здесь сосредоточено около 7% общей численности занятых в народном хозяйстве и более 15% основных фондов. Вместе с тем следует отметить, что за период с 1990 г. по настоящее время парк грузовых автомобилей только в сельскохозяйственных организациях сократился более чем в три раза, а приобретение автомашин в среднем за год не превышало 5% к их наличию. Износ автопарка предприятий АПК составил к концу 2018 г. порядка 80%. Поэтому выявление путей улучшения использования грузового автотранспорта и выработка системы мер по их реализации приобретает особое значение. Важность и актуальность данной проблемы и определила выбор направления данного научного исследования.

Цель работы – изучение организационных аспектов возможного повышения уровня использования грузового автотранспорта, а объектом ее проведения является ОАО «Гродненский мясокомбинат».

Материал и методика исследований. В процессе написания статьи были использованы годовые отчеты данного акционерного общества, а также первичные материалы его автотранспортного цеха за 2016-2018 гг. При этом были применены общепринятые методы и методики экономического анализа.

Результаты исследований и их обсуждение. ОАО «Гродненский мясокомбинат» функционирует с 1973 г. Оно расположено в северной промышленной зоне г. Гродно и занимает площадь около 11 га. Это одно из крупнейших в Республике Беларусь мясоперерабатывающих предприятий полного цикла. Здесь внедрены самые современные технологии производства. Основным видом его деятельности является переработка сельскохозяйственного животного сырья. Предприятие ежемесячно поставляет на рынок примерно 2500 т колбасных изделий, 800 т мяса и 400 т полуфабрикатов. Всего же в каталоге данного ОАО насчитывается свыше 450 различных наименований мясной продукции.

Для обеспечения четкой организации производственного процесса мясокомбинат располагает рядом технологически связанных производств. К ним относятся убойный, мясожировой, колбасно-кулинарный, компрессорный, автотранспортный и ремонтно-строительный цеха, а также холодильник, торговые точки и ресторан «Замок Зеваны» [1].

Предприятие имеет относительно устойчивые экономические показатели и стабильное финансовое положение. Основными потребителями его продукции является население г. Гродно и Гродненской области, г. Минск и Минской области. Часть продукции реализуется за пределами Республики Беларусь в такие страны, как Россия, Азербайджан, Армения, Казахстан, Гонконг и Вьетнам. Бесперывный процесс модернизации позволяет ему расширять ассортимент продукции и выходить на новые рынки сбыта.

Основными поставщиками животных на мясокомбинат являются сельскохозяйственные организации Гродненского, Берестовицкого, Вороновского и ряда других районов Гродненской области. В этой связи большую роль играет четкая организация использования на предприятии имеющегося грузового автотранспорта.

Уровень технико-эксплуатационных и экономических показателей его работы складывается под воздействием многочисленных факторов [2]. Важнейшими среди них являются техническое состояние и

срок службы автотранспортных средств, своевременное проведение их текущих ремонтов и технических обслуживаний, система оплаты труда и уровень профессиональной подготовки водителей, рациональная организация и эффективная работа диспетчерской службы, состояние дорожной сети и др.

По данным в среднем за три последних года на предприятии числится 41 грузовой автомобиль, или 76% от общего количества автопарка. Все указанные автомобили находятся в исправном состоянии и участвуют в производственном процессе. Срок их эксплуатации колеблется от 1 до 20 лет. Причем это в основном машины трехлетнего (65,6%), девятилетнего (21,3%), пятнадцатилетнего (11,3%) и двадцатилетнего (1,8%) возраста. Грузооборот автопарка формируется подвижным составом разных марок и различной грузоподъемности.

Анализ структуры парка грузовых автомобилей изучаемого предприятия в зависимости от грузоподъемности позволяет сделать вывод о том, что наибольший удельный вес в ней на протяжении 2016-2018 гг. имеют грузовые автомобили высокой грузоподъемности (от 20 до 40 т). Их удельный вес составляет в среднем 26,8%. Грузоподъемностью от 1,5 до 3 т и от 3 до 5 т обладают по 22% автомобилей. Основные технико-экономические показатели использования автотранспорта на предприятии по годам колеблются.

Увеличение парка грузовых машин в последнем году на 36% сказалось на снижении количества отработанных дней в расчете на 1 автомобиль с 236 до 229 и снижении коэффициентов использования в работе с 0,65 до 0,63 и пробега с 0,52 до 0,50. В то же время существенно возросли общий пробег, в т. ч. с грузом, а также объем перевезенного сырья и готовой продукции. В конечном итоге это повлекло за собой увеличение коэффициента использования грузоподъемности с 0,84 в 2016 г. до 0,88 в 2018 г. Все это в совокупности привело к увеличению грузооборота на 14,5%.

В настоящее время на мясокомбинате работает 58 водителей. Почти все они со стажем работы на предприятии свыше 3-х лет. У 39,6% водителей имеются категории В, С, Д, Е, у 27,6% – категории В, С, Е и остальные 32,8% имеют категории В, С. Оплата труда у всех водителей повременно-премиальная.

Рациональное использование грузового автотранспорта приобретает особую актуальность в условиях экономического кризиса, увеличения срока эксплуатации и физического износа автомобилей, роста цен на горюче-смазочные материалы и т. д. Поэтому особенно важно сократить холостые пробеги техники, уменьшить потери рабочего времени, более интенсивно загружать грузовые автомобили.

С этой целью нами была разработана производственная программа на примере самых распространенных на комбинате марок автомобилей: ГАЗ-33021, ГАЗ-33104; МАН-19322 и СКАНИЯ-143М. У них по группам соответственно одинаковая грузоподъемность: 1,5 т; 3,5 т и 20 т (таблица 1). По остальным маркам программа составляется аналогично.

В соответствии с данной производственной программой на перспективу (2020 г.) планируется перевезти четырьмя фургонами-рефрижераторами ГАЗ-33021 и пятью ГАЗ-33104 соответственно 1219 и 3542 т груза, а восемь полуприцепами-рефрижераторами в агрегате с седельными тягачами МАН и СКАНИЯ – 30976 т груза. Общий грузооборот при этом составит соответственно 46,9; 170 и 2283 тыс. ткм. Коэффициент использования грузоподъемности составит 0,88 по всем трем группам автомобилей, а использования пробега – 0,5.

Таблица 1 – Производственная программа работы автопарка

Показатели	Марки автомобилей		
	ГАЗ-33021 (фургон рефрижератор)	ГАЗ-33104 (фургон рефрижератор)	МАН-19322 (СКАНИЯ 143М) (полу- прицеп- рефрижератор)
Среднесписочное количество автомобилей, ед.	4	5	8
Грузоподъемность автомобилей, т	6,0	17,5	160,0
Коэффициент использования грузоподъемности	0,88	0,88	0,88
Полезная грузоподъемность, т	5,3	15,4	140,8
Число дней работы автомобилей за год	230	230	220
Время пребывания в работе, ч	1840	1840	1760
Среднесуточный пробег автомобилей, км	335	418	670
Общий пробег за год, тыс. км	77,1	96,1	147,4
Коэффициент использования пробега	0,5	0,5	0,5
Общий объем грузоперевозок, т	1219	3542	30976
Грузооборот, тыс. ткм	46,9	170	2283
Эксплуатационные затраты, руб.	8502,6	12755,3	37892,4

Под данную производственную программу нами также запланированы все необходимые затраты. В частности, для четырех ГАЗ-33021 они составят 8502,6 руб., для пяти фургонов ГАЗ-33104 – 12755,3 руб. и на эксплуатацию восьми автомобилей МАН и СКАНИЯ – 37892,4 руб.

В настоящее время часть животных доставляется из сельскохозяйственных организаций на мясокомбинат специализированным транспортом, заказываемым на договорной основе у Гродненского предприятия «Облагропромтранс». В условиях финансово-экономического кризиса это не совсем выгодно для акционерного общества. Поэтому мы предлагаем отказаться от сторонних услуг подобного рода и полностью перейти на обслуживание всех потребностей своим автотранспортом.

Наиболее оптимальным вариантом решения данной проблемы является возможность приобретения недостающих грузовых автомобилей за счет собственных средств предприятия. С этой целью нами выполнен расчет экономического обоснования приобретения мясокомбинатом полуприцепа «Джумбо» для перевозки крупного рогатого скота (таблица 2).

Таблица 2 – Экономическое обоснование приобретения полуприцепа «ДЖУМБО»

Показатели	Значение показателей
Ориентировочная стоимость полуприцепа, руб.	21000
Срок лизинга, лет	3,5
Грузоподъемность, т	27
Возможный объем перевозки скота за месяц, т	1200
Максимальный пробег полуприцепа в день, км	300
Расходы по эксплуатации полуприцепа в месяц, руб.	1188
Стоимость услуги по перевозке 1200 т скота транспортом «Облагропромтранс»:	
– грузоподъемность, т	10
– количество рейсов, шт.	120
– средний радиус доставки, км	125
– общий пробег на все ездки, км	15000
– тариф за 1 км, руб.	0,147
– итого расходов, руб.	2211
Экономический эффект от перевозки скота полуприцепом «ДЖУМБО», руб.	1023
Срок окупаемости полуприцепа, мес	20,5

Из данных таблицы 2 видно, что если бы все подлежащие к транспортировке в течение месяца 1200 т крупного рогатого скота выполнялись автотранспортом «Облагропромтранса», то общая сумма затрат мясокомбината на эти цели составила бы 2211 руб. Если же использовать для этого закупленный полуприцеп «Джумбо», то данные затраты составят всего лишь 1188 руб. Тогда сумма возможного экономического эффекта будет равна 1023 руб., а срок окупаемости приобретаемого полуприцепа составит 20,5 мес, или 1,7 года.

Заключение. Таким образом, исследования показывают, что роль автомобильного транспорта в агропромышленном производстве постоянно возрастает. От квалифицированности его использования в значительной мере зависит бесперебойное обеспечение технологического процесса, качество и сохранность готовой продукции. В то же время эксплуатируемый грузовой автотранспорт характеризуется высокой степенью износа и поэтому нуждается в периодическом обновлении, которое позволит существенно снизить затраты и получать соответствующий экономический эффект.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дегтяревич, И. И. Совершенствование структуры управления в ОАО «Гродненский мясокомбинат» / И. И. Дегтяревич, Н. А. Дегтяревич // Современные технологии сельскохозяйственного производства: сб. науч. ст. по матер. ХУ111 межд. науч.-пр. конф. – Гродно: ГГАУ, 2015. – С. 35-36.
2. Сайганов, А. С. Повышение эффективности функционирования системы производственно-технического обслуживания сельского хозяйства / А. С. Сайганов; под ред. В. Г. Гусакова. – Минск: Ин-т сист. иссл. в АПК НАН Беларуси, 2012. – 311 с.
3. Справочник нормативов трудовых и материальных затрат для ведения сельскохозяйственного производства / НАН Беларуси; Ин-т экономики – Центр аграрной экономики; под ред. В. Г. Гусакова. – Минск: Белорус. наука, 2006. – 709 с.

УДК 631.16:631.14:636.5

МЕТОДИКА КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ ПТИЦЕФАБРИК

Н. К. Довнар

УО «Гродненский государственный аграрный университет»

г. Гродно Республика Беларусь

(Республика Беларусь, 230008, г. Гродно, ул. Терешковой, 28; e-mail: ggau@ggau.by)

Ключевые слова: деловая активность, многомерный анализ, птицеводство, оборачиваемость, методика.

Аннотация. В статье представлена методика комплексной оценки деловой активности птицеводческих предприятий, суть которой состоит в использовании инструментария многомерного сравнительного анализа, на основе которого проводится сопоставление результатов деятельности крупных птицеводческих организаций Гродненской области по широкому спектру обобщающих и специфических показателей. В целях выполнения задачи повышения уровня деловой активности разработано качественное методическое обеспечение, способствующее оптимальному и правильному принятию управленческих решений. Для проведения многомерного анализа деловой активности птицеводческих предприятий Гродненской области на основе предложенной методики ее оценки нами были выбраны наиболее существенные показатели