

П. Д. ШИНКАРЕВ,  
кандидат экономических наук;

Т. И. ШКОР,  
экономист

## НЕКОТОРЫЕ РЕЗЕРВЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В СОВХОЗАХ И КОЛХОЗАХ

С ростом интенсивности сельскохозяйственного производства непрерывно возрастает объем транспортных работ. Если в довоенные и первые послевоенные годы грузооборот в совхозах и колхозах страны составлял менее 100 *ткм* в расчете на гектар пашни, то в настоящее время он превышает 200, а в ряде хозяйств достигает 500—700 *ткм*.

В совхозах и колхозах Белоруссии в среднем на 1 га пашни перевозится 13—15 *т* грузов, что составляет 200—220 *ткм*. На долю автомобильного транспорта приходится 60—75% всего грузооборота, или около 30% общего объема всех сельскохозяйственных работ.

Вместе с тем быстро увеличивающийся грузовой автомобильный парк совхозов и колхозов используется еще плохо — вдвое хуже, чем в целом по народному хозяйству страны. Простой грузовых автомобилей в колхозах и совхозах достигают 41%. Транспортные издержки по различным видам сельскохозяйственной продукции достигают 30—45% общих затрат на ее производство.

Отсюда видно, что резервы для улучшения использования грузового автомобильного транспорта совхозов и колхозов поистине огромны и использование их принесет хозяйствам большой экономический эффект. Рассмотрим эти резервы на примере совхоза им. Фрунзе Минского района и других хозяйств Белорусской ССР.

Известно, что эффективность использования грузовых

автомобилей в совхозах и колхозах характеризуется специальной системой показателей, к которым относятся выработка в тоннах и тонно-километрах на одну среднесписочную автомобиле-тонну за анализируемый период, себестоимость тонно-километра, общий пробег с грузом и среднесуточный пробег в среднем на одну автомашину, коэффициенты использования машин, пробега, грузоподъемности и другие. Сравнительно хорошие эти показатели лишь в некоторых хозяйствах нашей республики. В колхозе «Авангард» Копыльского района выработка в среднем на одну автомобиле-тонну за год составляет 1156 тонн груза, или 16 452 *ткм*, себестоимость 1 *ткм* — 5,6 коп., общий годовой пробег в среднем на одну машину — 34 800 *км*, в т. ч. с грузом — 16 400 *км*, среднесуточный пробег — 134 *км*. В колхозе «Память Ильича» этого же района коэффициент использования грузоподъемности равен 1,17, коэффициент использования автомобильного парка — 0,89.

К сожалению, в большинстве хозяйств республики эффективность использования грузовых автомашин значительно ниже. Так, за 1967—1969 гг. годовая выработка на автомобиле-тонну в колхозах и совхозах БССР находилась в пределах 666—980 *т* или 11 240—12 400 *ткм*, общий годовой пробег на одну машину был равен 26 600—31 000 *км*, в т. ч. с грузом — 13—15 тыс., себестоимость 1 *ткм* составила 8—8,2 коп., коэффициент использования автомобильного парка равен 0,7—0,74, грузоподъемности — 0,79—0,80.

Чтобы заложить основу для высокоэффективного использования грузового автомобильного транспорта, необходимо в первую очередь правильно укомплектовать парк грузовых автомашин как по численному, так и по марочному составу. Он должен быть приведен в соответствие с размерами и специализацией хозяйства, объемом и характером грузов, состоянием дорог и другими особенностями производственных условий. Имеются современные методические разработки, указывающие как это сделать.

Выполнение этого требования имеет первостепенное значение. При нарушении его невозможно добиться высокоэффективного использования автомашин даже при самом строгом соблюдении других требований.

Характерен в этом отношении совхоз им. Фрунзе

Минского района. До 1966 г. в хозяйстве на 1000 га пашни имелось примерно 11 грузовых автомашин (в двухтонном исчислении) при норме 10. Начиная с 1966 г., хозяйство стало необоснованно резко увеличивать численность грузового автопарка и довело ее к 1969 г. до 21 автомашины на 1000 га пашни. Результатом такого увеличения парка явилось снижение выработки в расчете на одну автомобиле-тонну с 703 т в 1965 г. до 447 т в 1968 г., или с 9,3 до 7,1 тыс. тонно-километров. Общий годовой пробег машины уменьшился с 26 до 22 тыс. километров, в том числе с грузом — с 12 до 10 тысяч. Себестоимость 1 ткм возросла с 8 до 11,6 коп. Таким образом, эффективность использования автопарка снизилась почти по всем показателям.

Снижение уровня использования автопарка вызывается в этом совхозе не только излишком автомашин, но и неудачным подбором их состава по маркам. Хозяйство приобрело три автомашины ЗИЛ-555, грузоподъемность которых используется в среднем за год немногим больше, чем наполовину, а отсюда крайне высокие затраты на перевозку грузов этими машинами. Дело в том, что из-за малой емкости кузова загрузить полностью их удается только при транспортировке песка и щебня. Нарастание же кузова затрудняется, борта оказываются настолько высокими, что автомашина не может подъехать под погрузчик.

Известно, что приобретать следует ту марку автомашины, для полной загрузки которой имеется необходимое количество грузов. В совхозе им. Фрунзе пренебрегли этим требованием, а отсюда — низкий уровень использования грузоподъемности и другие отрицательные последствия.

Одновременно с комплектованием автопарка необходимым количеством машин подходящих марок следует подбирать водителей соответствующей квалификации.

Анализ использования грузового автомобильного парка Слуцкого, Копыльского, Несвижского, Волковыского и других районов показывает, что в тех хозяйствах, где водителей больше, чем грузовых машин, автопарк используется более эффективно.

В колхозе им. 17 сентября Несвижского района соотношение количества машин и водителей за 1966—1968 гг. было равно 1,2; 1,3; 1,4. Годовая выработка в

среднем на одну автомобиле-тонну составила соответственно 1160, 1200, 1360 т или 14 000, 14 200, 14 500 ткм, а себестоимость 1 ткм — 7,6 и 5,5 коп.

В совхозе им. Фрунзе Минского района на 34 автомашины имеется только 27 водителей. На грузовые автомашины не хватает даже по одному шоферу, а на специализированных машинах совсем нет постоянных водителей. Поэтому выработка здесь очень низкая (7,1 тыс. ткм, а себестоимость 1 ткм высокая (11,6 коп.).

Таким образом, рациональное укомплектование автомашины водительским составом — один из главных путей повышения эффективности использования грузового автомобильного парка.

Необходимо каждую машину использовать с полной нагрузкой и без простоев на протяжении каждого рабочего дня. Для этого в передовых хозяйствах наряд по автопарку дается накануне планируемого рабочего дня вечером, чтобы водитель подготовил свою машину, а заказчик к его приезду на место работы запас все необходимое для бесперебойной работы.

Если транспортировка груза у того или другого заказчика занимает не весь рабочий день, а часть его, то путевка водителю выдается не на один объект, а на два или несколько. Для правильного планирования и учета транспортных работ хозяйство разрабатывает, размножает и вручает водителям и всем заказчикам маршрутные карты, в которых указаны расстояния до пунктов доставки и пунктов получения грузов.

Такая форма организации использования грузового автомобильного транспорта применяется и эффективно оправдывает себя в колхозах им. Кирова Витебского района, им. Калинина и им. 17 сентября Несвижского района. Она помогает избежать простоев в работе транспорта и добиваться сравнительно высоких показателей. Так, в колхозе им. Калинина Несвижского района на протяжении трех лет (1966—1968) в расчете на одну автомобиле-тонну ежегодная выработка составляла 1215—1220 т, или 20 300—20 400 ткм. Себестоимость 1 ткм находилась между 4,2 и 5,9 коп.

Четкая организация использования грузового автомобильного транспорта зависит в основном от самого хозяйства, от его руководителей и специалистов. Нами проведено более тридцати хронографических наблюде-

ний за работой грузовых машин различных марок на перевозке различных грузов и в разные времена года. Лишь несколько дней машины работали без простоев. Почти ежедневные простои от нескольких минут до трех часов и больше допускались в основном по организационным и техническим причинам. Простои на внехозяйственных перевозках (до 3—4 и более часов на поездку) наблюдались при сдаче молока на молокоприемные пункты, сдаче зерна, получении комбикормов, за частей и т. п. Подсчитано, что простои только на базах системы «Белсельхозтехника» приводят к потере хозяйствами республики ежегодно 865 млн. рублей.

Теперь заготовительные организации республики некоторые виды сельскохозяйственной продукции обязаны поставлять на свои базы собственными средствами. Это будет способствовать улучшению использования совхозного и колхозного транспорта. Не менее важную роль должно сыграть использование для этих целей грузового автотранспорта «Сельхозтехники».

Крупным резервом повышения эффективности использования грузового автомобильного транспорта является пополнение автопарка необходимым количеством прицепов, недостаток которых ощущается во всех хозяйствах. Как правило, применение автомобильных прицепов позволяет коэффициент использования грузоподъемности машин поднять выше единицы. Это способствует снижению затрат на грузоперевозки на 20—40%.

Хорошим стимулом для улучшения использования грузового автопарка служит хозяйственный расчет. Одной из причин неудовлетворительного использования грузовых автомашин в совхозе им. Фрунзе Минского района и других хозяйств является увлечение повременной формой оплаты труда водителей и недооценка хозяйственного расчета. Под предлогом сложности сдельной оплаты руководство этого совхоза в 1968 г. перевело всех водителей грузовых автомашин на повременную оплату. Следствием этого наряду с другими серьезными недостатками в использовании грузовых машин явился резкий скачок уровня себестоимости 1 ткм с 8,3 до 11,6 коп. Только оплата труда в структуре себестоимости 1 ткм составила 5,25 коп. Между тем в колхозе им. 17 сентября Несвижского района себестоимость 1 ткм составила в том же году 5,5 коп.

Хозяйственный расчет в автопарке во многих хозяйствах существует формально. Из-за низкого уровня использования автомашин водители материально почти не поощряются. Поэтому они не ощущают могучей силы хозрасчета, которая проявляется там, где его правильно применяют. Результатом внедрения хозяйственного расчета в колхозе им. Кирова Витебского района явилось снижение себестоимости 1 ткм почти в два раза, в 1968 г. она составила 6,5 коп. Столь высокий эффект достигнут в этом хозяйстве потому, что внедрение хозяйственного расчета сопровождалось общим улучшением использования автопарка, позволившим водителям ощутить силу его действия на результаты работы. Общая сумма материального поощрения за выполнение хозрасчетных заданий водителями составила 1793 руб. Шоферы, добившиеся наилучших результатов, получили дополнительно к зарплате по 630 рублей.

Таким образом, хозрасчет может стать весьма действенным фактором только в том случае, когда одновременно с внедрением его будут приняты другие радикальные меры по улучшению использования грузового автопарка.

Недостатки в использовании грузовых автомашин совхоза им. Фрунзе присущи большинству хозяйств республики. Их устранение является большим резервом улучшения грузоперевозок.