

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ СЕРВІСНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ВИРОБНИЦТВА

Проаналізовано сучасний стан державного регулювання розвитку сервісного обслуговування технічних засобів сільськогосподарського виробництва, напрямів його вдосконалення, наведено зарубіжний досвід вирішення питань у даній сфері.

Ключові слова: організаційна структура, державний технічний нагляд, державне регулювання, сервісне обслуговування технічних засобів, сільськогосподарське виробництво.

The article is devoted to the analysis of the modern conditions in the sphere of the state regulation of agricultural production facilities maintenances development, directions of its perfection, and foreign experience of problem solving is presented.

Key words: organizational structure, state technical supervision, maintenances of technical facilities, agricultural production.

Національне багатство будь-якої країни базується на товарному виробництві, і лише та країна вважається економічно розвинутою, яка, використовуючи новітні прогресивні технології, виготовляє високоякісну конкурентноспроможну продукцію.

Враховуючи те, що Україна є аграрно-промисловою державою, не використовувати повною мірою її природний і промисловий потенціал є неприпустимим. Аграрний сектор економіки забезпечує продовольчу безпеку та продовольчу незалежність країни, формує 17 % валового внутрішнього продукту та близько 60 % фонду споживання населення.

Наявний машинно-тракторний парк АПК сьогодні знаходиться у критичному стані: 85 % сільськогосподарської техніки відпрацювало свій амортизаційний термін. Для його відтворення до рівня технологічної потреби виробництва прогнозованих обсягів сільськогосподарської продукції необхідні щорічні інвестиції в сумі близько 22 млрд грн, тим часом як річна платоспроможність сільськогосподарських підприємств на придбання техніки щорічно коливається на рівні 3 – 7 млрд грн [5, с. 36].

В Україні оснащення сільського господарства збиральною технікою завжди приділялася велика увага. Так, за 1941 – 1991 рр. парк зернозбиральних комбайнів збільшився з 33,4 тис. шт. до 105,2 тис. шт. (збільшення в 3,1 рази). Причому з наявного в 1991 р. парку збиральних машин 92 % були в робочому стані і готові до роботи. Але з початку 1990-х рр. цей парк почав скорочуватися, і в 2007 р. склав 41,0 тис. шт., що в 2,6 рази менше ніж у 1991 р. Скорочення кількості комбайнів спостерігалось по всіх регіонах країни.

Станом на січень 2008 р. основу парку зернозбиральних комбайнів в Україні склали застарілі модифікації машин російського виробництва. СК-5 “Нива” – 59,5 % та Дон 1200/1500 – 22,0 %, на які припадало близько 75 % зібраного урожаю. Далі йдуть CLAAS – 3,3 %, John Deere – 3,0, CASE – 1,5, Славутич – 1,5, Лан та Єнісей – 0,4, інші – 8,8 % [6].

Безпосередньо науковими розвідками в галузі забезпечення сільськогосподарського виробництва займаються такі вчені, як Я. Білоусько, О. Олійник, В. Петров, А. Токар, Г. Підлісецький, В. Товстопят, А. Бурилко та ін.

Проблеми регулювання агропромислового комплексу висвітлюють науковці в галузі державного управління: М. Болдуєв, М. Корецький, В. Косенко, М. Латинін, О. Мордвінов, Ю. Ульянов, С. Чернов та ін.

Вітчизняна промисловість сьогодні не в змозі забезпечити повною мірою потреби в окремих видах сільськогосподарської техніки, зокрема тієї, яка необхідна для впровадження сучасних технологій аграрного виробництва. Це підтверджується аналізом надходжень сільськогосподарської техніки в 2008 р., згідно з яким до 80 % поставок складають машини і обладнання іноземного виробництва. Пояснити таке становище можна штучно створеним дисбалансом між різницею фінансування Міністерства аграрної політики та Міністерства промислової політики України [5, с. 38].

У процесі реформування інженерно-технічного обслуговування аграрного виробництва та інших галузей народного господарства формується ринок техніки і послуг, який повинен працювати на інших засадах, ніж планова економіка, коли методом планування і фондування реалізувалися технічні засоби і послуги. Раніше ні виробник, ні торгові підприємства за подальшу їх працездатність і ефективність не піклувалися. У ринкових же умовах повинні діяти принципи, які спрямовані на підвищення відповідальності виробника перед споживачем. Провідна роль тут належить машинобудівним заводам і машинно-технологічним об'єднанням. Вони повинні створити ринкові структури: регіональні торгово-технічні центри, фірмові технічні центри, дилерсько-сервісні підприємства, прокатні пункти, фірмові магазини з реалізації технічних засобів і запасних частин до них, машинно-технологічні структури [3, с. 36–38].

Заводи-виробники та створені ними або за їх безпосередньої участі сервісні структури мають взяти на себе функції і відповідальність за реалізацію матеріально-технічних засобів та їх стан у гарантійний період і протягом усього строку експлуатації, а також відновлення та повторний продаж частково зношених машин. Ринок ресурсів доповнюється сервісними структурами, які повинні виконувати функції перед і післяпродажного технічного обслуговування.

На сьогодні в Україні вже створено 63 фірмових технічних центри з обслуговування тракторів, комбайнів та іншої складної сільськогосподарської техніки. Корпорація “Укравто” має близько чотирьохсот станцій техобслуговування автомобілів. Колишні СТО та автомийки шляхом створення спільних підприємств стають автосалонами, діагностичними центрами чи перепрофілюються на ремонт [4, с. 49]. Україна має сприятливі можливості для організації ринку технічних послуг через мережу дилерських підприємств на базі 576 спеціалізованих майстерень, 38 ремонтних заводів, 1185 майстерень загального призначення, станцій технічного обслуговування тракторів, автомобілів і обладнання тваринницьких ферм. Ці підприємства, в основному, забезпечені необхідним технологічним обладнанням і мають кваліфіковані кадри для надання технічних послуг [1]. Гірша в цьому плані ситуація із технічного обслуговування та ремонту дорожньо-будівельної техніки. На цьому ринку послуг відсутня мережа розвинутого обслуговування. Існують тільки ті підприємства, які ввозять імпорتنу техніку та поодинокі приватні ремонтні майстерні, і то не скрізь.

Одночасно з розвитком дилерської системи необхідна державна підтримка для збереження і відновлення існуючого техсервісного потенціалу. Треба законодавчо зобов'язати заводи-виробники забезпечити технічний сервіс своїм виробам протягом усього періоду їх експлуатації, як це прийнято у розвинутих країнах.

У сфері надання послуг технічного обслуговування транспортних засобів швидше за все реагує система автомобільного сервісу. “Укравто” дістала у спадок від РВО “Укравтотехобслуговування” мережу СТО із застарілим обладнанням та технологією ремонту. Її мало не спіткала доля інших “радянських гігантів” – поступитись місцем на ринку новоствореним приватним компаніям [Там же].

Однак корпорація вчасно почала переорієнтувати станції на ремонт закордонних авто, яких в Україні дедалі більшало. Зрозуміло, що ні обладнання, ні технології ремонту “заморської техніки”, ні досвіду роботи працівники корпорації не мали – потрібні були закордонні партнери. Починаючи з 1992 р., “Укравто” на базі СТО створила низку спільних підприємств з іноземними фірмами. Інвестори встановили на станціях сучасне обладнання, відремонтували приміщення для автосалонів (будують нові) та складів запчастин, навчили вітчизняних майстрів. Щоб забезпечити станції найсучаснішим обладнанням і витратними матеріалами, корпорація “Укравто” уклала прямі угоди із всесвітньо відомими Bosh, Standox, British Petroleum, Castrol, Hofman тощо. Та й про вітчизняні марки автомобілів “Укравто” не забула. Вона з виробниками уклала дилерські угоди. Причому дочірня компанія “ТДЦ-Авто” не лише продає та обслуговує авто, а й стала базовим регіональним центром забезпечення регіональних дилерів запасними частинами та перепідготовки кадрів [2].

Поряд із таким гігантом, звісно, існує низка і менших станцій технічного обслуговування, які також забезпечують якісне обслуговування та ремонт автомобілів.

Таким чином, перспективними організаційними формуваннями технічного сервісу є такі:

– дилерсько-сервісна мережа; ремонтно-обслуговуючі кооперативи; районний агротехсервісний комплекс; фірмові технічні центри; об'єднання ремонтних заводів; облагротехсервіси; структури “Агроремтехзабезпечення” і “Украгротех”.

Ці формування повинні розгорнути сервісно-консультативні та дорадчі служби з питань оптимізації формування машинно-тракторних парків господарств, обґрунтування раціональних форм кооперування у використанні та ремонті техніки. Послуги повинні виконуватися на договірних засадах.

У процесі реформування сільського господарства, зміни форм власності, розмірів землекористування сільськогосподарських підприємств і господарств населення зростає потреба прискореного розвитку інфраструктури аграрних ринків, більш оперативного реагування Національної акціонерної компанії “Украгролізінг” (далі – Компанії) і її регіональних структур на швидкі зміни попиту-пропозицій, упровадження нових технологій проведення операцій на них.

Для підвищення рівня та якості забезпечення потреб сільськогосподарських товаровиробників у лізингових інвестиціях, виробничих послугах і технічному сервісі з метою заохочення їх до нарощування обсягів виробництва та номенклатури сільськогосподарської продукції, компанія “Украгролізінг” розробила концепцію у таких сферах з такими цілями.

У сфері лізингових інвестицій:

– розширити номенклатуру машин, які надаються в лізинг, особливо стосовно малогабаритної техніки та обладнання для переробки сільгосппродукції;

– щоквартально вносити зміни до переліку техніки, яка надається в лізинг;

– періодично проводити моніторинг наявності об'єднань (кооперативів, ринків, тощо) з спільного використання сільськогосподарських машин, надавати їм перевагу у забезпеченні лізинговою технікою.

У сфері надання виробничих послуг:

– розширити номенклатури технологічних операцій, підвищення завантаженості машин й зниження собівартості робіт;

– комплектувати машинно-технологічні станції (МТС) машинами й агрегатами з урахуванням розмірів землекористування господарств та їх кількості в зоні обслуговування;

– організувати на базі МТС прокатні пункти сільськогосподарської техніки, у тому числі малопотужної та малогабаритної;

У сфері послуг технічного сервісу:

– переглянути умови взаємовідносин Компанії із заводами виготовлювачами техніки, передбачити в договорах купівлі-продажу знижку вартості машин для відшкодування витрат на технічний сервіс, а також безкоштовну передачу Компанії запасних частин, вузлів і агрегатів для забезпечення технічного обслуговування машин і обладнання в гарантійний період експлуатації;

– продовжити створення протягом 2010 – 2015 років власної виробничої структури регіональних, обласних і районних Центрів технічного сервісу, майданчиків для організації виставок і продажу машин, магазинів для продажу запасних частин на базі:

а) діючих і створюваних МТС;

б) оренди виробничих приміщень ремонтних майстерень, машинних дворів сільськогосподарських та інших підприємств;

в) виробничих приміщень підприємств-боржників, вилучених у рахунок боргів Компанії;

г) великих спеціалізованих ремонтних підприємств на договірних умовах із дочірніми підприємствами (філіями) Компанії;

– розширювати номенклатуру послуг сільськогосподарським виробникам;

– започаткувати роботи зі створення ринку потриманої техніки, відновлених вузлів і агрегатів сільськогосподарських машин;

– створити в кожній області виробниче об'єднання підприємств технічного сервісу “Облагролізингсервіс” корпоративного типу, а до складу спостережних рад та інших керівних, органів новостворених акціонерних товариств включати керівників обласних філій (дочірніх підприємств) посадових осіб держтехнагляду;

– створити при НАК “Укграгролізингсервіс” лабораторію сертифікації техніки для посилення контролю за якістю техніки.

До сфери діяльності Центрів технічного сервісу включити:

а) інформаційне обслуговування та пропаганду вітчизняної техніки;

б) доставку та передпродажне обслуговування техніки;

в) прокат нескладної сільськогосподарської техніки;

г) технічне обслуговування і діагностування техніки, що знаходиться у фінансовому лізингу, в гарантійний і післягарантійний періоди її експлуатації;

д) усунення несправностей техніки, що знаходиться у фінансовому лізингу, в гарантійний період експлуатації;

е) надання допомоги у складному ремонті машин та обладнання;

є) продаж сільськогосподарської техніки, вузлів і агрегатів та запасних частин;

ж) надання допомоги сільськогосподарським виробникам у претензійній роботі з продавцями техніки.

Напрями перспективного розвитку технічного сервісу в ринкових умовах передбачають:

– максимальне використання існуючих виробничих потужностей ремонтно-обслуговуючої бази шляхом її реформування та переоснащення відповідно до передових технологій виробництва;

– оптимізацію розміщення мережі техсервісних підприємств і підрозділів у регіонах України з урахуванням виключення монополізму на надання послуг;

– обов'язкову участь підприємств-виготовлювачів техніки у формуванні мережі техсервісних підприємств і наданні фірмових технічних послуг;

– упровадження надійного економічного механізму, що діє на договірних засадах і враховує взаємну вигідність та зацікавленість партнерів;

– вирішення питання кредитно-фінансового забезпечення технічного сервісу.

Варто зауважити, що здійснення сервісного обслуговування на спеціалізованих підприємствах гарантує надійний технічний стан техніки і безпечну її експлуатацію. Проведення ж такої роботи самотужки власником тягне за собою безконтрольне використання несертифікованих запчастин і зменшення якості самої роботи. За такої обставини органи держтехнагляду не можуть здійснити відповідний контроль, що, у свою чергу, може призвести до трагічних наслідків.

Використавши програму підтримки управлінських рішень “Салют – 2”, яка розроблена в Національній академії державного управління при Президентові України, можна виконати розрахунки, які показують, яким методам державного регулювання сервісного обслуговування слід надати перевагу за визначених критеріїв. Наведені альтернативи можуть тією чи іншою мірою сприяти вирішенню згаданої проблеми, яка сьогодні в умовах економічної кризи є дуже актуальною для України. Необхідно визначити, яка з альтернатив є пріоритетною.

Сучасний стан соціально-економічного розвитку України об'єктивно зумовлює необхідність ґрунтовних теоретичних досліджень і практичних висновків щодо вирішення комплексу проблем, пов'язаних із функціонуванням сервісного обслуговування транспортних засобів в умовах ринкового господарювання. В умовах системної кризи та фундаментальних трансформаційних зрушень в Україні недооцінка важливості процесів реформування у сфері сервісного обслуговування транспортних засобів стала наріжним каменем на шляху до стабільності та економічного зростання [4, с. 73].

Отже сервісне обслуговування транспортних засобів в цілому це запорука умов, які забезпечують безпеку життя і здоров'я людей та зменшують забруднення навколишнього середовища; ознака техніко-організаційної і техніко-економічної надійної діяльності всіх структур, що пов'язані з виробництвом, розподілом, обміном і споживанням (використанням) мобільних транспортних засобів.

Державний технічний нагляд і сервіс – не конкуренти, а складові єдиного процесу безпечної експлуатації транспортних засобів, за умов дотримання власниками таких засобів стандартів і нормативно-правових актів.

Здійснення такого нагляду стимулює як власників, так і виробників послуг техсервісу до постійної уваги щодо безпечних умов експлуатації транспортних засобів, що, у свою чергу, зумовлює безпеку життєдіяльності.

Література:

1. Галицькі контракти. – 2010. – № 25. – Режим доступу : <http://www.kontrakty.com.ua>
2. Дебет-кредит-Практична бухгалтерія. Технічний огляд транспорту. – Режим доступу : <http://www.Dtkk.com.ua>
3. Іванишин В. В. Роль лізингу в забезпеченні сільськогосподарських підприємств засобами механізації : [наук. вид.] / В. В. Іванишин. – К. : ЕКО, 2003. – 292 с.
4. Інформаційні матеріали для учасників всеукраїнської наради з питань розвитку аграрного сектора. – К. : Міністерство аграрної політики України, 2009. – 118 с.
5. Олійник О. Шляхи реформування вітчизняного сільськогосподарського машинобудування / О. Олійник // Техніка і технології АПК. – 2009. – № 2. – С. 36–38. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Chem_Biol/Titapk/2009_2/contents.htm.
6. Петров В. М. Забезпечення зернозбиральними комбайнами сільського господарства України та іноземних країн / В. М. Петров, А. В. Токар // Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В. В. Докучаєва : зб. наук. пр. – 2009. – № 6. (Серія “Економічні науки”). – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Chem_Biol/Vkhnauekon/2010_6

Надійшла до редколегії 12.10.2010 р.