

## AUTOTRASPORDI OSAST AGROTÖÖSTUSKOMPLEKSIS

J. Pikk

Toitlusprogrammi täitmise üheks tähtsaks eelduseks on agrotööstuskompleksi kindlustamine transpordiga. Transpordivahendite abiga lüheneb tööaeg toodangu tootmisel ja realiseerimisel, millega kindlustatakse tööviljakuse kasv ning toodangu omahinna alanemine.

Praktika näitab, et ilma hästi organiseeritud transpordita ei ole võimalik agrotööstuskompleksi efektiivne funktsioneerimine. Sellepärast on väga tähtis, kuivõrd hästi on seostatud transpordiettevõtteid nende poolt teenindatavate agrotööstuskompleksi teiste harude ettevõtetega.

Artiklis on käsitletud autotranspordialaseid seoseid põllumajandusliku tootmise ja toodangu realiseerimise aspektist.

Käesoleval ajal on agrotööstuskompleksi autopark killustatud paljuarvuliste, s. h. küllaltki väikeste väheefektiivsete organisatsioonide vahel. Transpordivahendite kasutamise efektiivsuse tõstmiseks on otstarbekas väikesed automajandid likvideerida ja kontsentreerida suuremateks ettevõteteks. Samuti raskendab ratsionaalset vedude organiseerimist autotranspordivahendite mitmekesine ametkondlik kuuluvus. Sellise killustatud alluvuse tõttu on võrdlemisi keerukas kõigi asjaosaliste ühtse huvitatuse leidmine põllumajandusliku tootmise lõpptulemuste vastu.

Ettepanekuid ja arvamusi autotranspordi korralduse kohta on mitmesuguseid. Osa majandusteadlasi on arvamusel, et kõik transpordivahendid tuleks koondada põllumajandusettevõtetesse - kolhoosidesse ja sovhoosidesse. Kahtlemata on teatud hulga transpordivahendite olemasolu tootmise paremaks teenindamiseks majandites hädavajalik, kuid tervikuna agrotööstuskompleksi kohta sellisel juhul transpordivahendite kasutamine halveneks, sest kõik transpordiküsimused peab siis lahendama iga majand iseseisvalt, kuigi suurema osapõllumajandussaaduste varumine, jõusööda, naftasaaduste, masinate, mineraalväetiste, ehitusmaterjalide toimetamine majandisse on tsentraliseeritud vedude puhul tunduvalt efektiivsem.

Kasutades Eesti Põllumajanduse Akadeemia dotsendi J. Kivistiku uurimust, tuuakse siin mõningad Eesti NSV kolhoosi-

de ja sovhooside juhtide-spetsialistide seisukohad.<sup>1</sup> Oma autopargist loobumist ei poolda õigustatult keegi, kuid tsentraliseeritud vedude suhtes on arvamused erinevad. Üldiselt ei pooldata majanditevaheliste autokolonnide loomist, mis peaksid teenindama ainult osanikmajandeid. Mõnevõrra paremaks lahenduseks peetakse võimalust luua agrotööstuskoondiste alluvusse autobaasid põllumajandusettevõtete teenindamiseks. Piimaautod peaksid poolte majandite arvates olema piimakombinaatide käsutuses, endi käsutusse tah-tis piimaautosid 20,4 % ja autobaaside käsutusse soovitas jätta 28,8 % vastanuist. Loomaautodest olid majandid rohkem huvitatud - 36,1 %. 46,1 % soovitas loomaautod koondada lihakombinaatidesse, kuna autobaasidele kuuluvust peeti mit-tesobivaks. Jõusööda, mineraalväetiste, naftasaaduste puhul pooldatakse tsentraliseeritud vedusid.

Seega majandid pooldavad ja vajavad tsentraliseeritud vedusid, kuigi selles ei ole veel kõik kaugeltki korras nii spetsiaalsete veokite kui ka töökorralduse suhtes.

Kõik see tingib põllumajandusettevõtete kahesuguse transpordialase teenindamise - ühelt poolt majandite endi transpordivahendite ja teiselt poolt riiklikele või majanditevahelistele transpordiorganisatsioonidele kuuluvate transpordivahendite tsentraliseeritud kasutamine. Selliseks majanditevaheliseks transpordiorganisatsiooniks peaks kujunema rajooni agrotööstuskoondise autobas, mis võimaldab paremini organiseerida tsentraliseeritud vedusid, samuti koristustööde kõrgperioodil kasutada operatiivselt rajoonis olemasolevat liikuvkoosseisu.

Kolhooside-sovhooside automajandite majandussuhted põhiliste tootmisallüksustega reguleeritakse majandisiseses arvestuse alusel. Hindamisnäitajateks on vedude mahud, kuluh-sed vedudele kokku, autojuhtide töötasufond jne. Efektivse-maks on kujunenud autojuhtide kollektiivne töövõtuvorm ja tasustamine nende poolt teenindatavates allüksustes saadud lõpptoodangu järgi.

Selleks, et parandada transpordiorganisatsioonide ja põllumajanduse tootmis-majandustööd, saavutada kooskõlasta-tus nende töös, on samuti vaja suunata hindamisnäitajad kolhooside ja sovhooside tegevuse lõpptulemuste tõstmisele. Siin

<sup>1</sup> Kivistik J. Tsentraliseeritud vedude head ja vead. - Põllumajanduse päevaprobleeme 1984. Tln.; Valgus, 1984, lk. 296 - 300.

peaks edaspidi tunduvalt tähtsamat osa etendama leping, kus on ette nähtud transpordiprotsessist osavõtjate tegevuse kooskõlastamine. Efektiivne vorm on töövõtuleping mingi tooteliigi (teravili, loomad, ehitusmaterjalid jne.) transportimiseks.

1971. a. anti NLKP KK ja NSV Liidu Ministrite Nõukogu poolt välja ühine määrus "Loomakasvatussaaduste tootmise arendamisest tööstuslikel alustel". Varumisorganisatsioonidele püstitati ülesanne minna järk-järgult üle loomade vastuvõtmisele vahetult majandites ja toimetada need lihakombinaatidesse spetsialiseeritud transpordiga. 1972. a. andis NSV Liidu Ministrite Nõukogu välja määruse "Järkjärgulisest üleminekust loomade ja piima vastuvõtmisele vahetult kolhoosides, sovhoosides ja teistes majandites".

Üleminek taolisele süsteemile peab toimuma vastavalt sellele, kuidas suudetakse liha- ja piimatööstuse ministriumi ettevõtteid ja varumisorganisatsioone kindlustada spetsialiseeritud autotranspordiga, seadmetega piima jahutamiseks ja säilitamiseks. Samal ajal tuleb kolhoosides, sovhoosides ja teistes põllumajandusettevõtetes ehitada pealemahalaadimisväljakud ja kõva kattega juurdepääsuteed farmidesse.

Sellist loomade ja piima vastuvõtmise korda tuleb lugeda põhijoontes igati positiivseks, kuna majand vabaneb teemale mittevajalikest varumisfunktsioonidest, samuti vähenevad majandi tootmisvälised kulud, milleks senini on olnud teatud osas hüvitamata transpordikulud.

Kahjuks on toimunud üleminek loomade ja piima kohapeal vastuvõtule äärmiselt ebarahuldavalt.<sup>2</sup>

Loomakasvatajate ja lihakombinaatide kaubasuhted on parimini organiseeritud Leedu NSV-s. Käesoleval ajal annab loomad lihakombinaatidele kohapeal üle 88 % majanditest (70 % veistest ja sigadest). 1985. a. loodetakse kõik loomad lihakombinaatide poolt vastu võtta majandites. Antud süsteemi väljatöötamiseks ja rakendamiseks on kulunud 15 aastat. Farmide lähedusse on ehitatud loomade üleandmise ja kaalumise platsid (osades majandites kaetud katusega). Loom kaalutakse ja kohapeal vormistatakse kõik vajalikud dokumendid. Kõik

---

<sup>2</sup> Золотухин Г. Мин. заготовки СССР "Повышение эффективности заготовки". - Экономика сельского хозяйства, 1984, № 4.

küsimused lahendab kohapeal kombinaadi autojuht-ekspeidiitor, kes on saanud vastava erialase väljaõppe. Iga lihakombinaadi juurde on loodud autobaas. Majandi autod loomi kombinaati ei vea, küll aga veavad kokku üleandmise platsile. Olenemata veokaugusest arvestatakse 3 % looma kaalust maha nn. veokuludeks, mis katab need lihakombinaatidele täielikult. Kombinaadis kaalutakse loomad uuesti, et kontrollida ekspediitori tööd. Leedu NSV-s on lihakombinaatide koosseisus praegu 195 autojuhti-vastuvõtjat. Lihakombinaadid kannavad varalist vastutust majanditesse õigeaegse transpordi saatmise eest. Kogu töö on allutatud rangele graafikule, kus on ära näidatud mitte ainult päevad, vaid ka kellaajad.

Praegu annab NSV liidus kohapeal loomi üle ligilähedastelt iga neljas ja piima iga viies majand. Paremini kui mujal on korraldatud piima üleandmine Balti liiduvabariikides, eriti Eesti NSV-s, kus tsentraliseeritud korras antakse üle peaaegu kogu piim. Selline piima üleandmine spetsialiseeritud transpordiga on võimaldanud tunduvalt vähendada piima kohaletoimetamise kulusid, kusjuures piima varumist teostatakse Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeriumile alluvate transpordiorganisatsioonide kaudu. Läti NSV-s on see korraldatud aga Põllumajandustehnika Komiteele kuuluva autopargiga. Suuremas osas liiduvabariikides on aga autotransport loomade ja piima varumiseks koondatud liha- ja piimatööstusministeriumi ettevõtete juurde.

Kui näiteks Valgevenes, Lätis, Leedus antakse praegu 50 - 70 % loomadest üle majandites kohapeal, siis Vene Föderatsioonis umbes 3 %, Usbekistanis, Tadžikistanis, Moldaavias ei ole sellega veel alustatudki.

Selline olukord on tingitud peaaesjalikult sellest, et vabariiklikel organitel ei jätku piisavalt vahendeid nende eesmärkide saavutamiseks.

Asja kiirendamiseks ja arendamiseks on XI viisaastakul ette nähtud tunduvalt suurendada spetsiaalsete autode tootmist loomade ja piima vedamiseks. Sellele on suunatud ka NIKP KK ja NSVL Ministrite Nõukogu ühine määrus 14. novembrist 1980. a. "Põllumajandussaaduste tootmise ja varumise planeerimise ja majandusliku stimuleerimise parendamisest". Määrus näeb ette iga-aastase ülesande andmise loomade ja piima tsentraliseeritud veoks kolhoosidest-sovhoosidest, samuti vastava hulga spetsialiseeritud autode ja kapitaalvahutuste eraldamise.

Kuna praeguseks ei ole lihakombinaatide spetsialiseeritud autobaasid veel välja ehitatud, siis tuleb ette majanditele äraütlemissi graafikust. Majand veab loomad üleandmisplatsile kokku, kuid kui järele ei tulda, siis tekivad mitmesugused probleemid nende söötmise, jootmise ja muu taolise, mis nõuab aga omakorda täiendavaid kulutusi. Samuti ei peeta kasulikuks mitmekordset peale-mahalaadimist. Loomade tsentraliseeritud veol suureneb haiguste levimise oht, sest ühe ja sama autoga veetakse mitme majandi loomi. Osa majandijuhte on arvamisel, et loomade üleandmisplatside ehitamise asemel võiks need kapitaalvahutused suunata hoopis lihakombinaatide võimsuste suurendamiseks, mis juba praegu ei vasta aja nõuetele ja jäävad maha majanditepoolsetest pakku-misvõimalustest.

Kokkuvõttes tuleb tsentraliseeritud autotransporti põllumajandussaaduste varumisel, olgu siis tegemist looma- või taimekasvatussaadustega, lugeda perspektiivikaks. Senised kogemused näitavad, et majanduslikult on praegu kasulikam kasutada juba olemasolevat või väljakujunenud autotranspordisüsteemi (põllumajandustehnikakomitee autopark, autotranspordi ja maanteed ministeeriumi autopark). Sellisel juhul on kapitaalvahutused olemasoleva garaaži-remondimajanduse laiendamiseks ja rekonstrueerimiseks tunduvalt väiksemad kui uute autobaaside väljaehitamisel. Tõuseb transpordi kasutamise efektiivsus seoses transpordivahendite parema manööverdamisega, näiteks kui väheneb saaduste varumise maht, on võimalik ära võtta haagised ja rakendada need teisteks rahvamajandusele vajalikeks vedudeks jne.

## О РОЛИ АВТОТРАНСПОРТА В АГРОПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ

Я. Пикк

### Резюме

Одной из важнейших задач Продовольственной программы является транспортное обеспечение агропромышленного комплекса. С помощью транспортных средств сокращается рабочее время, затраченное на создание и реализацию продукции. Как показывает практика, без хорошо организованного транспорта не может эффективно функционировать и агропромышленный комплекс.

Необходимо сочетать два вида транспортного обслуживания сельскохозяйственных предприятий - использование транспортных средств как самих этих предприятий, так и предприятий, принадлежащих государственным или межхозяйственным транспортным организациям, осуществляющим централизованные перевозки сельскохозяйственной продукции и других грузов.

Начиная с 1972 года, прием скота и молока производится непосредственно в колхозах и совхозах с централизованным вывозом их с помощью специализированного автотранспорта. Колхозам и совхозам экономически выгодно не отвлекать автотранспорт и трудовые ресурсы на доставку своей продукции перерабатывающим предприятиям.

Однако вопрос о приеме скота и молока на местах производства и вывоза их транспортом заготовителя решается крайне неудовлетворительно.

Подобное положение вызвано, главным образом, тем, что из-за ограниченности ресурсов республиканские органы не могут выделить на эти цели достаточного количества автомашин и капитальных вложений.

Опыт показывает, что наиболее выгодно использовать для перевозки привлеченный автотранспорт, как, например, транспорт Госсельхозтехники - в Литовской ССР, транспорт Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог - в Эстонской ССР.

Эффективным является опыт, проведенный в Литовской ССР. Здесь для перевозки скота весь специализированный транспорт сконцентрирован на предприятиях Минмясомолпрома республики. В настоящее время около 90 % хозяйств сдают скот на месте.