

УДК 658.7:63(476)

ТЕНДЕНЦИИ И ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗАТРАТ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ БЕЛАРУСИ

Л. А. ТАПУНОВ

УО «Белорусская государственная сельскохозяйственная академия»,
г. Горки, Республика Беларусь, 213407

(Поступила в редакцию 16.07. 2018)

В условиях активной динамики рыночной среды на международном и макроуровнях, усиления ограничений в государственном финансировании субъектов АПК, а также существования диспаритета цен на сельскохозяйственную продукцию, в целях дальнейшего развития сферы сельскохозяйственного производства особое значение приобретает поиск новых подходов к снижению уровня затрат материальных ресурсов на единицу продукции без потерь её качественных и морфологических характеристик. Одним из таких подходов может выступить логистический подход. В современных условиях, важным аспектом экономической эффективности функционирования организационно-хозяйственных систем в агропромышленном комплексе (АПК) Беларуси является рациональное освоение финансовых, материальных и трудовых ресурсов. В связи с этим в целях совершенствования механизма хозяйствования субъектов АПК приобретает необходимость формирование эффективных логистических систем микро-, мезо- и макроуровня, обеспечивающих оптимальный уровень аккумулируемых затрат, связанных с материальными, информационными, финансовыми и сервисными потоками. В данной статье отражены результаты исследования сельскохозяйственных организаций Беларуси на предмет выявления уровня логистических затрат в динамике за 2010–2017 годы. Приводятся теоретические и практические аспекты особенностей формирования логистических затрат в сельскохозяйственных организациях. Выявлены основные тенденции динамики логистических затрат дифференцированно размеру совокупных затрат на основное производство.

Ключевые слова: логистика, сельское хозяйство, производство, логистические затраты, организации, тенденции, особенности.

In the conditions of active dynamics of market environment at the international and macro levels, strengthening of restrictions in state financing of agro-industrial complex subjects, as well as the existence of disparity of prices for agricultural products, in order to further develop the sphere of agricultural production, it is very important to look for new approaches to reducing the level of costs of material resources per unit of output without loss of its qualitative and morphological characteristics. One of such approaches can be the logistics approach. In modern conditions, an important aspect of economic efficiency of functioning of organizational and economic systems in the agro-industrial complex of Belarus is the rational development of financial, material and labor resources. In this regard, in order to improve the mechanism of managing the subjects of agro-industrial complex, it becomes necessary to form effective logistics systems of micro-, meso- and macrolevels that ensure the optimal level of accumulated costs associated with material, information, financial and service flows. This article reflects results of research into agricultural organizations of Belarus for the purpose of revealing the level of logistics costs in the dynamics for 2010-2017. We have presented theoretical and practical aspects of formation of logistics costs in agricultural organizations. We have established the main trends in the dynamics of logistics costs in terms of the total costs of the main production.

Key words: logistics, agriculture, production, logistics costs, organizations, trends, features.

Введение

Явное формирование и развитие данного подхода в аспекте организационно-экономической значимости началось в США во второй половине XX века в целях достижения конкурентоспособных преимуществ в условиях энергетического кризиса [1], соответственно получив широкое распространение до настоящего времени в странах с развитой рыночной экономикой. Применение логистического подхода подразумевает организацию и управление хозяйственными системами микро-, мезо- и макроуровней, через «призму» построения логистических систем, основными критериями которых является функциональная целостность и адаптивность к изменениям во внешней среде при минимуме совокупных издержек, аккумулирующихся в материальных, информационных, финансовых и сервисных потоках. В связи с этим состояние развития логистических систем субъектов хозяйствования и непосредственно уровень затрат, связанный с их функционированием, может выступить одним из ключевых индикаторов экономического развития организаций сферы сельскохозяйственного производства и АПК страны в целом, что и обуславливает актуальность проведения данного исследования.

Проблемам формирования эффективных производственно-хозяйственных систем в агропромышленном производстве в аспекте снижения совокупных логистических затрат уделяется внимание в трудах С. А. Пелиха, Н. В. Киреенко, И. А. Елового, А. Г. Ефименко [2–5]. Развитию теоретико-методологических основ категории «логистические затраты» послужили также работы белорусских (В. И. Полещук, Т. В. Кузнецова) и зарубежных (Дональд Дж. Бауэрсокс, Дейвида Дж. Клосса, А. И. Семенов) исследователей [6–9].

Так, в работе С. А. Пелиха [2] отмечается необходимость усиления системного подхода в рамках логистической интеграции субъектов агропромышленного комплекса в прямые технологические цепи (поставщики – производители-переработчики – потребители), при избавлении указанной цепи от неэффективных посреднических звеньев. Это, в свою очередь, является существенным фактором снижения логистических издержек в виде спекулятивной составляющей в стоимости закупаемых материально-технических ресурсов.

Н. В. Киреенко [3] рассматривает логистику в тесной взаимосвязи с маркетингом, как направление развития и подход организации эффективной сбытовой системы АПК республики. По мнению указанного автора, существенным фактором совершенствования сферы обращения агропромышленной продукции может послужить формирование логистической инфраструктуры. Данная инфраструктура позволит обеспечить рациональную организацию товародвижения с минимальными затратами времени и материальных ресурсов как на внутригосударственном уровне, так и в векторе реализации экспортного потенциала страны в рамках межреспубликанского интеграционного проекта Евразийского экономического союза (ЕАЭС) (Договор о Евразийском экономическом союзе от 25.09.2014 г. [10]).

В трудах И. А. Елового [4] и А. Г. Ефименко [5] исследуются теоретические и практические аспекты формирования эффективных транспортных систем как самостоятельной, так и вспомогательной функциональной области логистики в АПК Беларуси. По мнению последнего автора, целесообразность организации указанных систем состоит в минимизации совокупных логистических издержек на выполнение процессов материалодвижения в звеньях, связывающих технологическую цепочку «производство – переработка – сбыт продукции» транспортными потоками.

В работах С. А. Пелиха [11] и В. И. Полещук [7] повышенное внимание уделяется классификационным особенностям логистических затрат, необходимость совершенствования которых является существенным фактором проведения конструктивных исследований логистических систем на предмет идентификации логистических затрат с целью дальнейшего прекращения или предупреждения образования «тонких мест» в звеньях указанных систем. Также следует отметить, что И. И. Полещук справедливо отмечает, что логистические издержки образованные вследствие оппортунизма «...сегодня достигают неоправданно больших размеров» [6, с. 294]. Указанные издержки входят в группу транзакционных издержек (неявных затрат связанных с взаимодействием субъектов в ходе хозяйственных отношений) и могут выражаться как во времени, детерминирующем материальные затраты, так и в непосредственно финансовых затратах. Как правило, указанные финансовые затраты заложены в стоимости приобретаемых услуг и товароматериальных ценностей в виде спекулятивной разницы стоимости текущей закупки и более оптимального варианта, предлагаемого на рынке. В связи с этим, их учет и оценка в настоящее время в полной мере не предоставляется возможным и требует значительных затрат ресурсов.

Совершенствованию теоретико-методологических аспектов содержания категории логистические затраты способствовали исследования Т. В. Кузнецовой [7]. Предложенная данным автором типология [7] позволяет повысить системность исследования производственно-хозяйственных систем на предмет выявления логистических затрат на уровне общеэкономических особенностей. Ранее проведенные исследования особенностей классификации логистических затрат [12] позволили установить, что наблюдаемые в специализированной литературе подходы к классификации указанных затрат носят обобщенный характер и не раскрывают полное структурное содержание и возможные классификационные признаки в сложных производственных системах. В результате этого, при выявлении логистических затрат, конечно, требуется использование предлагаемых общих методических подходов, но соответственно особенностей специфики исследуемой предметной области.

Обобщая вышесказанное, в настоящее время научно-практическое направление логистики в агропромышленном комплексе вызывает обоснованный интерес у отечественных ученых-аграрников как вектора совершенствования АПК страны в аспекте оптимизации затрат на производство и обращение продукции. При этом, исследований по выявлению динамики и тенденций формирования логистических затрат в особенностях их содержания при обработке данных на макроуровне не имеют освещения, в связи с этим написание статьи на указанную тему является актуальным.

Цель работы – провести систематизированное исследование уровня и тенденций формирования логистических затрат в сельскохозяйственных организациях Республики Беларусь на макроуровне.

Основная часть

Информационным материалом для написания работы послужили работы отечественных и зарубежных ученых, данные годовой отчетности сельскохозяйственных организаций Республики Беларусь за 2010–2017 годы, представленные ГИВЦ Минсельхозпродом. В ходе исследования применялись следующие научные методы и приёмы: аналитический, анализа и синтеза, обобщения, аналогии, сравнения, расчётно-конструктивный, монографический. Используемые в тексте работы категории «логистические затраты» и «логистические издержки» интерпретируются исходя из результатов ранее проведенных нами теоретических исследований, где логистические издержки предлагается рассматривать как «...совокупность экономических потерь явного и неявного характера образующихся в результате возникновения активностей влияющих на функционирование логистической системы микро-, мезо- и макроуровней, детерминирующих

формирование реальных стоимостных затрат ресурсов» [13]. При этом логистические затраты понимаются как составной элемент логистических издержек, определяемых как «...непосредственные расходы ресурсов предприятия на выполнение логистических операций, которые оцениваются в денежном выражении» [13].

Одним из ключевых элементов функционирования логистической системы организации является использование услуг сторонних исполнителей, выполняемых как исключительно специализированными организациями (услуги банков, мобильная и стационарная связь, почтовые услуги), так и смежно с выполнением собственными силами (обслуживание и ремонт технических средств, перевозка и хранение товарно-материальных ценностей). Стоимость указанных услуг в организационно-экономической сущности относится на логистические затраты, а их уровень является показателем рациональности освоения финансовых средств и обусловлен качеством организации логистической системы организации в целом. Стоит отметить, что в соответствии со спецификой технологического процесса выделяемые в сельскохозяйственных организациях затраты на услуги технического обслуживания (ТО) и ремонт машинно-тракторного парка (МТП) вызывают сомнения относительно их характеристики как логистических затрат. Это обусловлено тем, что операции, выполняемые специализированной сельскохозяйственной техникой, выполняют как механизированные процессы, связанные с обработкой земли и растений, посевом и уборки культур, так и логистические процессы, выполняемые тракторами (погрузочно-разгрузочные работы, транспортировка). По нашему мнению, указанные затраты целесообразно рассматривать как логистические, поскольку при более углубленном логистическом изучении механизированных полевых работ, декомпозиция данного процесса на операции позволяет установить высокий уровень форм проявления поточного движения. Так, например, при выполнении процесса уборки зерновых происходит выполнение следующих основных операций: 1) движение техники по полю; 2) срезание и переработка стеблей; 3) хранение зерна в бункере; 4) выгрузка зерна в самосвал. В сущности, совокупность указанных операций образуют локальную логистическую систему, обеспечивающую выполнение стадии движения материального потока в виде (зерна) от нахождения в локации непосредственного генерирования [14] до загрузки в средство транспортировки. Динамика уровня логистических затрат производственного и непроизводственного характера, в виде финансовых средств направленных на оплату услуг сторонних исполнителей в сельскохозяйственных организациях Беларуси за 2010–2016 годы, приведена в табл. 1.

Таблица 1. Динамика логистических затрат на оплату услуг сторонних исполнителей в сельскохозяйственных организациях Беларуси за 2010–2016 гг. (в сопоставимой оценке 2010 г.), тыс. рублей

Наименование затрат	Годы						2016 г. к 2010 г. в %	
	2010	2011	2012	2013	2014	2015		2016
<i>Производственного характера</i>								
Услуги по перевозке грузов	8268,9	8147,8	8769,0	10295,2	11970,4	10592,1	10245,3	123,9
Услуги по хранению и складированию	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	269,6	275,1	102,0
ТО и ремонт автомобилей и мотоциклов	2015,3	2773,6	2090,1	2248,2	2895,3	2652,9	2863,4	142,1
ТО и ремонт МТП	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	9251,9	9984,5	107,9
Всего по группе	10284,2	10921,4	10859,1	12543,4	14865,7	13244,9	13108,7	127,5
В % к предыдущему периоду	–	–	–	–	–	36011,4	36476,9	101,3
<i>Непроизводственного характера</i>								
Пассажирский транспорт	35,3	26,0	36,9	60,0	49,2	35,7	37,4	105,9
Гостиницы и прочие места проживания	15,0	34,2	58,8	69,9	68,4	61,6	18,5	123,2
Услуги банков	6498,4	6058,2	5895,4	6559,8	6348,1	5655,6	4818,5	74,1
Охрана имущества	61,9	81,2	121,1	100,1	104,1	142,1	130,8	211,3
Уборка территорий, сбор и вывоз отходов	151,9	74,1	77,0	116,8	102,0	105,1	128,8	84,8
Всего по группе	6762,5	6273,7	6189,1	6906,5	6671,9	6000,2	5134,0	75,9
В % к предыдущему периоду	–	92,8	98,7	111,6	96,6	89,9	85,6	–
Итого	17046,7	17195,1	17048,2	19449,9	21537,5	19245,1	18242,7	107,0
В % к предыдущему периоду	–	100,9	99,1	114,1	110,7	89,4	94,8	–

Примечание. Источник: расчёты автора на основе данных ГИВЦ Минсельхозпрода Республики Беларусь.

* – 2016 г. к 2015 г. в %.

На основании данных табл. 1 видно, что в период с 2010 по 2014 годы наблюдалась тенденция роста затрат группы производственного характера: услуги по перевозке грузов (+40,2 %), ТО и ремонт автомобилей и мотоциклов (+43,7 %). С 2014 по 2016 годы динамика указанных затрат составила отрицательное значение: -14,4 % и -1,1 % соответственно. Что касается затрат на услуги по хранению и складированию, а также ТО и ремонту МТП, то представленные статистические данные позволяют оценить динамику лишь за 2015–2016 годы которая составила 2,0 % и 7,9 % соответственно. В целом по группе логистических затрат производственного характера в период с 2010 по 2016 годы без учета услуг по складированию и ТО и ремонта МТП наблюдается рост 27,5 %. В полном составе размер рассматриваемой группы логистических затрат в период с 2015 по 2016 годы вырос на 1,3 %. Согласно данным группы логистических затрат непроизводственного характера, в период с 2010 по 2016 годы существенный уровень отрицательной динамики приходится на расходы, связанные с банковскими услугами, обеспечивающими движение

финансовых потоков организаций, который составил -25,9 %; а также расходы по уборке, сбору и вывозу отходов (-15,2 %). Расходы, связанные с охраной имущества, выросли на +111,3 %, что вызвано усилением систем охраны объектов сельскохозяйственных организаций, с целью предупреждения потерь товарно-материальных ценностей в результате их кражи. Затраты на оплату проживания в гостиницах и прочих местах, а также связанные с перевозкой пассажиров за указанный отчетный период также составили положительную динамику 23,2 % и 5,9 % соответственно. Всего по группе непроизводственных логистических затрат в период с 2010 по 2016 годы сложилась отрицательная динамика 24,10 %.

В целом по республике размер логистических затрат в сельскохозяйственных организациях в виде расходов на услуги сторонних организаций, в период с 2010 по 2016 годы без учета услуг по хранению и складированию и ТО и ремонта МТП динамика составила отрицательное значение - 7,0 %. В структуре логистических затрат, связанных с приобретением услуг производственного характера, согласно данным отчетного периода 2016 года, наибольший удельный занимают: услуги по перевозке грузов – 43,84 %, ТО и ремонт МТП – 42,73 %, темп роста которых по отношению к предыдущему году составил -2,68 п. п. и +2,09 п. п. соответственно. В группе затрат непроизводственного характера наибольший удельный вес приходится на затраты, связанные с обеспечением движения финансовых средств (услуги банков) – 93,86 % (2016 г.). Это в свою очередь обуславливает необходимость в уделении особого внимания вопросам совершенствования системы сервисного обслуживания и рынка транспортных услуг, а также организации финансового обслуживания как составных элементов макрологистической системы АПК республики. Значительный объем затрат финансовых ресурсов в сельскохозяйственных организациях приходится на вложения (инвестиции) и последующую их амортизацию. Так, отнесение указанных затрат к логистическим может происходить в случае, если основные средства непосредственно задействованы в логистическом процессе, то есть создают условия для функционирования логистической системы.

В аспекте классификации, предлагаемой Т. В. Кузнецовой, стоимость таких основных средств следует отнести к единовременным логистическим затратам, а начисление амортизации к текущим [7].

По нашему мнению, указанные затраты могут рассматриваться относительно трёх уровней формирования затрат, обусловленных появлением и функционированием отдельной логистической системы: 1) затраты на формирование условий функционирования логистической системы (вложения в основные средства); 2) затраты на непосредственное функционирование логистической системы (амортизация); 3) затраты, обусловленные логистической системой, заложенные в единице готовой продукции (в данном случае доля амортизационных отчислений). Следовательно, амортизационные отчисления являются косвенными затратами, в связи с чем детерминантом их уровня является рациональность освоения ресурсов на стадии создания условий функционирования логистической системы при формировании соответствующих основных средств. В соответствии с экономическим содержанием, выделенных в данных годовой отчетности групп основных средств к непосредственно логистическим затратам, целесообразно отнести передаточные устройства (обеспечивающих снабжение организаций входными потоками электроэнергии, воды, газа) и транспортные средства. Размер амортизации и стоимости поступивших основных средств (передаточные устройства, транспортные средства) в динамике за 2011–2017 годы отражен в табл. 2.

Таблица 2. Поступление и амортизация передаточных устройств и транспортных средств в сельскохозяйственных организациях Беларуси в динамике за 2011–2017 гг. (в сопоставимой оценке 2011 г.), тыс. рублей

Наименование затрат	Годы						2017 г. к 2011 г. в %	
	2011	2012	2013	2014	2015	2016		2017
<i>Передаточные устройства</i>								
Стоимость поступивших	82920,0	18861,2	13421,0	4478,7	5951,3	7561,6	4524,6	5,5
В % к предыдущему периоду	–	22,7	71,2	33,4	132,9	127,1	59,8	–
Амортизационные отчисления	66691,7	44346,4	42361,8	36771,9	32642,4	31118,6	30857,8	46,3
В % к предыдущему периоду	–	66,5	95,5	86,8	88,8	95,3	99,2	–
<i>Транспортные средства</i>								
Стоимость поступивших	97577,1	42648,3	23180,5	12577,5	20997,7	9635,0	12273,1	12,6
В % к предыдущему периоду	–	43,7	54,4	54,3	166,9	45,9	127,4	–
Амортизационные отчисления	117304,6	89483,4	93117,9	88510,4	84549,8	80610,2	83403,8	71,1
В % к предыдущему периоду	–	76,3	104,1	95,1	95,5	95,3	103,5	–

Примечание. Источник: расчёты автора на основе данных ГИВЦ Минсельхозпрода Республики Беларусь.

Согласно данным табл. 2, в период с 2011 по 2017 годы в сельскохозяйственных организациях Беларуси наблюдается отрицательная динамика стоимости поступивших передаточных устройств и транспортных средств, составив при этом -95,5 % и -87,4 % соответственно. Данная тенденция в свою очередь обусловлена высоким уровнем государственного финансирования в сферу сельскохозяйственного производства в 2011 году. При этом скачки положительной динамики по

группе передаточных устройств приходились на 2015 год (+32,9 % к предыдущему) и 2016 год (27,1 % к предыдущему). По группе транспортных средств рост стоимости поступивших наблюдался в 2015 году (66,9 % к предыдущему) и в 2017 году (27,4 % к предыдущему). В целом, отрицательная динамика обусловлена постепенным усилением ограничения государственного финансирования в целях повышения хозяйственной самостоятельности субъектов АПК против иждивенческого народнохозяйственного положения. Размер начисленной амортизации за изучаемый период по группам передаточные устройства уменьшился на 53,7 %, транспортных средств на 28,9 %. Эффективность функционирования микрологистических систем сельскохозяйственных организаций также зависит от грамотной организации движения транспортных потоков, основными критериями которых является оптимизация маршрутов, уменьшение времени простоя и движения опорожненными или при не полной загрузке. В свою очередь статистические данные позволяют оценить фрагмент затрат на выполнение движения грузопотоков в виде расходов на оплату труда водителей грузовых автомобилей в сельскохозяйственных организациях Беларуси за 2011–2017 годы (табл. 3).

Таблица 3. Расходы на оплату труда водителей грузовых автомобилей в сельскохозяйственных организациях Беларуси в динамике за 2011–2017 гг. (в сопоставимой оценке 2011 г.), тыс. рублей

Наименование затрат	Годы							2017 г. к 2011 г. в %
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Оплата труда водителям грузовых автомобилей	28391,7	33688,1	38220,7	37270,5	32182,0	28187,5	28781,5	101,4
В % к предыдущему периоду	-	118,7	113,5	97,5	86,3	87,6	102,1	-

Примечание. Источник: расчёты автора на основе данных ГИВЦ Минсельхозпрода Республики Беларусь.

Данные табл. 3 свидетельствуют о незначительной динамике затрат (+1,4 %) сельскохозяйственных организаций на оплату труда водителей грузовых автомобилей в период с 2011 по 2017 годы. При этом наибольший рост по отношению к предыдущему году наблюдался в 2012 году (+18,7 %), а наибольший уровень снижения затрат приходится на 2015 год (-13,7 %). Ключевым элементом функционирования производственной логистической подсистемы сельскохозяйственных организаций является МТП. Выше нами отмечалось, что расходы на ремонт МТП по организационно-экономической сущности могут выступать как логистические затраты. Формирование указанных затрат имеет сложную причинно-следственную структуру как линейного, так и нелинейного характера. Основными факторами влияния на уровень указанных затрат являются стоимость и качество выполняемых ремонтных работ, заменяемых узлов и расходных материалов в совместной дифференциации, обуславливающих срок службы технических средств. При этом в рамках логистического подхода снижение затрат времени и финансов на ТО и ремонт МТП может быть достигнуто путем переноса отдельных работ на исполнение сторонними организациями. Наибольший удельный вес в структуре затрат на ТО и ремонт МТП в сельскохозяйственных организациях Беларуси составляют расходы на приобретение запасных частей (в 2017 году – 54,9 %). На наименьшую долю приходится затраты на работы, выполняемые сторонними организациями (в 2017 году – 13,3 %). В период с 2015 по 2017 годы в сельскохозяйственных организациях Беларуси наблюдается тенденция роста затрат финансовых ресурсов, направленных на ТО и ремонт МТП (+110,6 %). При этом доля стоимости работ выполняемых собственными силами в рассматриваемый период уменьшалась на 13,9, что обусловлено установленным в республике вектором развития специализированных агросервисных организаций. В связи с этим затраты на оплату работ по ТО и ремонту МТП выполняемых сторонними организациями выросли на 35,1 %. Расходы на приобретение запасных частей также увеличились за рассматриваемые годы на 25,7 %, что может быть обусловлено ростом физического износа технических средств при низком уровне обновления основных средств. Установленная выше динамика выделенных на макроуровне логистических затрат сельскохозяйственных организаций Беларуси в сопоставлении с уровнем затрат на основное производство в период за 2015–2017 годы отражена на рисунке. При рассмотрении динамики выявленных логистических затрат на макроуровне дифференцированно уровню общих затрат сельскохозяйственных организаций Беларуси на основное производство (рисунок) видно, что снижению последних с 2015 по 2017 годы на 4,8 % сопутствовал рост расходов на приобретение запасных частей (+25,7 %), при этом остальные логистические затраты в данном случае получили отрицательную динамику.

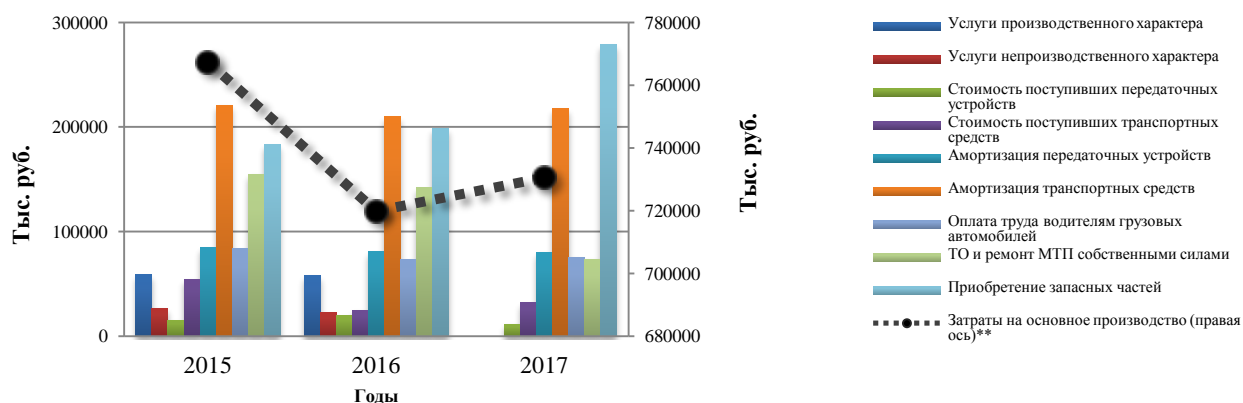


Рис. Динамика выделенных логистических затрат в отношении общих затрат на основное производство и валовой прибыли в сельскохозяйственных организациях Беларуси за 2015–2017 гг. (в сопоставимой оценке 2015 г.), тыс. рублей
Примечание. Источник: рисунок составлен автором на основе расчетов по данным ГИВЦ Минсельхозпрода

Следует также отметить, что при снижении затрат на основное производство за отчетный период 2015 год на 6,2 %, наблюдается также рост по следующим логистическим затратам: стоимость поступивших передаточных устройств – 27,1 %, приобретение запасных частей – 8,4 %.

Заклучение

Таким образом, проведенные исследования позволили сделать следующие выводы:

1) расходы на ТО и ремонт МТП целесообразно рассматривать как логистические затраты, что обусловлено организационно-экономической сущностью формирования указанных затрат, вследствие присутствия логистической составляющей выполнения процессов механизированных полевых работ;

2) в силу несовершенства бухгалтерского и управленческого учета, а также ограниченности данных годовой отчетности сельскохозяйственных организаций определение фактического уровня логистических затрат возможно в следующих фрагментах: стоимость поступивших и размер амортизации основных средств, групп передаточные устройства и транспортные средства; расходы на оплату труда водителей; расходы на ТО и ремонт МТП собственными силами; стоимость закупаемых запасных частей. При этом удельный вес указанных затрат от совокупных затрат на основное производство за 2017 год по всем сельскохозяйственным организациям Беларуси составляют 4,7 %, 1,0 %, 1,8 % и 3,2 % соответственно;

3) в целом по республике в период с 2010 по 2016 годы наблюдается тенденция роста логистических затрат в виде стоимости услуг сторонних организаций (+7,0 %), оплата труда водителей грузовых автомобилей (+1,4 %). Объем затрат, связанных с расходами на ТО и ремонт МТП в период с 2015 по 2017 годы, также составили положительную динамику (+10,6 %) за счет увеличения стоимости закупаемых запасных частей (+25,7 %) и работ, выполняемых сторонними организациями (+35,1 %). Существенному снижению совокупных затрат на основное производство в 2016 году (-6,2 %) сопутствовал рост отдельных логистических затрат (+7,4 %) в виде стоимости поступивших передаточных устройств, приобретение запасных частей, услуги производственного характера.

ЛИТЕРАТУРА

1. Таптунов, Л. А. Эволюция становления логистики как экономической категории / Л. А. Таптунов // Проблемы экономики. – 2017. – № 1 (24). – С. 126–136.
2. Пелих, С. А. Инновационно-инвестиционная среда в агропромышленном комплексе Китая и Беларуси: анализ, проблемы, решения / С. А. Пелих, В. Яотьянь ; рец.: Р. С. Седегов, В. И. Тарасов. – Минск : Право и экономика, 2012. – 175 с.
3. Киреенко, Н. В. Теория и методология формирования сбытовой системы в новых условиях хозяйствования (на примере АПК Республики Беларусь): автореф. дис. ... д-р. экон. наук: 08.00.05. / Н. В. Киреенко. – Минск, 2017. – 60 с.
4. Еловой, И. А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): В 2 ч. Ч. 1. / И. А. Еловой. – Гомель: БелГУТ, 2000. – 290 с.
5. Ефименко, А. Г. Развитие рынка автотранспортных услуг в АПК на основе логистического подхода / А. Г. Ефименко // Проблемы экономики. – 2017. – № 2 (25). – С. 40–53.
6. Полещук, И. И. Идентификация и планирование логистических издержек : методологический аспект / И. И. Полещук // Научные труды Белорусского государственного экономического университета / М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. экон. ун-т ; [редкол.: В.Н. Шимов и др.]. – Минск : БГЭУ, 2008. – С. 292-297.
7. Кузнецова, Т. В. Логистические затраты: экономическое содержание, состав, типология / Т. В. Кузнецова // Экономика и управление. – 2012. – №3 (31). – С. 29–34.
8. Бауэрсокс, Д. Логистика: интегрированная цепь поставок / Доналд Дж. Бауэрсокс, Дэйвид Дж. Клосс. – 2-е изд. – Москва : Олимп-Бизнес, 2017. – 635 с.

9. Семенов, И. А. Методы оценки общих логистических затрат на различных уровнях логистических систем: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. / И. А. Семенов. – СПб., 2012. – 18 с.
10. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] / Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=F01400176>. – Дата доступа: 20.06.2018.
11. Пелих, С. А. Логистика / С. А. Пелих, Ф. Ф. Иванов; под общ. ред. Пелих С. А.; Академия управления при Президенте Республики Беларусь. – Минск: Право и экономика, 2007. – 556 с.
12. Таптунов, Л. А. Классификационные особенности логистических затрат на предприятии / Л. А. Таптунов // Продовольственная безопасность: от зависимости к самостоятельности: сборник материалов междунар. науч.-практ. конф. (12–13 декабря 2017 года) – Смоленск: ФГБОУ ВО Смоленская ГСХА, 2017. – С. 555–558.
13. Таптунов, Л. А. Сущность категорий «логистические затраты» и «логистические издержки» в контексте дифференциации дефиниции / Л. А. Таптунов // Проблемы экономики. – 2017. – № 2 (25). – С. 158–169.
14. Таптунов, Л. А. Особенности материальных потоков в сельскохозяйственном производстве / Л. А. Таптунов // Научные стремления – 2017 : Сб. материалов Междунар. молодежной науч. конф., Минск, 6–7 октября 2017 г. / Центр молодежных инноваций, Минский городской технопарк. – Минск, 2017. – С. 125–128.