

◆ СЛОВАРЬ ПЕРЕСТРОЙКИ

ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ
РАСЧЕТ

(Окончание. Начало в предыдущем номере)

При взаимной выгоде

ДРУГОЕ условие обеспечения полного хозрасчета состоит в том, что взаимоотношения предприятия с другими предприятиями, организациями должны носить хозрасчетный, взаимовыгодный характер. Это значит, что реализация продукции и услуг должна осуществляться по ценам, обеспечивающим предприятиям возмещение затрат (в общественно необходимых размерах) и получение нормативной прибыли. Поэтому полный хозяйственный расчет предполагает осуществление реформы ценообразования.

Хозрасчетный характер носят взаимоотношения предприятия как со своими поставщиками, так и заказчиками. Любые убытки, причиненные одним предприятием другому, возмещаются в установленном порядке. Без этого не может быть полного хозрасчета.

Хозрасчетными должны быть также взаимоотношения предприятия с органами материально-технического снабжения (сейчас эта задача еще не решена).

Раньше дело доходило до того, что если предприятие лучше использовало материальные ресурсы и обходилось меньшим количеством, чем полагалось по фондам, то это грозило ему неприятностями: ориентиром на «достигнутый уровень», фонды ему сокращали.

Кардинальным решением этой проблемы является переход к оптовой торговле средствами производства. Пока доля оптовой торговли еще невелика: в 1987 г. ее объем составлял примерно 10 млрд. руб. В 1988 г. объем оптовой торговли средствами производства составит 30-35 млрд. руб., а в 1992 г. достигнет 225 млрд. руб., что превысит 70% общего объема поставок в системе Госснаба.

Принципы хозрасчета распространяются, естественно, на взаимоотношения предприятий с колхозами, овощными базами и т.д. — эти взаимоотношения должны быть также выгодны обеим сторонам (по крайней мере, безубыточны для них). Колхозы и совхозы, например, еще не скоро смогут обойтись без помощи горожан, особенно в период уборки урожая, но эта помощь должна осуществляться на договорной и возмездной основе, а не бесплатно, как это делается сейчас.

Даже отношения предприятия с вышестоящим органом, министерством в условиях полного хозрасчета не могут носить чисто административный характер. Предприятие обязано выполнять указания министерства, но и министерство обязано учитывать экономические последствия своих решений для предприятия. Если предприятие понесло убытки по вине министерства, то последнее обязано возместить их ему. Источником средств для этого могут быть имеющиеся в распоряжении министерства централизованные резервы и фонды.

Ориентация на развитие полного хозрасчета предполагает более широкое использование товарно-денежных отношений.

До сих пор, хотя эти отношения органически присущи социалистической системе хозяйства, значительная часть общественного продукта была охвачена ими только формально. Машины и оборудование, сырье и материалы распределялись хотя и в стоимостной форме, но продавцу сверху указывали, что, кому и по какой цене продать, а покупателю также в директивном порядке определяли, что, у кого и по какой цене купить. За стоимостной формой скрывалось натуральное распределение продукта.

Сейчас по мере распространения прямых связей между предприятиями открывается путь к эффективному развитию и использованию в интересах общества товарно-денежных отношений.

Как внедрить хозрасчет

Прежде всего, необходимо обеспечить достаточный уровень рентабельности, получения прибыли для внесения платежей в бюджет и формирования фондов экономического стимулирования.

В наиболее сложном положении оказались убыточные и низкорентабельные предприятия. Они должны разработать и осуществить программы преодоления убыточности или повышения рентабельности на основе совершенствования производства, упорядочения структуры управления, организации внутрипроизводственного хозрасчета, устранения неоправданных расходов и потерь. Ввести строгое нормирование всех расходов, затрат на производство, упорядочить учет, полностью отказаться от «котлового» метода учета затрат. Избавиться от сверхнормативных остатков товарно-материальных ценностей. Установить и ввести в действие неустановленное оборудование. Наладить строгую дисциплину поставок, и тем самым избавиться от штрафов за недопоставку и потери части фонда материального поощрения. Система премирования, внутривозвратных санкций должна быть ориентирована прежде всего на обеспечение безусловного выполнения государственного заказа, всех договорных обязательств по поставкам продукции заказчикам по всему ассортименту и точно в срок.

Нужно приучить все заводские службы считать каждую копейку. Это не скопидомство, а рачительное хозяйствование. Каждый затраченный рубль должен окупаться и приносить прибыль. Это не должно привести к «экономии» затрат на развитие и совершенствование производства: главное требование хозрасчета заключается не в том, чтобы меньше затратить, а в том, чтобы больше получить.

Г. КИПЕРМАН,
доктор экономических наук.

К Ленину.

ДОВЕРИЕ
И СПРОС

В ткацком цехе коврового комбината я возглавляю совет дисциплины и совет наставников. Необходимость их создания диктовалась самой жизнью. Среди ткачих много иногородних, только что пришедших на производство. Нередки случаи невыхода их на работу после окончания отпуска. Бывает, что девочки не смогли своевременно купить билет на обратный путь, не рассчитали время и т.д. Рассматриваем мы на заседаниях поведение и выпивох, к ним бываем особенно строги. Причем, в этом случае совет принимает свое решение, не дожидаясь директорского.

Меры воздействия могут быть различными. Особо злостных нарушителей трудовой дисциплины лишаем тринадцатой зарплаты, месячной премии и даже трех дней отпуска. Для других достаточным наказанием является сам факт вызова на заседание совета.

Членами совета являются начальник цеха, мастера, их помощники, рабочие-инструкторы производственного обучения. Структура другого совета несколько иная, в его состав входят наиболее активные, опытные наставники. Производственный стаж и средний возраст тех, кто шефствует над молодыми ткачихами, заметно уменьшился. Если раньше для того, чтобы стать наставником, надо было проработать в цехе 5 лет, то сейчас достаточно и двух. Это не означает снижение требова-

пассажирских перевозок и просит редакцию газеты оказывать в этом посильную помощь.

Ответ в редакцию по поручению совета трудового коллектива подписали 12 человек. В том числе: начальник М.И. Соломахин, секретарь пар-

◆ РАБОЧАЯ
ЧЕСТЬ

тельности. Дело в том, что появилась новая техника, облегчающая производственные операции, возрос образовательный уровень ткачих. Если четыре года назад из 40 наставниц 17 не имели среднего образования, то в прошлом году — только 7 (из 35).

В цехе прочно вошли в практику посвящение в рабочие, благодарственные письма родителям, торжественное премирование молодых, вечера чаепития.

Дисциплина, ответственность, желательное отношение к творческой работе и стремление быстрее овладеть профессией — вот те принципы, на которых строят работу общественные организации цеха.

В. ЦЫМБАЛОВА,
контролер техпроцесса.

Фотохроника ТАСС

Позаботился
профсоюз

Среди тружеников производственного объединения «Мосторгмаш» пользуются популярностью трехдневные туристические поездки в крупные города нашей страны. Недавно две группы членов профсоюза побывали в Ленинграде и Сочи. В марте и апреле по льготным путевкам рабочие съезжают в Киев, Ригу, Владимир и Суздаль.

До сих пор вспоминают змание каникулы дети многих работников нашего объединения. Неделю на базе школы № 43 работал пионерский лагерь. За это время учащиеся побывали в ВДНХ, в Кускове, в Люберецком краеведческом музее. И. КИРИЛЛОВ,
председатель профкома.

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Временный переезд у завода энергооборудования находится на маневровом отрезке железнодорожного пути и закрывается в течение суток неоднократно и на большие отрезки времени. Какая уж тогда регулярность движения? Поэтому какие бы мероприятия по улучшению пассажирских перевозок ни проводились, кардинально их улучшить можно будет только после завершения строительства путепровода. Причастные к этому организации обязаны ускорить строительство, а общественность должна взять его под контроль.

Тем не менее у нас принимаются неотложные меры по улучшению пассажирских перевозок. Принято решение исполкома Лыткариноского горсовета, готовится решение исполкома Люберецкого горсовета о привлечении к перевозкам в «пиковые» часы на маршрутных линиях ведомственных автобусов. В городе Лыткарино часть ведомственных автобусов уже начала работать.

Объединение «Мособлпассажиравтотранс», говорится далее в ответе, тоже ознакомилось со статьей «Страдания на остановках» и рассматривает вопрос о передаче с 1 февраля 1988 года части люберецких маршрутов Жуковской автоколонны № 1376.

Служба эксплуатации и контрольно-измерительная служба автоколонны № 1787 усилят контроль за графиком движения автобусов по Октябрьскому проспекту. В нынешнем году будет продолжена замена односалонных автобусов на автобусы большей вместимости «Икарус-280». Это позволит значительно увеличить провозные возможности.

Совет трудового коллектива заверяет, что коллектив автоколонны № 1787 сделает все возможное для улучшения

тбюро Т.П. Афонская, председатель профкома В.Е. Крылов, секретарь комитета ВЛКСМ А. Новиков, бригадир водителей автобусов маршрута № 35 М.Ю. Панов, водитель автобуса маршрута № 21 М.П. Макаров и еще шесть бригадиров.

Таким образом, коллектив автоколонны во главе с ее руководством правильно отреагировал на критику. Он признал имеющиеся недостатки в собственной работе. Объяснил причину срывов рейсов. Подтвердил обвинение пассажиров в случаях нарушения автомобилистами трудовой и производственной дисциплины, ошибочных действий отдельных водителей, диспетчеров, контролеров.

Ответ обнадеживает население района в пополнении хозяйства автобусами большей вместимости. В то же время содержит упреки в адрес самих пассажиров и, как видим, не без оснований. Есть и другие деловые суждения. Подмечены неточности в письмах читателей (о времени задержки тех или иных рейсов).

Однако руководство автоколонны согласно не со всеми запросами населения. Отвергается, к примеру, предложение изменить маршрут № 346 в То-

милине. Не дано убедительное объяснение, почему же не продлевается маршрут № 35 до Малаховского опытного механического завода, хотя по этому поводу было решение исполкома Люберецкого горсовета. Ситуация по-прежнему остается конфликтной. Не яс-

транспорта. Вопрос этот в Люберецком районе очень назрел. И ему, наверно, следует посвящать специальную публикацию в газете.

Требуется перестройка и от второго участника разбираемых взаимоотношений — пассажира. На это авторы

«СТРАДАНИЯ
НА ОСТАНОВКАХ»

но, как изменяется положение с ремонтом и выходом машин на линию, использованием других внутренних резервов.

Поэтому вполне очевидно, что коллектив делает лишь первые шаги в дальнейшем улучшении обслуживания населения, в перестройке работы. Впереди забот еще много. Не до конца здесь использован такой резерв, как развитие ремонтно-технической базы, расширение производства с учетом возросших требований. В некоторых вопросах, видимо, нужна поддержка исполкома горсовета. И в ней не откажут, если руководство хозяйства внесет реальные предложения, проявит инициативу.

Большой настойчивости требует решение социальной проблемы — строительство жилья, обеспечение кадрами, закрепление, стабилизация их, материальная заинтересованность. Недостаточно понимать это или ограничиваться призывами. Нужны во всем конкретные и энергичные действия.

Очень хорошо, что за решение многих вопросов берется совет трудового коллектива. Можно полагать, что от этого будет немалая польза.

И еще. В хозяйстве правильно ставят задачу об использовании для маршрутных перевозок ведомственного

ответа уже указали. Действительно, с какой же совестью отрывает человек билет, если не опустит в кассу пятак. Неужели ему нисколько не стыдно, ну хотя бы чуть-чуть перед самим собой?

Зачастую бывает и явная несдержанность пассажиров по отношению к водителям, порой несправедливые претензии. Недостает и культуры поведения пассажиров в салоне автобуса. Иной укрепитса близко у входа и не внемлет никаким просьбам пройти в салон, хотя там вполне еще можно уплотниться (ну что поделаешь?). В результате в дверях образуется «пробка» и кто-то остается на улице, хотя каждый рассчитывает уехать. Получается, что один-два упряма приносят огорчение десяткам. Так медленно воспитывается сознательность у некоторых наших земляков!

Строительство путепровода в Люберецах, содержание дорог и переездов — тоже темы для публикаций. Газета, конечно, не оставит их без внимания. Но решающее дело в улучшении обслуживания пассажиров остается все же за коллективом автоколонны.

Материал к печати подготовил
П. БИЦУКОВ,
наш спец. корр.

