



## Бережливými становятся все

Нашу статью мы хотим начать с небольшого примера. В прошлом году тракторист учхоза «Дружба» Николай Фадеев, готовя свою машину к посевной, использовал новых запчастей на 55 рублей. А вот нынче — на 71 копейку. Почему ремонт машины нынче обошёлся во много раз дешевле?

Помог хозрасчёт, на который мы начали переводить механизаторов с лета прошлого года.

Прежде бывало так. Трактористы только и ждали, когда поступят новые запасные части. И едва их привозили, осаждали склад. Каждый спешил заполучить ту или иную, непременно новенькую деталь. И ставя её на свой трактор, нередко выбрасывал на свалку то, что ещё могло бы послужить. Механизатор, ставя на машину новую запчасть, часто даже не задумывался над тем, сколько поработала старая, истёк срок её службы или нет. Да этого от него никто и не требовал. От него требовали лишь выработки, выраженной в гектарах мягкой пахоты. Во что они обходятся, эти гектары, никто не считал. Все убытки, которые возникали в результате таких вот порядков, списывались за счёт хозяйства.

Хозрасчёт всё повернул по-иному. Механизаторы теперь на склад запчастей наведываются лишь в случае крайней нужды. Отошла в прошлое и такая практика, когда деталь, выписанную, например, тем же Фадеевым, ставили на трактор, скажем, Терентьева и считали это нормальным. С подобной обезличкой теперь покончено.

С переходом на хозрасчёт каждый механизатор получил так называемую «Книжку тракториста». Форма этого документа, как и других, нами применённых, разработана учёными Краснодарского сельскохозяйственного института, с которым мы поддерживаем связь. На обложке этой книжки есть такой текст: «При осуществлении элементов хозяйственного расчёта, кроме годового производственно-финансового задания бригаде или отделению на использование машинно-тракторного парка, вторым важным документом является „Книжка тракториста“».

Включённые в «Книжку тракториста» нормы содержат в себе производственные показатели и позволяют вместе с тем вести учёт затратам материальных и денежных средств при использовании агрегата, закреплённого за тем или иным трактористом. Без этой книжки ни один механизатор не получит сейчас у нас даже самой пустяковой детали. Всё, что берёт он со склада, записывается кладовщиком в книжку.

Что же это даёт? Очень многое. Прежде всего теперь каждый механизатор знает, сколько и каких запчастей получил он с начала года для своей машины. Знает он и то, сколько стоит каждая из них, и может легко подсчитать, во что обходится ему ремонт машины и следует ли добиваться новых запчастей или же лучше употребить всё своё старание и мастерство для того, чтобы продлить срок службы старых деталей. В этом сейчас он заинтересован, поскольку за продление срока межремонтного пробега и экономию запчастей полагается премия. У нас установлены и соблюдаются неукоснительно годовые лимиты. Например, на полевой ремонт трактора ДТ-54 в течение года можно расходовать не более 130 рублей. Если механизатор добьётся экономии, то 30 процентов сэкономленной суммы будет выплачено ему в качестве премии.

Вот почему тракторист Фадеев, готовя свой трактор к севу, затратил нынче на новые запасные части всего лишь 71 копейку. Неплохо стали считать и другие механизаторы. Трактористы тт. Будкин, Климов, Афонин в прошлые годы допускали перерасход установленных лимитов на ремонт машин, а вот нынче все трое, готовя тракторы к севу, новых запчастей не брали, а постарались реставрировать и получше отрегулировать старые.

Может возникнуть вопрос: а как повлияло такое вот стремление к экономии на качество ремонта машин? Не работают ли тракторы нынче хуже? Вот в том-то и дело, что нет. Качество ремонта улучшилось.

И ещё любопытная деталь. Прежде нередко бывало так — едва пойдёт дождик, тракторист возвращается в усадьбу, ставит свой трактор и говорит:

— Я вчера переработал, сегодня мне положено отдохнуть.

А нынче, смотришь, он и в дождь не покидает своей машины. Вынужденную остановку использует для того, чтобы ещё раз получше отрегулировать отдельные узлы, подтянуть болты и гайки, чтобы не тратить времени на это, когда проглянет солнце и ветер обсушит почву.

Весенний сев вели быстрыми темпами, все механизаторы работали высокопроизводительно. Большое внимание уделялось качеству.

В общих затратах на производство тракторных работ более сорока процентов приходится на долю горюче-смазочных материалов. Поэтому даже незначительное снижение потерь как при транспортировке, заливке и сливе, так и при хранении, а главное, в период эксплуатации машин, может составить значительную экономию, а в конечном счёте существенно снизить себестоимость сельскохозяйственной продукции.

Особую роль в борьбе за снижение потерь горючего мы отводим учёту и контролю за всем этим делом со стороны самого тракториста. До последнего времени главной фигурой тут выступал заправщик. Но разве одному за всеми углядеть? Тем более, что тракторист оставался как бы в стороне. Горючее он получал по так называемым заборным карточкам, хранящимся у заправщика, в которых лишь расписывался. Он не мог удержать в памяти все цифры, и поэтому не знал, сколько получил всего горючего и смазочных материалов, скажем, с начала декады. Да если и сэкономил горючее или перерасходовал его — это никак не отражалось на зароботке механизатора. Все потери и тут списывались за счёт хозяйства.

Иное дело — теперь. Трактористу начисляется 25 процентов стоимости сэкономленного им горючего и смазочных материалов. А чтобы каждый механизатор знал, сколько он получил этих материалов и сколько израсходовал за каждый день, ему вручается «Книжка декадных ведомостей». В неё за подписью заправщика заносится количество горючего, принятого механизатором при каждой заправке. В конце декады заправщик в присутствии самого тракториста подсчитывает общий итог фактического расхода горючего. Заполненная ведомость вырывается из книжки и сдаётся в бухгалтерию при декадном отчёте. Она является контрольным документом для списания горючего по данному трактору и позволяет составить полное представление о том, как расходовались горюче-смазочные материалы по каждому трактору в отдельности и в целом по всему машинному парку.

Кое-кто может сказать, что, мол, трактористу ни к чему эта карманная канцелярия. А поговорите с нашими механизаторами, и они объяснят, что эти самые документы на многое раскрыли им глаза, помогли по-хозяйски во всём разобраться. И добавят, что хранят обе эти книжки так же, как городской водитель хранит заправочные талоны, без которых он в дорогу не тронется.

И тут важно не только то, что наличие этих документов, которые мы назвали выше, позволяет механизатору знать точно результаты своей работы за каждый день, самостоятельно высчитать размер заработка и определить сумму полагающихся ему премиальных. Всего важнее, на наш взгляд, то, что из фигуры контролируемой механизатор сам становится фигурой контролирующей. Теперь уже ни один заправщик не сделает того, на что прежде трактористы смотрели сквозь пальцы, — когда горючее, полученное и израсходованное одним, записывалось на счёт другого.

И совершенно не случайно, что, если прежде горюче-смазочные материалы и запасные части, потреблённые при ремонте, экономили лишь отдельные механизаторы, люди по натуре своей бережливые, то теперь бережливыми становятся все. Иначе ведь нельзя — недобросовестный работник, неряха или расточитель в новых условиях выглядит этаким белой вороной и долго не протянет в коллективе, где всякий считает, экономит.

Мы могли бы дополнить статью большим списком наших механизаторов в подтверждение того, что они экономно расходуют запчасти и горючее.

Перевод машинно-тракторного парка на работу в новых условиях мы совершили, конечно, не сразу. В течение всей минувшей зимы у нас проходили занятия, которыми руководила главный экономист З. И. Зыкова. Механизаторы досконально ознакомились со всей системой условий вводимого хозрасчёта, и каждый из них выступает теперь сознательным и активным его поборником. А ведь успех любого начинания заключается прежде всего в том, как к нему относятся те, кого оно касается непосредственно.

П. Гнездилов, директор учхоза «Дружба».  
А. Мезенцев, и. о. главного инженера.  
Переславский район.