



Порожние рейсы и «липовые» тонны

В прошлом году областной комитет народного контроля проверил работу Переславского автотранспортного предприятия. В ходе проверки выяснилось, что на ряде предприятий города практикуются приписки при оформлении путевых листов. На счёт АТП перечислялись большие суммы за несуществующие тонно-километры. По хлебозаводу приписки составили 27 процентов, фабрике «Красное эхо» — 16, тресту столовых — 7 процентов от общей месячной суммы, уплаченной за транспорт.

У фабрики «Красное эхо» четыре основных потребителя, которым практически ежедневно отсылается продукция: фабрика «Красные ткачи» (Ярославль), льнокомбинаты «Тульма» (Тулаев), «Заря социализма» (Гаврилов-Ям) и Яковлевский. Сюда направляется около 50 процентов всей товарной пряжи.

— Выделят, скажем, нам для транспортировки продукции четырнадцатитонный КамАЗ, — говорит заместитель директора Н. П. Андреев, — а мы в состоянии его загрузить только наполовину. Машины не приспособлены для перевозки лёгких грузов — борта низкие. Понятно недовольство водителя: много ли заработаешь на полухолостом пробеге? А тут ещё проблема — из пяти рейсов только один обеспечивается обратным грузом. Приходит водитель и требует, чтобы ему в путевом листе поставили необходимое количество тонно-километров, он-де не виноват.

Вот так и рождаются приписки. И идут на них руководители, расплачиваясь из государственного кармана за свою неоперативность, неумение организовать дело так, чтобы не было простоев, порожних пробегов, чтобы не ущемлялись интересы водителей. Возьмём ту же фабрику «Красное эхо». Здесь действует всего один транспортёр, значит, пока загружают одну машину, другие простаивают. В пункте назначения груза дело поставлено тоже не лучшим образом, машина с обратным грузом, если такой найдётся, возвращается поздно. Думаете, её ждут? Как бы не так! Всё закрыто.

— Мы стараемся, — продолжал разговор Николай Павлович, — решить эти проблемы. В первом квартале пустим второй транспортёр, организуем круглосуточную работу грузчиков, кладовщика. Но нужна помощь автотранспортного предприятия. Почему бы не закрепить за фабрикой постоянные машины? Мы бы их соответственным образом оборудовали, нарастили борта, сделали тенты, чтобы можно было загрузить необходимое количество пряжи. И с водителями, которые хорошо знают маршрут, работать легче. В последнее время налажен жёсткий контроль товарно-транспортными накладными. Они теперь выдаются только под расписку, и каждая строго подотчётна.

Сложное положение с внутриобластными перевозками на хлебозаводе. Объёмы грузов здесь невелики, но продукция есть деликатная — ломкое печенье, пряники. Для неё бы и транспорт поаккуратней.

— Но присылают чаще КамАЗы, да ещё с прицепами, — говорит начальник отдела снабжения Н. С. Калугин. — Гоняем машины полупустыми.

Да, городским и районным организациям и предприятиям необходим малотоннажный транспорт — автомобили мерок ГАЗ-51, ГАЗ-52, КАЗ-608, фургоны. В Переславском автотранспортном предприятии всего с десяток подобных машин. Правда, в первом квартале нынешнего года руководство объединения «Ярославльавтотранс» пообещало Переславскому АТП выделить автомобили, необходимые хлебозаводу. Но даже если это будет сделано, решит ли это проблему до конца? Где взять обратный груз? Вот вопрос. Есть ли вообще организация в области, которая занимается планированием внутриобластных перевозок, является связующим звеном между АТП и заказчиками? Оказывается, есть — узловое транспортно-экспедиционное предприятие (УТЭП).

— Работаем с предприятиями на договорных началах, — сказал его руководитель В. Е. Катунцев. — Существуют годовые планы перевозок, месячные и даже на день. В них указываются общий объём перевозок, грузооборот и объём на сутки. Диспетчеры стараются взаимосвязать заказчика и автотранспортное предприятие, скомплектовать груз, найти обратный груз.

— А как же приписки, порожние обратные рейсы, на которые жалуются водители? — интересуюсь я.

— Тут от нас мало что зависит, — сказал Владимир Емельянович. — Груз мы находим. Другое дело, что по разным причинам водители забрать его не могут.

Конкретный пример. 1 февраля фабрика «Красное эхо» направила в Тутаев четыре машины с сырьём. На обратном пути нужно было забрать кирпич, но его не привезли, так как поздно разгрузили машины в Тутаеве. Мощные автомобили порожняком вернулись в Переславль.

Не раз в беседах с различными руководителями приходилось слышать, что больно, мол, избалован нынче водитель. Чуть что не так — путевой лист на стол, и уговаривай его потом. Вот, дескать, и пишем лишние тонны. Конечно, это не оправдание. Неоперативность различных организаций, низкая исполнительская дисциплина работников служб, имеющих дело с разгрузкой и погрузкой транспорта, — вот причина неувязок. Обиды на водителей не всегда обоснованы: те требуют порядка. Чем они хуже, скажем, вышивальщицы, которая, придя на работу, знает точно, что ей предстоит сделать. Артикул изделий, количество метров шитья или гипюра, процент сортности и так далее. Ей обеспечен фронт работ, выделены сырьё и материалы, водитель же пока в другом положении. Часто он работает по принципу: езжай туда, не знаю куда, привези то, не знаю что. Значит, спрашивать нужно в первую очередь не с него, а с тех людей, которые не могут чётко организовать его труд, — с руководителей АТП и узлового транспортно-экспедиционного предприятия, диспетчеров, да и заказчик не вправе оставаться в стороне. А то получается, что по документации УТЭП для каждого водителя есть обратный груз, а на самом деле его чаще всего нет. За такие «липовые» отчёты, как ни странно, ответственности никто не несёт.