



На поле, залитом солнцем

Фоторепортаж



Удачную погоду подарила природа для посадки капусты. Чуть подвявшие лепестки, припавшие к земле, вскоре оживут под обильным дождем поливальных установок.

Сегодня в производственном кооперативе "Урал" хозяевами горожане, рабочие и служащие завода по обработке цветных металлов. Давно знакомые друг с другом, люди и ведут себя непринужденно, по-свойски.

Один из "хозяев" А. Токарев рассказывает:

- За каждым агрегатом у нас закреплено двенадцать человек. Работа, если признаться, весьма утомительная. На заводе легче. Я теперь понимаю, почему сельхозпроизводство сейчас далеко не копейная. Мы работаем в этом производственном кооперативе четвертый день, а кажется уже - вечность.

- А вы не хотите ящики с рассадой потаскать? - шутиливо предлагает нам местный агроном Ирина Лобанова.

Мы бы и не против, но тридцать энергичных горожан прекрасно справляются и без нас. Куда хватает взгляда, тянутся рядки зеленоющей рассады.

- Даже самим интересно, - делится своими впечатлениями Михаил Танизлы. - Из таких сморчковых листиков вырастут огромные кочаны.

Стоя тут же рядом, Ирина Махаева смеется:

- Тебе же их осенью и убирать.

Ящик за ящиком, пустеет грузовая автомашина. Шофер заводит мотор, чтобы ехать за новой партией. А в поле зеленые рядки продолжают уходить за горизонт...

А. ЛАРИОНОВ.

Фото В. Шумкова.

10 июня в 10 час. в помещении райсовета проводятся занятия университета правовых знаний, на которых будут обсуждаться проекты Конституций Российской Федерации.

На занятия приглашаются депутаты районного Совета, руководители отделов и управления райадминистрации, администрация сельских Советов, руководители сельскохозяйственных и промышленных предприятий.

Экономика

Не везёт транспортникам, и потому транспортники не везут воз экономических проблем

Вряд ли кого удивит сегодня экономическими трудностями. Так что если с этих позиций рассматривать ситуацию, сложившуюся в Мартюшевском управлении механизации и транспорта (УМиТ), то покажется она привычной и даже заурядной. Но есть в этой ситуации нечто такое, что отличает ее от других подобных.

Достаточно сказать, что произошло очередное повышение цен на горюче-смазочные материалы. Да недавнего времени литр бензина АИ-76 стоил 35 руб., теперь же более 70 руб., АИ-93 покупали по 41 руб., сейчас за литр приходится платить 80. Цена литра дизельного топлива поднялась с 35 руб. до 56.

Конечно, новое повышение цен на энергоносители больно отразилось на всех отраслях производства и все же тяжесть очередного экономического удара не везде одинакова. Есть ведь организации, потребляющие горючее непосредственно для производства, а есть такие, что лишь пользуются услугами первых. Так вот, для последних повышение цен на ГСМ отразилось опосредственно, первые же ощутили его сразу. УМиТ относится как раз к таким.

Теперь, чтобы разбросить увеличившиеся расходы на всех клиентов (а это необходимо: не будет же УМиТ работать себе в убыток), придется вновь увеличивать расценки на свои услуги. А это вызывает дополнительные

осложнения в отношениях с заказчиками.

Дело в том, что и до сих пор финансовое положение дел в управлении механизации и транспорта усугублялось многими проблемами во взаимоотношениях с партнерами. Зимой у транспортников было мало работы. И не потому, что их услуги никому не были нужны, просто у заказчиков не всегда находились деньги на оплату. Финансовые трудности испытывали строители - основные заказчики УМиТа. В результате техника простаивала. В весеннюю распутицу закрыли дороги для большегрузных машин. Будь в управлении деньги - могли бы заплатить за пропуск и работать. Но требовали за каждый КАМАЗ, например, по шесть тысяч рублей в сутки. Никто таких средств УМиТу не дал, вот и простаивала высокопроизводительная техника, и это еще больше усугубило финансовые трудности управления. Дошло до того, что руководству управления пришлось искать заказы на стороне, за пределами района, обслуживать городские организации. За разворотливость руководителей можно

только похвалить. Беда, однако, в том, что в районе и своей нужды предостаточно, и использовать резервы района, для других организаций - это, мягко говоря, не похозяйски. Но выхода не оставалось. Более того, для сторонних организаций расценки на услуги оставались льготными, такими же, как и для районных. Конечно, УМиТ нашел клиентуру, потому что за ту же работу городское грузовое автотранспортное предприятие, например, берет гораздо больше.

Вообще в УМиТ стараются не злоупотреблять увеличением расценок. К этой мере прибегают, но, как правило, спустя месяц после того, как они повысятся в городе. Но и это не избавляет наших транспортников от самой главной проблемы - неплатежеспособности. Сложилась парадоксальная ситуация, типичная, впрочем, и для других предприятий. Транспортники не могут получить оплату от заказчиков за выполненные ранее работы, и не желая останавливать производство, вынуждены брать кредиты. Только в первом квартале этого года УМиТ недополучил от заказчиков одиннадцать миллионов рублей. А по расчетам, должны были заработать с прибылью в 1,29 миллиона. Хорошо еще, с прошлого года в управлении

имелась прибыль, вот на нее и жили.

По данным на первое мая задолженность заказчиков перед УМиТом составила в общей сложности 23 миллиона рублей (как видим, долг продолжает расти). Из них ПМК-1 задолжало свыше 10,5 млн. руб., ППСМ - 2786 тысяч, СМК-3 - 1717 тыс. (этот долг не оплачен еще с прошлого года). И даже Синарский трубный завод недоплатил 1369 тыс. руб. (для этого промышленного гиганта такая сумма - вообще мелочь).

В то же время растет долг и управления перед своими смежниками. Только нефтебаза транспортники задолжали пять миллионов рублей, а общий долг УМиТа - 11 миллионов рублей. Если бы произвести сейчас все взаимные платежи, транспортники не только вернули бы израсходованную нынче прошлогоднюю прибыль, но имели бы дополнительные средства. Увы, взаимные платежи сегодня - неисполнимая мечта.

Вот и приходится брать в банке ссуды. А они, как известно, задаром не даются. Приходится платить 83% годовых. Если учесть, что сейчас УМиТ набрал кредитов на 6 млн. руб., то только в месяц за пользование чужими деньгами приходится выкладывать 430 тыс. руб. Из каких средств? Как УМиТ в

этих условиях сводит концы с концами? Уму непостижимо. А свои кровные деньги в это время гуляют неизвестно где, не принося, разумеется, их хозяевам никакой пользы. Больше того, надо учесть, что деньги с каждым месяцем обесцениваются.

И вот представьте, что в связи с очередным повышением цен на горюче-смазочные материалы придется пересматривать расценки за услуги. Как это отразится на заказчиках. Проблема неплатежей обострится еще больше. А уж и так подходят к новым расценкам с предельной осторожностью. Они разработаны, но не вводились в действие до тех пор, пока не были обсуждены с заказчиками, пока не был подписан протокол согласования.

Казалось бы, если заказчики сами согласились с новыми расценками, так пусть платят. Не тут-то было.

Если бы в создавшихся финансовых трудностях был виноват коллектив управления, можно было бы и не волноваться. Но в том-то и суть, что коллектив делает все от него зависящее. Вот недавно был техосмотр автопарка. Машины тут, надо сказать, старые. Только самосвалы и ЗИЛы помоложе - три-четыре года. Особым - более десяти лет. И вот из 122 машин, пред-

ставленных на техосмотр, прошли его 112. Остальные десять в стадии ремонта. Такой коэффициент готовности был бы неплох и для более молодого автопарка. Но он, оказывается, никому не нужен. Потому что в первом квартале коэффициент использования техники в УМиТ был всего 0,3, в апреле - 0,34, а в мае и того меньше: дороги были закрыты, большая часть транспорта не работала.

Перспектив на сколько-нибудь серьезное улучшение дел не видит даже заместитель директора УМиТа Г. Е. Паластров, оптимист по натуре. Почему? Да потому что стоимость запасных частей, резины и других материалов продолжает расти. Будь у транспортников в наличии заработанные ими деньги, можно было бы создать заранее какой-то запас материалов, закупить их по более низкой цене. Но раз денег нет, приходится покупать все по крохам, платя бешеные деньги. И все сразу же уходит в дело. Склады пусты, УМиТ живет (вынужден жить) одним днем. Своими силами экономику, не подлечить. А улучшатся ли в обозримом будущем отношения с заказчиками, это еще вилами на воде писано.

В. ГАРИЧЕВ.