

течение всего отчетного квартала. В этот же период поступают и изменения к действующим нарядам в части увеличения или уменьшения выделенных фондов по тем или иным фондодержателям и видам металлопродукции.

Исходной информацией служат и суточные отчеты металлобаз (металлоскладов) об отгрузке продукции потребителям с указанием фондодержателей и их шифров, наименований и шифров продукции, размеров произведенных за сутки отгрузок.

Внедрение разработанных проектов механизации планово-учетных работ в практику деятельности снабженческо-сбытовых организаций является важным этапом всего комплекса работ. На этом этапе выявляются все недостатки проекта, осуществляется их устранение, определяется характер наиболее часто встречающихся ошибок в исходной информации, а также отрабатываются организационные формы взаимосвязи снабженческо-сбытовой организации с вычислительным центром и порядок проведения работ.

Опыт показал, что относительно наибольшее количество ошибок в исходной информации заключается в неправильном написании шифров фондодержателей, видов металлопродукции, а также в несоответствии указанных в формах исходной информации единиц измерения, принятым в справоч-

нике. Далее в процессе работы эти ошибки свелись к минимуму и стали редким явлением.

Значительные трудности связаны также с отсутствием унифицированных форм исходной информации в части планов поставок. Здесь наряды, различные документы их заменяющие, изменения к ним представляются в самых различных формах, что усложняет работу по механизации.

Организационно настоящая работа построена следующим образом. Ежедневно к 10-00 вся исходная информация за отчетную дату поступает в вычислительный центр в группу подготовки данных. Здесь проводится перфорация ее и копия первичных документов выдается на печать электронной вычислительной машины. Затем указанные копии проверяются и при обнаружении ошибок вносятся необходимые исправления на перфорационные ленты. Вся эта работа завершается к 11-30. Непосредственный расчет на ЭВМ и вывод форм выходной информации на печать производится во второй половине дня. Таким образом, к концу дня заказчик получает формы расчетов выходной информации на широкой алфавитно-цифровой печати.

Практика работы показала, что для расчета и выдачи на печать всего объема суточной информации, затраты машинного времени в среднем составляют 1,1—1,3 часа.

ЛЕСОВОЗНЫЕ ДОРОГИ И ЭКОНОМИКА ЛЕСПРОМХОЗА

И. И. ЛЕОНОВИЧ, кандидат технических наук,
В. А. ЛЕБЕДЕВ, директор Гомельского леспромхоза,
Б. И. ВРУБЛЕВСКИЙ, начальник производственно-технического отдела

МЫ НЕ СЛУЧАЙНО назвали так настоящую статью. Сейчас, когда в леспромхозах широко ведутся работы по строительству механизированных нижних складов, а хлыстовая вывозка стала основным способом доставки древесины, ритмичная работа предприятия зависит в первую очередь от работы лесовозного транспорта, а значит и от состояния автомобильных лесовозных дорог.

Дороги, особенно с твердым покрытием, в нашем хозяйстве плохие. Дорожная же техника настолько изношена, что ею невозможно обеспечить даже текущее содержание дорог не говоря уже о ежегодном капитальном их ремонте и строительстве усов и веток. О том, к чему это приводит, свидетельствует анализ динамики вывозки продукции по Гомельскому леспромхозу за последние годы по месяцам и кварталам. Установлено, что во II и IV кварталах объем перевозки древесины на 10—15% ниже чем в I и III кварталах, а в отдельные месяцы он уменьшается даже до 40%.

Отсутствие дорог с твердым покрытием не могло не сказаться на производительности труда и других качественных показателях работы леспромхоза. Так, комплексная выработка на одного списочного рабочего с 1959 по 1965 г. возросла на 35,5%, а себестоимость 1 м³ продукции увеличилась на 10 коп. Фондоотдача снизилась с 1 руб 87 коп до 98 коп.

Если в 1959 году выработка на списочную автомашину была 5368 м³, то в 1966 г. она составила 5130 м³, хотя среднее расстояние вывозки увеличилось всего на 3,3 км (с 24 до 27,3). А ведь за это время все лесовозные машины ЗИС-21, ЗИЛ-150, ЗИЛ-164, ЗИЛ-151 были заме-

нены мощными автомобильными поездами МАЗ-501+2—Р-15.

Экономические показатели ухудшились потому что леспромхоз на протяжении многих лет из-за отсутствия средств не построил ни одного километра дорог.

Особенно остро встает дорожный вопрос сейчас, когда в леспромхозе построен один механизированный склад, в стадии окончания второй и начато строительство третьего.

Грузооборот нижнего склада (Гроново), построенного в 1964 г., рассчитан на 60 тыс. м³. Однако здесь разделяется в год не более 30 тыс. м³ древесины. Склад работает только в одну смену. Причина одна: нет хорошей дороги. Та древесина, которая планировалась к вывозке на Гроново, доставляется в настоящее время на 3 примитивных склада. Себестоимость же 1 м³ древесины по конечной фазе отгрузки с мелких складов почти на 2 руб выше, чем по нижнему складу (Гроново).

По заказу леспромхоза Бобруйской базовой лабораторией разработан проект строительства Чериковской автомобильной дороги с улучшенным покрытием. С тех пор прошло уже 3 года. Однако Министерство лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности БССР не выделяет средства на ее строительство, хотя необходимость в этом очевидна и настоятельно диктуется жизнью.

Аналогичное положение и с нижним складом Красный берег, строительство которого заканчивается. Из-за отсутствия дороги в период весенней распутицы и осеннего бездорожья леспромхоз не в состоянии вывозить лес хлыстами и вынужден перестроивать малые

комплексные бригады на сортиментную заготовку. А ведь 1 м³ заготовленной и вывезенной в сортиментах древесины здесь на 48,3 коп дороже, чем при вывозке хлыстами.

Еще хуже положение складывается по нижнему складу Быхов. Круглогодичная работа его также невозможна из-за отсутствия хорошей дороги. В течение примерно трех месяцев в году леспромхоз вынужден возить лес на пристани Вязьму, Короткий Городок. Только стоимость доставки 1 м³ древесины с этих пристаней потребителям на 39 коп. дороже чем со станции Быхов. А сумма прочих непроизводительных затрат значительно больше.

Если учесть простои и поломки машин из-за бездорожья, простои оборудования нижнего склада и рабочих, то сумма непроизводительных потерь в леспромхозе составит примерно 200 тыс. руб. в год.

Только при наличии дорог круглогодичного действия можно добиться ритмичной работы предприятий, высокой производительности труда и рентабельности лесозаготовительного производства.

Что нужно, на наш взгляд, для этого сделать?

Министерству лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности и Министерству лесного хозяйства республики следует учитывать не только интересы лесозаготовительной отрасли, но также необходимость развития лесного хозяйства. Ведь сокращения объемов рубок главного пользования не уменьшает работ в лесу, а наоборот, увеличивает их. Для вывозки заготовленной древесины, независимо от способа рубок и системы ведения хозяйства, для добычи живицы и других лесных богатств, а также для лесовозобновле-

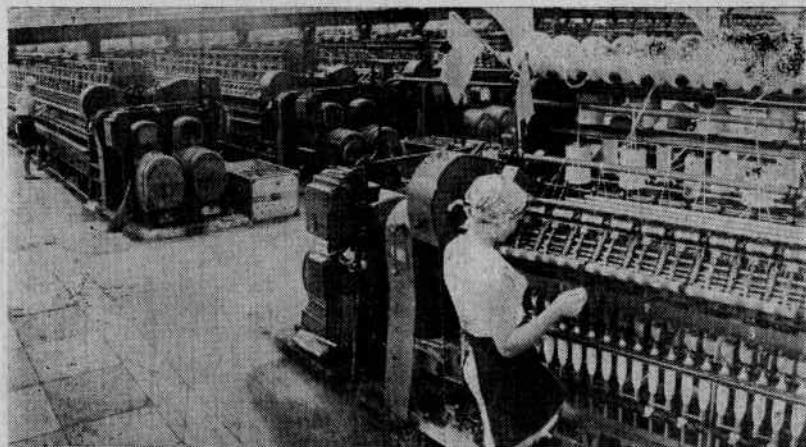
ния необходима развитая и хорошо устроенная дорожная сеть. Создать ее можно объединив усилия ряда министерств.

Для каждого предприятия необходимо разработать перспективный план развития, и в том числе схему транспортного освоения лесных массивов с учетом рельефных, грунтовых и гидрологических особенностей и программу дорожного строительства.

Настало время для того, чтобы создать базы для дорожного строительства. Министерству лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности БССР целесообразно изучить возможность строительства цеха или даже завода по выпуску железобетонных переносных плит для усов и веток, а также труб, элементов мостов и других конструкций. Практика устройства и эксплуатации железобетонных покрытий в ряде леспромхозов страны показывает их большую экономическую эффективность.

В Белоруссии сейчас широко ведутся работы по осушению заболоченных лесных площадей. Белорусскому технологическому институту им. С. М. Кирова целесообразно обобщить и распространить опыт организации лесосушительных работ в сочетании с дорожным строительством. Кроме того, следует изучить возможность строительства лесовозных автомобильных дорог в Белоруссии методом стабилизации грунта различными вяжущими материалами. Этот способ строительства дорог особенно экономичный для тех районов, где мало каменных материалов. И что особенно важно — выделять леспромхозам необходимое количество дорожной техники.

Эти и другие вопросы ждут немедленного решения.



Коллектив прядильного производства Минского камвольного комбината вышел победителем в социалистическом соревновании по достойной встрече 50-летия Великого Октября.

С удвоенной энергией начали камвольщики прядильного производства 51-й год Советской власти. Они обязались изготовить сверх плана 85 т одноплеточной пряжи, из которой можно будет изготовить 200 тыс. м добротной ткани.

На снимке: Общий вид одного из цехов прядильного производства Минского камвольного комбината.



Передовая прядильщица производства Ж. Д. Боршук награждена Почетной грамотой БРК профсоюзов текстильной и легкой промышленности. Сейчас она ежедневно производственные задания выполняет на 115%.
Фото И. Змитровича (БЕЛТА).