

## AUTOMOBILIŲ KAPITALINIO REMONTO KOKYBĖS MATERIALINIS SKATINIMAS

V. LEMKĖ

TSKP XXIV suvažiavimo direktyvose „Dėl 1971—1975 metų liaudies ūkio vystymo penkmečio plano“ numatoma per penkmetį padidinti automobilių gamybą daugiau kaip dvigubai, tame skaičiuje lengvųjų automobilių — beveik keturis kartus. Toks spartus automobilių parko augimas leis per penkmetį padidinti krovininių apyvartą autotransportu 60%, o keleivių pervežimus 40%. Direktyvose taip pat nurodoma, kad, siekiant įvykdyti šį uždavinį, būtina sustiprinti autotransporto techninę remonto bazę.

Ryšium su autotransportui iškeltais uždaviniais, pirmieji automobilių remonto pramonės uždavinys yra žymiai pagerinti išleidžiamos produkcijos — automobilių po kapitalinio remonto — kokybę.

Kaip matome iš 1 lentelės, respublikos autotransporto ir plentų ministerijos autoremontu gamyklų kai kurios išleidžiamos produkcijos kokybė neatitinka normatyvinių reikalavimų — automobiliai po kapitalinio remonto iki sekančio kapitalinio remonto pravažiuoja tik nuo 66% (ZIL-130 ir 555) iki 92% (ZIL-164 ir 585) nustatytos ridos normos. Automobilių variklių po kapitalinio remonto rida sudaro nuo 57,4% (ZIL-130 Klaipėdos autoremontu gamykloje) iki 85,3% (JAMZ-236 Vilniaus autoremontu gamykloje) nustatytos ridos normos. Ne geresnė padėtis yra ir su kitais atremontuotais automobilių agregatais, kaip pavarų dėžės, užpakaliniai tiltai ir kt.

Paskaičiuota, kad vien dėl papildomų kapitalinių remontų, kuriuos reikia atlikti, nes automobiliai ir jų agregatai nepravažiuoja nustatytos ridos normos, vien pagal Vilniaus autoremontu gamyklos 1972 metų planinę produkciją respublikos autotransporto įmonės turėjo sąlyginių metinių nuostolių 2992,5 tūkst. rb. Faktiškai jie buvo žymiai didesni, turint galvoje nuostolius autojmonei dėl papildomo riedmenų prastovėjimo kapitaliniame remonte bei nuostolius liaudies ūkiui dėl nepervežtų krovininių. Šie nuostoliai visiškai neatsispindi, suvedant autoremontu gamyklos darbo rezultatus, kurie vertinami daugiausia vien pagal kiekybinius rodiklius, vykstant kapitalinio remonto planą. Gamyklos kokybiniais rodikliais turi įtakos tik reklamacijos, automobiliams bei agregatams nepravažiusus dėl gamyklos kaltės nustatytos garantinės ridos. Šiuo atveju defektai šalinami autoremontu gamyklos sąskaita. Tačiau garantinė rida ir garantinės eksploatacijos laikas yra palyginti nedideli (16 tūkst. km ir 7 mėn. sunkvežimiams, 20 tūkst. km ir 6 mėn. autobusams). Todėl jie neturi žymios įtakos, gerinant transporto priemonių kokybę. Pavyzdžiui, daugiausia reklamacijų Vilniaus autoremontu gamykloje būna dėl variklių, kurių pagal atskiras markes nuo 2,5 iki 8% neištvėria nustatytos garantinės ridos. Bendras skaičius

**Automobilių ir agregatų tarpremontinė rida**

I lentelė

| Eil. Nr.   |                   | Faktinė tarpremontinė rida tūkst. km | Tarpremontinės ridos norma tūkst. km | Faktinės ridos %, palyginti su norma |
|--|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <b>Vilniaus autoremonto gamykla</b>                  |                   |                                      |                                      |                                      |
| 1.   | ZIL-150, 164, 585 | 101,0                                | 110,0                                | 91,8                                 |
| 2.   | MAZ-200, 205      | 79,0                                 | 100,0                                | 79,0                                 |
| 3.   | MAZ-503           | 104,0                                | 128,0                                | 81,3                                 |
| 4.   | ZIL-130, 555      | 119,0                                | 180,0                                | 66,2                                 |
| 5.   | LAZ-695E          | 138,0                                | 240,0                                | 57,5                                 |
| 6.   | Variklis ZIL-130  | 107,0                                | 146,0                                | 73,4                                 |
| 7.   | ZIL-120           | 46,0                                 | 55,0                                 | 83,8                                 |
| 8.   | JAMZ-236          | 109,0                                | 128,0                                | 85,3                                 |
| <b>Kauno autoremonto gamykla</b>                     |                   |                                      |                                      |                                      |
| 1.   | PAZ-652           | 83,6                                 | 160,0                                | 52,3                                 |
| 2.   | GAZ-51            | 92,5                                 | 110,0                                | 84,0                                 |
| 3.   | GAZ-53F           | 78,0                                 | 112,0                                | 69,7                                 |
| 4.   | Variklis GAZ-51   | 42,6                                 | 55,0                                 | 77,5                                 |
| 5.   | GAZ-53F           | 52,2                                 | 64,0                                 | 81,5                                 |
| <b>Klaipėdos autoremonto gamykla</b>                 |                   |                                      |                                      |                                      |
| 1.   | Variklis ZIL-130  | 80,3                                 | 140,0                                | 57,4                                 |
| 2.   | ZIL 120           | 34,0                                 | 55,0                                 | 62,0                                 |
| 3.   | GAZ-51            | 35,5                                 | 55,0                                 | 64,5                                 |
| <b>Vilniaus lengvųjų automobilių remonto gamykla</b> |                   |                                      |                                      |                                      |
| 1.   | M-21              | 103,1                                | 120,0                                | 86,0                                 |

reklamacijų šioje gamykloje sudaro maždaug 0,5% vienai dešimčiai tūkstančių rublių realizuotos produkcijos. Gamyklos metiniai nuostoliai dėl reklamacijų ir vidaus broko sudaro maždaug 10 tūkst. rb. Be to, gamykla dar turi apie 3 tūkst. rb nuostolių per metus dėl nekokybinių detalių bei medžiagos tiekimo kooperavimo tvarka. Ir vis dėlto šie skaičiai yra ne per dideli, palyginti su nuostoliais liaudies ūkiui dėl nepakankamos autoremonto gamyklų produkcijos kokybės.

Siuo metu respublikos autoremonto gamyklos, spręsdamos išleidžiamos produkcijos kokybės gerinimo klausimą, neturi apsiriboti nustatytais garantinėmis normomis, o kovoti už tai, kad automobiliai ir agregatai po kapitalinio remonto pravažiuotų normomis nustatytą ridą iki sekančio kapitalinio remonto. Nauji iš gamyklų-gamintojų gauti automobiliai ir agregatai netgi dvigubai ir daugiau viršija nustatytas ridos normas iki pirmojo kapitalinio remonto, tai kodėl autoremonto gamyklų produkcija turi būti nepilnavertė? Pavyzdžiui, Vokietijos Demokratinės Respublikos autoremonto gamyklų produkcijos kokybė prilygsta naujajai. Pirmieji žingsniai šia kryptimi mūsų šalyje padaryti Minsko bei Leningrado autoremonto gamyklose, kur jau yra sukauptas kai kuris patyrimas kokybės gerinimo materialinio skatinimo srityje. Pasinaudojus šiuo patyrimu bei išryškėjusiais darbo eigoje trūkumais ir pravedus tyrimus Vilniaus autoremonto gamyklos pavyzdžiu, yra paruošti pasiūlymai dėl autoremonto produkcijos kokybės gerinimo materialinio skatinimo. Pasiūlytos sistemos esmė yra ta, kad autoremonto gamykla sudaro su užsakovais (autojmonėmis) specialias sutartis, kurios gamykla įsipareigoja išleisti pagerintos kokybės produkciją,

prisiimdama papildomą atsakomybę už tai, kad automobilis arba jo agregatas po kapitalinio remonto pravažiuos didesnę tarpremontinę ridą, palyginti su pasiekta faktine metų pradžia. Autotransporto įmonė, savo ruožtu, už tokią produkciją moka autoremonto gamyklai didesnę mokesį. Autoremonto gamykla visų pirma privalo padidinti pagerintai produkcijai savo garantijas 40%, t. y. atlikti kapitalinį remontą sunkvežimiams ir jų agregatams, išleidžiamiems su pagerinimo kokybės ženklų: garantinė rida turi būti padidinta nuo 16 iki 20 tūkst. km, o garantinis eksploatavimo laikas nuo 7 iki 10 mėn.; autobusams — atitinkamai nuo 20 iki 25 tūkst. km ir nuo 6 iki 8 mėn. Iki šios garantinės ridos nustatyto garantiniu laikotarpiu brokas ne dėl eksploatacijos kaltės turi būti šalinamas gamyklos sąskaita. Gamykla kiekvieniems metams nustato padidintą tarpremontinę ridą, palyginti su faktine, ir išeinant iš to — priemokos už pagerintą kokybę dydį. Tarpremontinės ridos turi būti numatytos kiekvienai automobilio ir agregato marki individualiai, išeinant iš konkrečių gamyklos sąlygų ir faktinės tarpremontinės ridos dydžio (2 lentelė).

2 lentelė

Tarpremontinės ridos padidinimo užduoties apskaičiavimas  
Vilniaus autoremonto gamyklos pavyzdžiu

|     | Automobilio arba agregato pavadinimas | Faktinė tarpremontinė rida (tūkst. km) 72.I.I. | Tarpremontinės ridos norma (tūkst. km) | Tarpremontinės ridos padidėjimas (tūkst. km.), padidinus faktinę ridą, % |      |      | Pakanka padidinti iki normos (tūkst. km). % |
|-----|---------------------------------------|--|--|--|------|------|---|
|     |                                       |  |  | 40   | 25   | 15   |   |
| 1.  | ZIL-150, 164, 585                     | 101,0  | 110,0                                  | 40,4   | 25,2 | 15,2 | 9,0/8,9                                     |
| 2.  | MAZ-200, 205                          | 79,0   | 100,0                                  | 31,7   | 19,8 | 11,8 | 21,0/26,5                                   |
| 3.  | MAZ-503                               | 104,0  | 128,0                                  | 41,6   | 26,0 | 15,6 | 18,0/17,3                                   |
| 4.  | ZIL-130, 555                          | 119,0  | 180,0                                  | 47,6   | 29,8 | 17,9 | —   |
| 5.  | LAZ-695E                              | 138,0  | 240,0                                  | 55,2   | 34,5 | 20,7 | —   |
| 6.  | Varikliai ZIL-130                     | 107,0  | 146,0                                  | 42,8   | 26,8 | 16,1 | 39,0/36,5                                   |
| 7.  | Varikliai ZIL-120                     | 46,0   | 55,0                                   | 18,4   | 11,5 | 6,9  | 9,0/19,6                                    |
| 8.  | Varikliai JAAZ-204, 206               | 51,0   | 50                                     | 20,4   | 12,7 | 7,6  | —   |
| 9.  | Varikliai JAMZ-236                    | 109,0  | 128,0                                  | 43,6   | 27,3 | 16,4 | 19,0/17,4                                   |
| 10. | Pavarų dėžės ZIL-150, 164, 585        | 61,0   | 55,0                                   | 24,4   | 15,3 | 9,2  | —   |
| 11. | Pavarų dėžės ZIL-130                  | 68,0   | 146,0                                  | 27,2   | 17,0 | 10,2 | —   |
| 12. | Pavarų dėžės MAZ                      | 51,0   | 55,0                                   | 20,4   | 12,7 | 7,6  | 4,0/8,9                                     |
| 13. | Priekiniai tiltai ZIL                 | 72,0   | 110,9                                  | 28,8   | 18,0 | 10,8 | —   |
| 14. | Užpakaliniai tiltai ZIL-130           | 75,0   | 146,0                                  | 30,0   | 18,8 | 11,3 | —   |
| 15. | Užpakaliniai tiltai ZIL-150, 164      | 62,0   | 110,0                                  | 24,8   | 15,5 | 9,3  | —   |
| 16. | Užpakaliniai tiltai MAZ               | 81,0   | 110,0                                  | 32,4   | 20,3 | 12,1 | 29,0/35,8                                   |

Kaip matome iš šios lentelės, daugelio automobilių ir agregatų faktinė tarpremontinė rida yra palyginti artima normai. Todėl, skaičiuojant jos didinimo užduotį, reikia tai turėti galvoje. Pavyzdžiui, automobiliams MAZ-503, vietoje tarpremontinės ridos padidinimo 25%, galima imti pagrindu 18%, t. y. normatyvinę tarpremontinę ridą. Šiuo atveju reikėtų atitinkamai diferencijuoti ir priemokos dydį. Tačiau, kaip matome, daugelio automobilių ir agregatų tarpremontinė rida nepasiekty normos, netgi padidinus ją iki 40%, kitaip tariant, norint pasiekti normatyvinę ridą, gamyklos prireiktų kelerių metų. Atlikus pagerintos kokybės kapitalinį remontą,

automobilio ir agregato pase dedamas specialus techninis kontrolės skyriaus antspaudas „PK“ („Pagerinta kokybė“).

Už pagerintos kokybės produkciją gamykla pagal susitarimą su užsakovu nustato papildomą priemonę, kurios dydis priklauso nuo tarpremontinės ridos padidėjimo, kurį planuoja gamykla (3 lentelė).

3 lentelė

**Tarpremontinės ridos padidėjimas ir priemonė**

|  |    |    |    |
|--|----|----|----|
| Tarpremontinės ridos padidėjimas (%), palyginti su pasiekta . . . m. I. I d. | 40 | 25 | 15 |
| Priemokos dydis (% nuo didmeninės kainos)                                    | 20 | 15 | 10 |

Priemokų lėšų šaltinis yra autoįmonėse neišnaudoti amortizacijos priskaitymai. Pavyzdžiui, vien respublikos Autotransporto ir plentų ministerijos bendro naudojimo autoįmonėse kas metai vidutiniškai lieka neišnaudotų lėšų, skiriamų riedmenų kapitaliniam remontui, virš 5 mln. rb, o tai sudaro 34% visų tuo tikslu panaudotinių lėšų (4 lentelė).

4 lentelė

**Amortizacijos fondas ir jo naudojimas (tūkst. rb)**

| Eil. Nr. | Metai                  | Priskaičiuota amort. fondo | Sunaudota amort. fondo | Nesunaudotas likutis |      |
|----------|------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------|------|
|          |                        |                            |                        | iš viso              | %    |
| 1        | 1968                   | 13 300                     | 9385                   | 3915                 | 29,1 |
| 2        | 1969                   | 14 583                     | 9470                   | 5113                 | 35,1 |
| 3        | 1970                   | 15 887                     | 10 282                 | 5605                 | 35,4 |
| 4        | 1971                   | 17 521                     | 14 270                 | 6251                 | 35,8 |
| 5        | Vidutiniškai per metus | 15 322,75                  | 10 101,75              | 5221                 | 34,1 |

Padidėjus automobilių ir agregatų ridai, autotransporto įmonės galėtų daugiau lėšų įtraukti į amortizacijos fondą, be to, susidarytų einamajam remontui skiriamų lėšų ekonomija ir, padidėjus autoįmonėje darbo dienu skaičiui, pakiltų riedmenų darbo našumas. Autotransporto ir plentų ministerijos autoremonto gamyklų automobilių ir agregatų kapitalinio remonto produkcija 1972 metais sudarė 20,4 mln. rb, taigi, jeigu visa išleidžiamoji produkcija būtų pagerintos kokybės, už kurią autoremonto gamyklos imtų 20% priemoką, tai priemokos dydis sudarytų 4,08 mln. rb, t. y. mažiau, negu liktų neišnaudotų amortizacijos fondo lėšų riedmenų kapitaliniam remontui vien šios sistemos autotransporto įmonėse.

Koks gi būtų ekonominis efektas, įdiegus tokią autoremonto gamyklų produkcijos kokybės gerinimo skatinimo sistemą?

Remiantis Vilniaus autoremonto gamyklos duomenimis, išeina, kad vien tik dėl to, kad kapitalinius remontus reikės atlikinėti rečiau, išleidžiant 50% pagerintos kokybės produkcijos ir padidinus tarpremontinę ridą 15%, sąlyginis metinis efektas autotransporto įmonėse viršys 400 tūkst. rb. Be to, čia dar reikėtų pridėti papildomai pervežtus liaudies ūkio krovinius ir einajo remonto lėšų ekonomiją.

Gamykloje gautos lėšos už pagerintos kokybės produkciją priemokų pavidalu paskirstomos taip:

20% lėšų — specialiam fondui, kurio paskirtis yra sudaryti rezervą baudos sankcijoms padengti ir priemokoms už garantinių įsipareigojimų užsakovui neįvykdymą grąžinti;

20% lėšų — kokybei gerinti skiriamoms priemonėms finansuoti;

60% lėšų — gamyklos darbuotojų materialiniam skatinimui už kokybės gerinimą.

Jeigu, pablogėjus remonto kokybei dėl aplaidumo darbe, darbuotojams nebus išmokėtos premijos, tai išlaidvintos lėšos pervedamos į biudžetą.

Darbininkai, tarnautojai, inžinerijos-technikos ir vadovaujantieji darbuotojai premijuojami kas mėnesį, ir tik tuo atveju, jei yra įvykdomas realizavimo planas.

Kiekviename ceche premijuojama, įvertinant šiuos rodiklius:

automobilių arba agregatų tarpremontinės ridos padidėjimo įsipareigojimų įvykdymas;

cechui nustatyto broko procento sumažinimas;

darbo vietų ir įrenginių reikiamas stovis;

reklamacijų skaičiaus sumažėjimas;

produkcijos atidavimas pirmuoju pateikimu;

nustatytos produkcijos išleidimo ritmingumas,

Esant reklamacijai, cecho darbininkams, inžinerijos-technikos darbuotojams ir vadovybei premija kiekvienu atveju sumažinama 0,5%.

Premijos apskaičiuojamos pagal kiekvieną automobilį bei agregatą už tarpremontinės ridos padidėjimą, palyginti su normatyvine.

Automobilių ir agregatų tarpremontinei ridai nustatyti pirminis dokumentas yra autotransporto įmonės užpildyta automobilio arba agregato pašo pažyma, patenkanti į gamyklą kartu su automobiliu arba agregatu.

Pažymoje, atspausdintoje dviem egzemplioriais, turi būti šie duomenys: autotransporto įmonės pavadinimas;

automobilio arba agregato gamyklinis numeris;

automobilio įvedimo į eksploataciją data;

agregato įmontavimo į automobilį data, nurodant automobilio tipą ir markę;

automobilio arba agregato išėmimo iš eksploatacijos data, nurodant konkrečias jo priežastis;

automobilio arba agregato rida nuo paskutinio kapitalinio remonto iki išėmimo iš eksploatacijos dienos;

patvirtinimas, kad automobiliui arba agregatui, išėjus iš eksploatacijos, nebuvo pakeisti netinkamais mazgais, agregatai arba atskiros detalės ir kad jis atitinka technines sąlygas priimti į kapitalinį remontą;

autotransporto įmonės vyriausiojo inžinieriaus ir vyriausiojo buhalterio parašai;

parašus patvirtinantis antspaudas.

Vienas pažymos egzempliorius lieka autoremonto gamykloje, o antras gražinamas autotransporto įmonei, pridėdant prie sąskaitos už automobilio arba agregato kapitalinį remontą, ir lieka jos buhalterijoje kaip dokumentas, pateisinantį išlaidas už pagerintos kokybės kapitalinį remontą.

Minsko autoremonto gamykloje tokia pažyma buvo užpildoma tik vienu egzemplioriumi ir ją pasirašydavo autotransporto įmonės vyriausiasis inžinierius ir garažo viršininkas. Kadangi šis dokumentas likdavo autoremonto gamykloje, tai jį pasirašę asmenys nebuvo kontroliuojami, ir tam, kad negadintų santykių su autoremonto gamykla, jie pažymoje nurodydavo tokią ridą, kokia buvo reikalinga autoremonto gamyklai. Norint patikrinti, ar teisingai autoremonto gamykla buvo gavusi priemokas už pagerintą kokybę, reikėtų atlikti priešpriešines finansines revizijas autoremonto gamykloje ir pas užsakovus. Kadangi tai atlikti gana sunku, tai šis reikalas buvo paliktas savieigai.

Tuo atveju, kai pažyma užpildoma dviem egzemplioriais ir ją pasirašo autotransporto įmonės vyriausiasis buhalteris, kuris atsakingas už finan-

sines operacijas, autotransporto įmonei uždedama atsakomybė už duomenų teisingumą. Be to, antrasis egzempliorius grąžinamas autotransporto įmonei kartu su sąskaita už kapitalinį remontą ir lieka jos buhalterijoje kaip pagrindas priemonai už pagerintos kokybės kapitalinį remontą išmokėti. Bet kurio autotransporto įmonės patikrinimo, ir ypač finansinės-ūkinės veiklos revizijos metu visa tai gali būti patikslinama. Tuo būdu, užkertamas kelias bet kokiems prirašymams.

Vienam iš autoremontu gamyklos realizacijos skyriaus darbuotojų pavedamas automobilių ir agregatų kapitalinio remonto pasų su pažymomis rinkimas ir perdavimas techninės kontrolės skyriaus viršininkui, kuris veda jų apskaitą, kad išaiškintų, kuria kryptimi gamyклоje turi būti stiprinama kontrolė.

Kas mėnesį pasai su pažymomis perduodami planavimo skyriui, kuris, apskaičiavęs vidutinę tarpremontinę ridą pagal automobilių ir agregatų tipus bei markes, palyginęs rezultatus su faktiškai pasiekta vidutine tarpremontine rida metų pradžiai ir atlikęs reikalingus skaičiavimus, visą medžiagą perduoda darbo užmokesčio skyriui — įsakymui dėl papildomo materialinio skatinimo premijos išmokėjimo paruošti.

Priemokas už pagerintos kokybės produkciją įtraukiamos į realizacijos sumą, į prekinės ir bendrosios produkcijos apimtį pagal patvirtintas kainas.

Iš lėšų, gautų iš priemokų už pagerintą kokybę, darbininkai premijuojami pagal cechus, proporcingai darbo užmokesčio fondui, už kiekvieno cecho pasiektus rezultatus pagal keturis pagrindinius rodiklius:

- tarpremontinės ridos padidinimo įsipareigojimų įvykdymą;
- cechui nustatyto broko procento sumažinimą;
- darbo kultūros stovį;
- ritmingą produkcijos išleidimą.

Cecho gauta premijos suma išmokama darbininkams už darbo kokybę. Atskirų darbininkų darbo kokybę įvertinama pagal vedamas asmenines kiekvieno darbininko sąskaitas, kuriose kiekvieną dieną daromi atžymėjimai apie darbo kokybę: labai gerai — 5, gerai — 4, patenkinamai — 3, blogai — 2. Šiuos atžymėjimus atlieka gamyklos direktoriaus patvirtinta komisija. Mėnesio pabaigoje išvedamas vidutinis kiekvieno darbininko balas, susumuojant kiekvienos dienos balus ir padalijant iš atidirbtų per mėnesį dienų skaičiaus.

Nustatydamas įvertinimo balus, komisija atsižvelgia ne tik į gerą detalį kokybę, bet ir į visus veiksnius, kurie gali turėti įtakos kokybei.

Nustatant premijas, visų cecho darbininkų vidutiniai balai susumuojami, gaunama suma dalijama iš vidutinių balų sumos ir paskui dauginama iš kiekvieno darbininko vidutinio balo. Darbininkai, kurių vidutinis balas mažesnis kaip 3, premijos negauna. Si neįmokėta premijos dalis lieka gamyклоje kitiems metams.

Sumos, gautos materialinio skatinimo fonde iš priemokų už pagerintos kokybės produkciją, gali būti naudojamos taip pat cechų inžinerijos-technikos darbuotojams premijuoti už tarpremontinės ridos padidinimą. Premijos dydis nustatomas procentais nuo pagrindinio atlyginimo priklausomai nuo gautos priemokos dydžio, atitinkamai 20, 15, 10 procentų. Už kokybės gerinimą ir tarpremontinės ridos didinimą premijuojami šie darbuotojai: cecho viršininkas, vyr. meistrai ir dispečeriai. Jiems, be keturių pagrindinių rodiklių, administracija nustato būtinus rodiklius kiekvienam cechui individualiai. Jei cechas viršijo nustatytą broko normatyvą, šie darbuotojai nepremijuojami.

Administracija gali premijuoti už kokybės gerinimą bei tarpremontinės ridos didinimą ir kitus inžinerijos-technikos darbuotojus: cechų technolo-

gus, konstruktorius, techninio skyriaus viršininką, nustatydamą konkrečias premijavimo sąlygas, už kurių įvykdymą nurodytiems darbuotojams išmokamos premijos iš priemonių 10% nuo pagrindinio atlyginimo, nepriklausomai nuo kitų premijų.

Atlikti tyrimai parodė, kad autoremontu gamyklų darbininkai nepakankamai materialiai skatinami gerinti gamyklos išleidžiamąją produkciją, kad pagrindiniai gamybiniai darbininkai būna atsakingi už savo vykdomos operacijos kokybę ir nėra suinteresuoti galutiniais viso kolektyvo darbo rezultatais, t. y. nestimuliuojami kelti viso gaminio (agregato arba automobilio) atlikto remonto kokybę.

Ieškant racionalių darbo užmokesčio formų, kurios labiau stimuliuotų kokybės gerinimą, daugelyje mūsų šalies įmonių buvo surasta ir įdiegta nauja darbo užmokesčio sistema pavadinimu „darbo užmokesčio sistema pagal galutinius rezultatus“ Šioje sistemoje pagrindinis dėmesys kreipiamas į produkcijos kokybę.

Cia darbo užmokesčiai apskaičiuojamas už kiekvieną atliktą operaciją, priklausomai nuo galutinių rezultatų, t. y. nuo techninės kontrolės skyriaus priimto gatavos produkcijos kiekio. Išbrokuota produkcija, nepaisant to, kad ji buvo tinkama, atlikus pirmąsias operacijas, neapmokama. Tuo būdu skatinamas kolektyvinis suinteresuotumas gaminti kokybinius gaminius ir kokybiškai atlikti remonto darbus bei gamybines operacijas.

Kad kiekvienas darbininkas būtų suinteresuotas kelti darbo našumą, jo uždarbis nustatomas proporcingai išdirbiui. Šios darbo užmokesčio sistemos organizavimas bei darbininko uždarbio apskaičiavimas yra nesudėtingi:

kiekvieno darbininko išdirbis, kaip ir esant vienetinei-individualiai darbo užmokesčio formai, apskaitomas, kaupiant paskyras;

nustatomas bendras kiekis detalių, kuriomis buvo atlikta atitinkama operacija;

apskaičiuojamas bendras techninės kontrolės skyriaus priimtų tinkamų gaminių kiekis;

nustatomas koeficientas, parodantis santykį tarp pagamintų ir techninės kontrolės skyriaus priimtų tinkamų detalių kiekio;

detalių kiekis darbininko paskyroje, padauginus jį iš minėto koeficiento, dauginamas iš nustatyto įkainio.

Tuo būdu, ši sistema derina veiksnius, apsprendžiančius kolektyvinį suinteresuotumą, išleidžiant kokybišką gatavą produkciją ir kiekvieno atskiro dirbančiojo pastangas tolydžio gerinti jos kokybę. Dėl to ima keistis viso kolektyvo pažiūros į bendros veiklos rezultatus: darbininkai ima sekti kiekvieną broko atvejį, kelti griežtesnius reikalavimus sau bei darbo draugams ir ypač broko kaltininkams, reikalauti iš meistro veiksmingų priemonių tuo atveju, jei įmonės paruošimo cechai tieks nekokybišką produkciją.

Ši sistema verčia inžinerijos-technikos darbuotojus gerinti technologinius procesus, darbo vietų aprūpinimą, kad galima būtų maksimaliai mažinti broko nuostolius, kilusius dėl darbininkų kaltės.

Autoremontu gamyklose praktikuojamas darbininkų premijavimas už be-defektinės produkcijos atidavimą pirmuoju pateikimu 15% nuo vienetinio mėnesio atlyginimo. Tačiau vien šios stimuliavimo sistemos nepakanka, nes pagal ją premijuojama tik už jau atiduotos produkcijos kokybę, o tai neskatina jos gerinti, didinti išleidžiamos produkcijos tarpremontinės ridos.

Autoremontu gamykloms reikėtų taikyti kitose gamyklose naudojamas materialines ir moralines skatinimo priemones.

Pavyzdžiui, Gorkio automobilių gamykloje premijos pilnutinai išmokamos tik už aukštą kokybę. Už kiekvieną nepatenkinamą įvertinimą premija sumažinama 10%. Esant trims nepatenkinamiems įvertinimams, premija nemokama.

Maskvos Lichačiovo automobilių gamykloje yra kiekvienos operacijos statistinės kontrolės pasai, kuriuose numatyti šie vertinimai: labai gerai — 5 balai, gerai — 4 balai, patenkinamai — 3 balai, blogai — 2 balai. Šie vertinimai susieti su produkcijos atidavimu pirmuoju pateikimu ir defektų sąrašu. Premija apskaičiuojama pagal vidutinį mėnesinį balą, kuris vadinamas kokybės balu.

Premijavimas taip pat turi būti siejamas su darbo ritmingumu. Už kiekvieną neritmingą darbo dieną premija turi būti mažinama. Darbo grafiko vykdymas turi būti vienas iš cecho darbo rodiklių. Pavyzdžiui, „Sibelektrotiažmaš“ gamykloje premijos už ritmingumą mokamos tik pirmojoje dekadėje.

Keliant darbininkų materialinį suinteresuotumą gaminių kokybe, būtina gerinti techninės kontrolės skyriaus darbo užmokesčio organizavimą. Kontrolierių darbo užmokestis autoremonte gamyklose priklauso nuo pagamintos produkcijos kiekio, todėl susidaro tam tikras stimulas paviršutiniškai gaminių kontrolei. Tad techninės kontrolės skyrių darbuotojų stimuliavimas neturi būti susijęs su įmonės darbo kiekybiniais rodikliais, o premijavimo sistema — su gamybinio plano įvykdymu. Pavyzdžiui, Vokietijos Demokratinėje Respublikoje techninės kontrolės skyriaus darbuotojai premijuojami už nustatytą kokybės rodiklių laikymąsi, už reklamacijų iš užsakovų normatyvų vykdymą, Permės telefonų gamykloje maksimalus premijos dydis (20% tarifinio atlyginimo) kontrolieriams išmokamas tik tuo atveju, jei jie nepraleidžia broko į surinkimo cechą, jį įspėja ir atlieka technologijos vykdymo kontrolę. Kontrolierius gali gauti premiją, jeigu cechas ir neįvykdė plano dėl broko. Išvadą apie plano neįvykdymo priežastis daro techninės kontrolės ir gamybos skyriaus viršininkai. Praleidus vieną broką, premija sumažinama 25%, du — 50%, tris ir daugiau — 100%.

Autoremonte gamyklose visiškai nėra asmeninės kokybės ženklus turinčių darbininkų, atiduodančių produkciją be kontrolieriaus. O juk tai yra taip pat vienas iš kokybės gerinimo svertų. Darbininkai, turintys asmeninę kokybės ženklą, gauna 20% ketvirtinį priedą. Jei ceche tokių darbininkų yra daugiau kaip 75%, tai premijos cecho inžinerijos-technikos darbuotojams padidinamos 10%.

Tokių materialinio skatinimo už išleidžiamos produkcijos kokybės gerinimą priemonių įgyvendinimas respublikos autoremonte gamyklose žymiai padidintų pastarųjų suinteresuotumą ilginti atremontuotų automobilių ir agregatų eksploatacijos laiką, o tai duotų naudos visam respublikos liaudies ūkiui.

Vilniaus Inžinerinis statybos institutas  
Ekonomikos katedra

Redakcinei kolegijai įteikti  
1974 m. birželio mėn.

### Literatūra

1. TSKP XXIV suvažiavimo medžiaga, Vilnius, 1971.
2. В. И. Синко. Управление качеством промышленной продукции. Москва, 1972.
3. В. И. Синко. Проблемы экономики качества продукции. Москва, 1971.
4. Журнал «Автомобильный транспорт», № 7, 1972.
5. Материалы исследования Бел. НИТИАТ.
6. Отчетные материалы авторемонтных заводов Ленинграда и Минска.
7. Республикs autoremonte gamyklų ir autotransporto įmonių 1968—1972 metų ataskaitinė medžiaga.



## МАТЕРИАЛЬНОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ КАЧЕСТВА КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ

В. ЛЕМКЕ

### Резюме

XXIV съездом КПСС в директивах «О пятилетнем плане развития народного хозяйства в 1971—1975 гг.» поставлены серьезные и ответственные задачи в развитии автомобильного транспорта страны. В связи с этим перед промышленностью авторемонтного производства ставится задача улучшения качества капитального ремонта автомобилей и их агрегатов. Межремонтные пробеги капитально отремонтированных автомобилей и их агрегатов на заводах Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог республики составляют 57,4—92% для разных автомобилей и их агрегатов от нормы. Проведенными расчетами только по Вильнюсскому авторемонтному заводу по плановой продукции 1972 года установлено, что только из-за того, что автомобили и агрегаты не проходят установленного нормативного межремонтного пробега, автотранспортные предприятия имели условный годовой ущерб 2992,5 тыс. рублей, к которому еще надо было бы прибавить ущерб из-за дополнительного простоя автомобилей в капитальных ремонтах и ущерб народному хозяйству из-за несвоевременно перевезенных грузов. Сложилось так, что о результатах работы авторемонтных заводов судят по количественному показателю, как и на машиностроительных заводах. В то время как авторемонтные заводы должны быть заинтересованы, чтобы отремонтированные автомобили и агрегаты проходили установленные нормативные пробеги. На базе опыта Минского и Ленинградских авторемонтных заводов и проведенных исследований на Вильнюсском авторемонтном заводе предлагается внедрить на авторемонтных предприятиях новую систему стимулирования за увеличение межремонтных пробегов по отношению фактически достигнутому. Суть этой системы в том, что заводы с автотранспортными предприятиями заключают специальные договоры на выпуск продукции улучшенного качества, в которых заводы берут соответствующие обязательства увеличить межремонтный пробег на определенный процент против фактически достигнутого на начало года, а автотранспортные предприятия производят соответствующие доплаты, если эти обязательства будут выполнены. Заводами полученные деньги в виде доплат расходуются на премирование работников за увеличение межремонтного пробега и финансирование технических мероприятий по улучшению качества продукции. Также предлагается изменить применяемую систему оплаты труда рабочих на новую систему, которая стимулирует рабочих бороться не только за качество выполнения своей операции, но и за качество выпускаемой продукции цехом, заводом.

Предлагается изменить систему премирования работников отдела технического контроля, которые в настоящее время премируются за выполнение плана выпуска продукции, т. е. не стимулируются за улучшение контроля, за качество выпускаемой продукции.

Также предлагаются и другие формы морального и материального стимулирования улучшения качества выпускаемой продукции.