

лению уровня транспортных затрат и, следовательно, выявлению роли транспортного фактора в снабжении строек сборным железобетоном. Номенклатура же этих строительных материалов весьма обширна, поэтому совершенствование транспортно-экономических связей с целью обеспечения своевременной и без потерь доставки продукции потребителям при минимальных транспортных издержках и затратах на производство ЖБК должно осуществляться по конкретным типоразмерам сборного железобетона.

GELŽBETONIO KONSTRUKCIJŲ GAMYBOS IR PERVEŽIMŲ LIETUVOS RESPUBLIKOJE TYRIMAI

A. Mačiulis

Reziumė

Nagrinėjamos transportavimo ir gamybos išlaidų mažinimo problemos Lietuvos gelžbetonio konstrukcijų pramonėje. Pateikti šių gaminių pervežimo srautų ir gabenimo išlaidų analizės rezultatai.

RESEARCH OF REINFORCED CONCRETE PRODUCTION AND TRANSPORTATION IN THE LITHUANIAN REPUBLIC

A. Mačiulis

Summary

Analysed some problems of reducing transportation costs in Lithuania's reinforced concrete industry. Results of analysing fabrics flows and transportation costs are presented.

УДК 681.656.13

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПЕРЕХОДА АВТОРЕМОНТНОГО ПРОИЗВОДСТВА НА АРЕНДУ

Л. Васильева, Т. Дризина, Ю. Каменская, Н. Савельева

В современных условиях перехода на региональный хозяйственный расчет необходимо экономически обосновать модели хозяйствования во всем комплексе автотранспортного обслуживания. Здесь важное место отводится авторемонтному производству, цель которого - восстановление работоспособности подвижного состава.

На Рижском опытно-механическом заводе (РОМЗ) Министерства транспорта и дорожного хозяйства Латвии, кроме полнокомплектного капитального ремонта легковых автомобилей ГАЗ-24, производится капитальный ремонт агрегатов микроавтобусов РАФ-2203, грузовых автомобилей марки МАЗ.

Различия в номенклатуре ремонтного фонда, а следовательно, и в технологии производства, накладывают отпечаток на формирование затрат по цехам и участкам завода. Это необходимо учитывать при выборе модели хозяйствования для соизмерения затрат и доходов каждого участника производственного процесса.

Сложность данной проблемы заключается в том, что трудовые и материальные затраты отличаются как по времени, так и по месту их возникновения, если учесть, что на РОМЗ задействованы 1 цех и 5 производственных участков.

Не менее сложен и учет косвенных (цеховых, общезаводских) расходов и затрат по содержанию оборудования.

При определении себестоимости и планово-расчетных цен необходим дифференцированный подход:

1) трудовые затраты определяются прямым счетом на всех стадиях технологического процесса в строгом соответствии с заданной номенклатурой;

2) материальные затраты (стоимость запасных частей и деталей) определяются по данным бухгалтерского учета (фактические затраты) каждого подразделения;

3) косвенные расходы рассчитываются в соответствии с установленными на заводе процентными ставками (от основной заработной платы).

Хозрасчетные показатели основной продукции РОМЗ, руб. на един.

Показатель	1				
	2	3	4	5	5
1. Проектируемая себестоимость					
в т.ч. цех № 1	1661,83	1806,54	3561,45	3843,68	
участок № 2	743,16	1016,78	2421,65	511,77	
№ 3	80,44	70,41	965,98	2362,85	
№ 4	-	-	-	-	484,85
№ 5	55,39	62,63	47,91	-	-
№ 6	782,34	656,72	125,91	475,21	
2. Проектируемая прибыль					
в т.ч. цех № 1	181,17	229,46	338,55	165,32	
участок № 2	83,34	112,20	222,09	21,99	
№ 3	8,15	13,54	87,35	103,82	
№ 4	-	-	-	-	31,53
№ 5	6,34	1,15	7,79	-	-
№ 6	83,34	102,57	21,32	7,43	

Окончание табл. 1

1	2				
	3	4	5	5	5
3. Планово-расчетная цена					
в т.ч. цех № 1	1843,0	2036	3900	4000	
участок № 2	826,50	1128,98	2643,74	533,76	
№ 3	88,59	83,95	1053,33	2466,67	
№ 4	-	-	-	-	516,43
№ 5	61,73	63,78	55,70	-	-
№ 6	866,18	759,29	147,23	483,14	
4. Оптовая цена	1843	2036	3900	4000	

Таблица 2

Доля цехов и участков в основной зарплате РОМЗ, %

Цех, участок	Доля
1	31,9
2 и 6	21,6
3	16,7
4	11,9
5	6,3
6	11,6
Всего	100,0

Таблица 3

Стоимость (первоначальная) основных фондов цехов (участков) РОМЗ, руб.

Номер цеха (участка)	Вид основных средств						всего по цехам (участкам)	доля, %
	здания и сооружения	передаточные устройства	машины и оборудование	транспортные средства	инструмент	производственный и хозяйственный инвентарь		
1	428889	-	518387	6513	-	24215	978004	30,5
2 и 6	792959	-	241270	1531	609	18235	1054604	32,8
3	64776	-	149287	-	-	14216	228279	7,1
4	363396	27167	351957	5901	274	24418	773113	24,1
5	128995	-	43701	-	-	2747	175403	5,5
Всего	1778975	27167	1304602	13945	863	83831	3209403	100,0

80

Это позволило определить смету затрат по каждому производственному цеху и участку, реально отражающую вклад каждого из них. В результате были установлены расчетные цены и дифференцированные размеры прибыли. Размер последних установлен пропорционально трудовому вкладу (заработной плате) каждого производственного подразделения. В качестве примера приведем результаты расчетов показателей по ведущей номенклатуре, необходимых при внедрении хозрасчетных отношений внутри предприятия (табл. 1). В соответствии с полученными результатами и законом об аренде определена экономическая це-

Таблица 4

Распределение обязательств при внутрихозяйственной аренде, тыс. руб.

Показатель	Аренда госпредприятия, тыс.руб.	Аренда цехов и участков				
		1	2, 4, 6	3	4	5
1. Платежи в бюджет за ресурсы	303	95,0	100,1	38,8	51,0	18,1
2. Платежи в бюджет от расчетного дохода	283	90,3	93,9	47,3	33,7	17,8
3. Арендная плата	235	71,7	77,1	16,7	56,6	12,9
4. Фонд риска	84	26,8	27,9	14,0	10,0	5,3
5. Фонд развития производства, науки и техники	21	6,7	7,0	3,5	2,5	1,3
6. Фонд социального развития	69	22,0	22,9	11,5	8,3	4,3

песообразность внедрения модели внутрипроизводственной аренды в основных производственных подразделениях ПОМЗ.

При распределении платежных обязательств учитывались паритет цехов и участков в формировании фонда заработной платы (табл. 2) и распределение основных фондов (табл. 3).

Переход на внутрихозяйственную аренду основан на распределении платежных обязательств предприятия в целом перед бюджетом и вышестоящими органами (табл. 4).

Указанная система хозяйствования оправдывает себя, поскольку заинтересовывает каждое производственное подразделение в конечных результатах и создает стимулы для повышения производительности труда.

AUTOREMONTO SISTEMOS PERĖJIMO Į NUOMĄ EKONOMINIS PAGRINDIMAS

L. Vasiljeva, T. Drizina, J. Kamenskaja, N. Saveljeva

Reziumė

Išnagrinėtas Rygos bandomosios mechaninės gamyklos patyrimas. Atlikta atskirų gamybinių padalinių analizė. Siūloma imonės padaliniams dirbti nuomos sąlygomis. Nagrinėjama savikainos ir kainos įtaka autoremontui imonės darbui nuomos sąlygomis.

THE ECONOMICAL GROUND OF CARREPAIRING SYSTEM PASSAGE TO LEASE

L. Vasiljeva, T. Drizina, I. Kamenskaya, N. Saveljeva

Summary

The experience of Riga tentative mechanical factory is analysed in this article. The analysis of subdivisions work are presented. The main attention is appointed to the factors of cost and price.

СОСТАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ И РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ГОРОДСКОЙ АВТОБУСНОЙ МАРШРУТНОЙ СЕТИ г. УТЯНЫ

Й. Буткявичюс, А. Трипуайтис

Город Утяна является одним из региональных центров Литвы, сильно выросшим за последние десятилетия (число жителей за период 1959-1988 гг. возросло в 4,7 раза, т.е. с 7,2 до 33,6 тыс.). Следует отметить, что за этот период бурно развивалась промышленность города, в то же время развитие его транспортной сети заметно отстало. Улицы центральной части города перегружены транзитным иногородним транспортом, отсутствуют объездные пути вокруг города, не хватает мест для парковки автомобилей. Кроме того, образовался ряд проблем и в работе городского автобусного сообщения, например: маршруты не соответствуют транспортным связям жителей; неоптимальны графики работы автобусов; плохо обслуживаются общественным транспортом новые жилые районы (Даунишкис, Аукштакапшис).

Поэтому авторами на базе ряда исследований разработана транспортная схема города и рационализирована автобусная маршрутная сеть города.

Составление транспортной схемы города. При создании указанной схемы города проведены исследования транспортных потоков, транспортных связей, паркования и некоторые другие.

Анализ транспортных потоков проведен на 15 наиболее характерных перекрестках города. Составлены картограммы транспортных потоков на перекрестках, а также общая картограмма транспортных потоков в городе (рис. 1).

Исследования показали, что в центральной части города транспортные потоки характеризуются наибольшей интенсивностью. По центральной улице города - Басанавичяус - на отдельных участках проезжает 1000-1240 авт. за час. Расчеты показали, что такая нагрузка на 40-70 % превышает нормативную пропускную способность. Положение осложняет то, что в