

ЭКОНОМИКА ОРГАНИЗАЦИЯ ПЛАНИРОВАНИЕ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА



· ТРАНСПОРТ ·

Иван Антипович Антипов
Александр Родионович Бабкин
Александр Данилович Клящицкий
Александр Михайлович Кузюбердин

ЭКОНОМИКА, ОРГАНИЗАЦИЯ, ПЛАНИРОВАНИЕ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

Редактор Г. А. Арсенова
Переплет художника Г. П. Казаковцева
Технический редактор Л. И. Широкогорова
Корректор В. Н. Яговкина
ИБ № 1247

Сдано в набор 12.11.79. Подписано в печать 18.07.80. Т-13630.
Формат 60×90^{1/16}. Бумага тип. № 2. Гарнитура литературная. Высокая печать.
Усл. печ. л. 16,5. Уч.-изд. л. 17,73. Тираж 15 000. Зак. 1582. Цена 65 коп.
Изд. № 1-1-2/7 № 9201

Изд-во «ТРАНСПОРТ», 107174, Москва, Басманный туп., 6а

Ленинградская типография № 6 Ленинградского производственного объединения «Техническая книга» Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли.
193144, Ленинград, С-144, ул. Мойсеенко, 10

ЭКОНОМИКА, ОРГАНИЗАЦИЯ, ПЛАНИРОВАНИЕ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

Под редакцией И. А. АНТИПОВА

Утверждено
Главным управлением учебными заведениями МПС
в качестве учебника для техникумов
железнодорожного транспорта



МОСКВА «ТРАНСПОРТ» 1980

Экономика, организация, планирование путевого хозяйства: Учебник для техникумов ж.-д. трансп./И. А. Антипов, А. Р. Бабкин, А. Д. Клящицкий, А. М. Кузюбердин; Под ред. И. А. Антипова. М., Транспорт, 1980. 261 с.

Рассмотрены технико-экономические показатели, организация производства, труда и заработной платы, изобретательское и патентное право, планирование производственно-хозяйственной деятельности, финансирование, учет и анализ в хозяйстве пути.

Для учащихся техникумов железнодорожного транспорта по специальности «Строительство и эксплуатация путевого хозяйства и путевые строительные машины».

Ил. 17, табл. 57, библиогр. 15 назв.

Учебник написали:

Антипов И. А.: Введение, § 1 главы II, § 1 и 4 главы III, главы IV (кроме § 7), V, VI (кроме § 9), § 1 и 3 главы IX;

Бабкин А. Р.: главу VIII;

Кузюбердин А. М.: главы I и II (кроме § 1), § 2, 3 и 5 главы III, § 7 главы IV, § 9 главы VI, § 2 главы IX;

Клящицкий А. Д.: главы VII и X.

Рецензенты: Л. Ф. Голубева, А. К. Звяга

Осуществление задач, предусмотренных в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы», принятых XXV съездом КПСС, — новый, важный этап в создании материально-технической базы коммунизма в Советском Союзе.

В условиях развитого социалистического общества решающее значение приобретают динамичное и пропорциональное развитие общественного производства, повышение его эффективности, ускорение научно-технического прогресса, быстрый рост производительности труда, всемерное использование имеющихся резервов. Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев в Отчетном докладе XXV съезду партии сказал: «Для того, чтобы успешно решать многообразные экономические и социальные задачи, стоящие перед страной, нет другого пути, кроме **быстрого роста производительности труда, резкого повышения эффективности всего общественного производства**»¹.

Далее Л. И. Брежнев отметил, что важно более умело использовать такие экономические стимулы и рычаги, как хозяйственный расчет, прибыль, цена, премия, с тем, чтобы соединить во едином интересы трудящихся с интересами предприятия, а интересы предприятия с интересами государства, стимулируя при этом принятие более напряженных планов, экономию ресурсов, снижение себестоимости, выпуск продукции более высокого качества.

В этих целях необходимо и в дальнейшем постоянно совершенствовать планирование и экономические методы хозяйствования.

На современном этапе развития народного хозяйства важной задачей является дальнейшее совершенствование плановой работы в соответствии с новыми масштабами народного хозяйства, с новыми требованиями времени. В решении этих вопросов большое значение имеет принятое в 1979 г. постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении планирования и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности производства и качества работы». Охватывая обширный комплекс управленческих проблем, это постановление намечает систему мер, призванных обеспечить на основе высокого уровня планирования и хозяйствования динамичный рост нашей экономики и неуклонный подъем благосостояния советского народа. Предусмотренные постановлением меры побуждают каждое предприятие принимать и выполнять напряженные планы, экономно расходовать материальные, трудовые и финансовые ресурсы, снижать себестоимость продукции, рационально исполь-

¹ Материалы XXV съезда КПСС. М., Политиздат, 1976, с. 43.

зовать производственные фонды, устранять потери в народном хозяйстве.

В соответствии с постановлением разрабатываются конкретные мероприятия по повышению уровня организации работы и народнохозяйственной эффективности деятельности железнодорожного транспорта.

Выполнение поставленных задач требует мобилизации всех имеющихся резервов, увеличения отдачи капиталовложений, осуществления строжайшего режима экономии, устранения излишних и непроизводительных расходов.

Непременным законом хозяйственного строительства в СССР является достижение в интересах общества наибольших результатов при наименьших затратах труда и средств. Поэтому необходимо постоянно совершенствовать техническое нормирование, системы оплаты труда и премирования, внедрять научную организацию труда, осуществлять контроль рублем за количеством и качеством продукции, усилить материальную заинтересованность как в результатах личного труда, так и в высоком уровне работы предприятия в целом.

В соответствии с постановлением ЦК КПСС «Об улучшении экономического образования трудящихся» система экономического обучения должна тесно увязываться с организацией всей экономической работы на предприятиях. Экономическая подготовка кадров рассматривается как обязательная, важная сторона квалификации каждого работника. Повышение уровня экономической работы на каждом предприятии является необходимым условием выполнения грандиозной программы строительства коммунистического общества в нашей стране. Очень важно, чтобы молодые специалисты, оканчивающие учебные заведения, имели достаточные знания по конкретной экономике и организации производства. Цель настоящего учебника — дать такие знания техникам путевого хозяйства.

Все отзывы, пожелания и критические замечания будут приняты авторами с благодарностью.

ТРАНСПОРТ КАК ОТРАСЛЬ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

§ 1. Транспорт как отрасль материального производства

В развитии экономики страны большое значение имеет транспорт. Он является необходимым условием развития материального производства, обслуживая сферу обращения. Транспорт общего пользования — одна из отраслей народного хозяйства страны. К. Маркс указывал, что транспорт является сферой материального производства наряду с добывающей, обрабатывающей промышленностью и сельским хозяйством.

Транспорт доставляет продукты производства к местам их потребления. Без этого процесс общественного производства не может быть законченным.

В отраслях промышленности и сельского хозяйства в процессе производства предметы труда меняют свои свойства или форму, создается новый продукт. На транспорте нового продукта не создается. Грузы в процессе перевозки сохраняют и свою форму и свои свойства, но они в транспортном производстве изменяют свое местоположение. Продукцией транспорта являются сами перевозки, т. е. перемещение товаров и людей.

Транспортная продукция имеет ряд особенностей. Главная из них состоит в том, что перевозки не могут накапливаться, так как создание и потребление транспортной продукции происходят одновременно — перевозимый груз в каждый отдельный момент изменяет свое местоположение. На транспорте может быть создан лишь резерв пропускной и провозной способности.

В стоимость транспортной продукции — перевозок — не включается стоимость самих предметов труда, т. е. перевозимых грузов. Отсутствие затрат на приобретение сырья как предмета труда объясняет, почему на всех видах транспорта большую долю в себестоимости занимает заработная плата.

В повышении эффективности социалистической экономики важная роль принадлежит транспорту. Все виды транспорта в СССР образуют единую транспортную систему. Она включает железнодорожный, водный (речной и морской), автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт, а также линии передачи электрической энергии (ЛЭП).

Различают внутрипроизводственный и магистральный (общего пользования) транспорт. Первый обеспечивает технологические

нужды данного производства, т. е. осуществляет перевозки из цеха в цех, от одного рабочего места к другому. Транспорт общего пользования выполняет перевозки между предприятиями, районами и странами.

Каждый вид транспорта имеет свои особенности и преимущества. Железнодорожный транспорт играет ведущую роль в транспортной системе, так как обеспечивает массовость перевозок, регулярность, высокую надежность и универсальность. Он имеет достаточно высокую скорость и при массовых перевозках на большие расстояния низкую себестоимость перевозок.

Речной транспорт не обеспечивает регулярность перевозок в течение года. Кроме того, речные пути не всегда совпадают с направлением грузопотоков. Скорость доставки грузов речным транспортом ниже, чем на железных дорогах. Он имеет самостоятельное значение для транспортного обслуживания отдельных районов Севера и Востока, а в остальных районах дополняет железнодорожный транспорт. Средняя себестоимость речных грузовых перевозок по величине близка к себестоимости железнодорожных.

Морской транспорт обеспечивает перевозки между континентами, обслуживая внешнеторговые связи СССР. Кроме того, он имеет самостоятельное значение в обслуживании ряда районов Сибири и Дальнего Востока.

Автомобильный транспорт позволяет доставлять грузы от склада отправителя до склада получателя, имеет высокую скорость доставки грузов и высокую маневренность. Использование его на перевозках грузов на короткие расстояния наиболее выгодно.

Трубопроводный транспорт обеспечивает массовую доставку нефти, нефтепродуктов и газа с самой низкой себестоимостью.

Воздушный транспорт наиболее эффективен для перевозки пассажиров и срочных грузов на дальние расстояния.

Электронный транспорт (линии электропередачи), передавая электроэнергию, позволяет сократить объем перевозок топливных грузов другими видами транспорта.

Единство транспортной системы страны создает условия для рационального распределения грузов между различными видами транспорта с целью экономии транспортных затрат и повышения эффективности общественного производства. Это достигается за счет доставки грузов с наибольшими скоростями и наименьшими затратами, что дает возможность наиболее полно удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в перевозках. Регулярная и надежная работа транспорта приводит к снижению запасов сырья, материалов, топлива на промышленных предприятиях, стройках и складах. В результате этого высвобождаются материальные ресурсы для расширения выпуска продукции.

Дальнейшее экономическое развитие страны требует ускоренного, согласованного развития единой транспортной системы.

«Нельзя не учитывать и того, — отмечал Л. И. Брежнев в Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии, — что в предстоящий период нам придется выделять больше ресурсов на ускоренное развитие транспорта, связи, системы материального снабжения — всего, что называют инфраструктурой»¹.

В десятой пятилетке значительно возрастает грузооборот и пассажирооборот всех видов транспорта, в том числе и железнодорожного.

Главным направлением в развитии железнодорожного транспорта в десятой пятилетке явилось увеличение пропускной и провозной способности основных грузонапряженных направлений. Это достигается за счет строительства вторых путей (4,0 тыс. км), электрификации существующих дорог (4,5 тыс. км), оборудования магистральных линий автоблокировкой и диспетчерской централизацией (16,8 тыс. км), развития узлов и станций, усиления локомотивного, путевого и вагонного хозяйств, механизации и автоматизации работ. Продолжаются работы по созданию автоматизированной системы управления железнодорожным транспортом (АСУЖТ), глубже и полнее используются внутренние резервы.

§ 2. Основные технико-экономические показатели работы железнодорожного транспорта

Объем и качество работы железнодорожного транспорта характеризуются системой объемных и качественных показателей.

Объемные показатели выражают величину работы и служат для расчета потребности в подвижном составе, необходимом для перевозок, и в других основных технических средствах транспорта.

Качественные показатели характеризуют уровень использования подвижного состава и технических средств.

Продукция железнодорожного транспорта — это грузовые и пассажирские перевозки. Объем работы транспорта по грузовым перевозкам — грузооборот — измеряется тонно-километрами, представляющими собой произведение массы перевозимых грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах. По пассажирским перевозкам объем работы — пассажирооборот — измеряется пассажиро-километрами.

Суммарная перевозочная работа железных дорог выражается в приведенных тонно-километрах. Они получаются суммированием тонно-километров и пассажиро-километров.

Объем работы локомотивов определяется показателем тонно-километры брутто, включающим и массу подвижного состава.

Работа отдельных отраслей хозяйства железнодорожного транспорта выражается различными технико-экономическими пока-

¹ Материалы XXV съезда КПСС. М., Политиздат, 1976, с. 44.

зателями. Например, грузовая работа станций измеряется количеством прибывших и отправленных грузов в тоннах, а также количеством погруженных и выгруженных вагонов. При этом важное значение имеет сокращение времени нахождения вагонов под грузовыми операциями, что позволяет уменьшить потребность в вагонном парке для перевозки одинакового объема грузов или увеличить количество перевозимых грузов.

Техническая работа станций характеризуется количеством принятых, отправленных и обработанных поездов, а маневровая работа — числом переработанных вагонов на сортировочных станциях, количеством расформированных и сформированных поездов. Поездная работа характеризуется количеством поездов, а работа вагонов и локомотивов — вагоно-километрами и локомотиво-километрами и т. д.

Качественные показатели использования подвижного состава определяют работу не только какого-либо транспортного звена, но и всех служб в целом. Поэтому улучшение этих показателей имеет важное народнохозяйственное значение. Так, повышение нагрузки вагона (показатель использования грузовых вагонов по мощности) приводит к снижению потребности в парке вагонов и локомотивов, сокращению расходов на их содержание и ремонт, на маневровую работу. Сокращаются при этом затраты и на содержание поездных бригад, на топливо и электроэнергию. Увеличение нагрузки на 1% обеспечивает снижение себестоимости перевозок в среднем по сети дорог примерно на 0,30%, а повышение вместимости пассажирских вагонов на 1% приводит к уменьшению себестоимости пассажирских перевозок на 0,15%.

Одними из важнейших показателей использования локомотивов являются масса и скорость движения поездов. Поэтому на железных дорогах развернулось движение за вождение тяжелых поездов и поездов повышенной весовой нормы.

Различают ходовую, техническую, участковую и маршрутную скорость. Ходовая скорость отражает только время движения поезда на перегоне, техническая — учитывает также время на разгон и замедление. Участковая скорость — это скорость движения между техническими станциями с учетом времени стоянок на промежуточных станциях, а маршрутная скорость отражает и продолжительность стоянок на станциях маршрута. Маршрутная скорость определяет время доставки груза.

Рост массы грузовых поездов и скорости движения дает большой экономический эффект: увеличиваются провозная и пропускная способности железнодорожных линий, снижаются эксплуатационные расходы. В средних условиях при росте массы поезда на 1% себестоимость грузовых перевозок снижается примерно на 0,18%, а рост участковой скорости на 1% снижает себестоимость на 0,04%.

Важнейшим показателем использования вагонов по времени является оборот вагона в сутках, т. е. время полного цикла ра-

боты вагона от одной погрузки до следующей его погрузки. Этот показатель наиболее полно характеризует слаженность работы железнодорожного транспорта в целом: в нем отражается качество работы всех служб и подразделений.

Ускорение оборота вагона дает высокую экономическую эффективность, так как позволяет обеспечить максимум прироста провозной способности. При ускорении оборота вагона можно тем же вагонным парком выполнить большой объем перевозок, ускорить доставку грузов. Улучшение этого показателя вызывает снижение эксплуатационных расходов, сокращение капитальных вложений в вагонный парк, в развитие его ремонтной базы и в развитие станционных путей.

Технико-экономические показатели необходимы для организации, планирования и учета работы транспорта в целом и его отдельных хозяйств.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

§ 1. Основные задачи путевого хозяйства. Перспективы его развития

На железнодорожном транспорте одно из ведущих мест занимает путевое хозяйство, в состав которого входят железнодорожный путь, многочисленные его сооружения, снегозащитные насаждения, линейно-путевые здания, промышленные предприятия, организации и предприятия, обеспечивающие эксплуатацию и ремонт пути и сооружений.

На долю путевого хозяйства приходится 54,7% стоимости основных фондов, 21,9% всех расходов по эксплуатации и 17,6% эксплуатационного контингента железных дорог (табл. 1).

По величине основных фондов путевое хозяйство занимает среди других служб железных дорог первое место, по эксплуатационным расходам — второе и по численности эксплуатационного контингента работников — третье.

Непрерывно возрастающие объем перевозок, грузонапряженность и скорость движения поездов на железных дорогах требуют

Таблица 1

Удельный вес основных фондов, эксплуатационных расходов и эксплуатационного контингента работников по основным хозяйствам железных дорог, %

Основные хозяйства	Основные фонды	Эксплуатационные расходы	Контингент работников
Путевое	54,7	21,9	17,6
Локомотивное	13,3	36,4	21,7
Вагонное	15,4	18,8	19,2
Электрификации и энергетики . . .	4,1	2,3	2,3
Сигнализации и связи	2,9	4,1	6,2
Движения	0,8	6,9	14,5
Остальные	8,8	9,6	18,5
Итого . . .	100,0	100,0	100,0

совершенствования организации содержания пути, внедрения более прогрессивных его конструкций, а также улучшения технологии производства ремонтно-путевых работ.

Основной задачей работников путевого хозяйства является обеспечение содержания пути, сооружений и других устройств в надлежащем состоянии, гарантирующем бесперебойное и безопасное движение поездов с установленными скоростями. Это достигается постоянным надзором и уходом за всеми элементами железнодорожного пути и сооружений, содержанием их в пределах установленных норм и допусков, своевременным выявлением и предупреждением отдельных неисправностей и расстройств пути, устранением причин, вызывающих эти неисправности, и т. д. Работники путевого хозяйства обеспечивают также выполнение работ по усилению и ремонту железнодорожного пути, искусственных сооружений, земляного полотна и других основных фондов.

Производственная деятельность путевого хозяйства тесно связана с работой других отраслевых служб железных дорог. От технического состояния пути зависят масса поездов, скорости движения, нагрузки на ось подвижного состава и другие показатели, определяющие пропускную способность железных дорог. Исходя из состояния пути и сооружений планируются размещение локомотивного и вагонного парков, показатели использования подвижного состава, объем перевозок по направлениям и др.

В свою очередь усиление путевого хозяйства производится с учетом требований увеличения провозной и пропускной способности на конкретных участках и направлениях каждой железной дороги.

Вся деятельность работников путевого хозяйства должна быть направлена на полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозке грузов и пассажиров. Для этого путевое хозяйство должно постоянно совершенствоваться на основе механизации и автоматизации производственных процессов, концентрации и специализации производства.

Освоение быстрорастущих перевозок требует постоянного технического развития всех отраслей железнодорожного транспорта, в том числе значительного усиления путевого хозяйства. Мощность пути должна соответствовать новым прогрессивным видам тяги.

Развитие и совершенствование этого многообразного хозяйства должны базироваться на достижениях науки и техники и передовом опыте лучших коллективов, с тем чтобы обеспечить возрастающие перевозки при минимальных трудовых и материальных затратах и непрерывном росте производительности труда.

За девятую пятилетку (1971—1975 гг.) путевое хозяйство получило дальнейшее развитие. Увеличилась укладка в путь рельсов тяжелых типов Р75 и Р65. Более быстрыми темпами производились работы по внедрению прогрессивных конструкций

пути: железобетонных шпал и бесстыковых плетей. Широко внедрялась прогрессивная технология ремонта пути, предусматривающая использование комплекса наиболее производительных машин и механизмов, что позволило значительно повысить уровень механизации путевых работ. Увеличение мощности пути позволило повысить скорости движения поездов. Проведенные мероприятия способствовали выполнению задания по росту производительности труда и снижению себестоимости работ.

В десятой пятилетке — в 1976—1980 гг. — объем работ по укладке в путь новых рельсов возрастет на 17,5%, укладке железобетонных шпал — на 12 и бесстыкового пути — на 13,6%. Это обеспечит дальнейшее усиление мощности пути и путевого хозяйства в целом.

§ 2. Структура и основные функции подразделений путевого хозяйства

Существующая организационная структура управления путевым хозяйством создана в результате многолетнего опыта и непрерывно совершенствуется. Действующая организационная структура включает следующие звенья: министерство—дорога—отделение дороги—линейные производственные предприятия (рис. 1).

В масштабе всей сети железных дорог руководство путевым хозяйством осуществляет **Главное управление пути (ЦП)** МПС (ЦП МПС), которое в своем непосредственном подчинении имеет Проектно-технологическое конструкторское бюро (ПТКБ) с опытным заводом путевых машин.

Главное управление пути осуществляет руководство эксплуатацией и развитием хозяйства пути и обеспечивает содержание всех элементов железнодорожного пути в исправном состоянии,

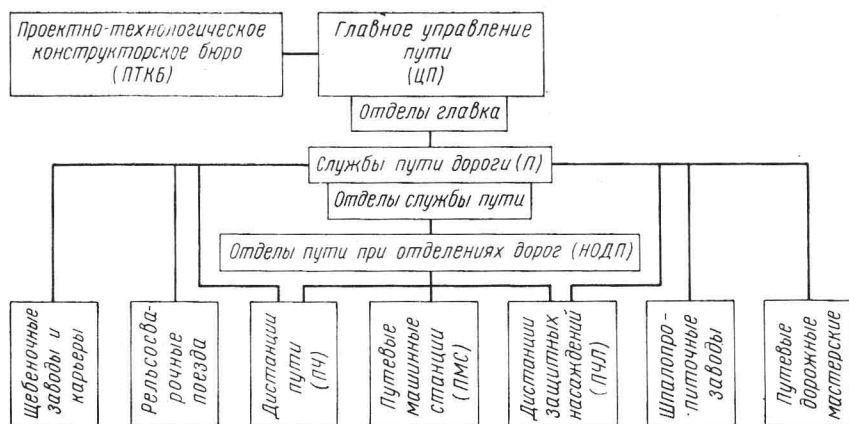


Рис. 1. Структура управления путевым хозяйством

является распорядителем средств по капитальным вложениям, централизуемых в МПС, и средств, выделяемых министерством по плану новой техники, научно-исследовательским работам и изобретательству. Основными задачами главного управления являются: обеспечение бесперебойного и безопасного движения поездов с установленными скоростями, организация разработки, создания и внедрения прогрессивных конструкций пути и сооружений, машин и механизмов для путевого хозяйства; разработка и внедрение прогрессивной технологии на ремонтно-путевых работах; совершенствование методов и форм текущего содержания на базе механизации тяжелых и трудоемких работ; проведение мероприятий по усилению производственной мощности предприятий путевого хозяйства.

Главное управление пути разрабатывает проекты перспективных, годовых и квартальных планов по капитальному строительству, капитальному ремонту пути и сооружений, промышленному производству, труду и эксплуатации. Главк составляет планы обеспечения служб пути основными материалами верхнего строения и оборудованием, разрабатывает нормы расхода материалов, осуществляет контроль за реализацией фондов на материалы верхнего строения пути и оборудования.

Главное управление пути ведет разработку новых стандартов и технических условий на изготовление элементов пути и мер по продлению их службы, разрабатывает и издает правила, инструкции и другие материалы по путевому хозяйству. В функции Главка входит также осуществление мероприятий по развитию и укреплениюхозрасчета, научной организации труда, совершенствованию оплаты труда, руководство и организация технического нормирования, контроль за соблюдением трудового законодательства и охраны труда, подбор, повышение квалификации и закрепление кадров путевого хозяйства.

На железных дорогах вопросами путевого хозяйства ведает служба пути (П). Задачами службы пути являются: обеспечение содержания и ремонта пути; проведение и контроль за мероприятиями, обеспечивающими безопасное движение поездов; руководство работой по снего-водоборьбе; обеспечение содержания, ремонта и модернизации путевой техники и средств механизированного контроля состояния пути и рельсового хозяйства. Служба пути внедряет в предприятиях путевого хозяйства передовую технику и технологию, технические усовершенствования и изобретения; проводит разработку и внедрение мер по усилению пропускной и провозной способности железной дороги; разрабатывает мероприятия по укреплению хозяйственного расчета, снижению себестоимости путевых работ.

Служба пути руководит деятельностью отделов пути при отделениях дорог и через них работой дистанций пути, дистанций защитных лесонасаждений и непосредственно обеспечивает руководство работой промышленных предприятий.

Для координации работы предприятий путевого хозяйства в пределах отделений железных дорог, оперативного контроля на отделении дороги имеются отделы пути (НОДП).

Дистанция защитных лесонасаждений — одно из линейных предприятий путевого хозяйства, обслуживает защитные лесонасаждения в пределах одного или нескольких отделений и в административном подчинении находится у отделения или управления дороги.

По своей организационной структуре дистанция защитных лесонасаждений делится на производственные участки. В дистанцию входят также лесопитомники, оранжереи, ремонтно-механические мастерские.

Основными задачами дистанций защитных лесонасаждений являются: эксплуатация защитных лесонасаждений и естественных лесов и проведение в них специальных мер по уходу; создание новых снегозащитных, оградительных, почвоукрепительных, водоохранных насаждений в полосе отвода и озеленительных насаждений на территориях станций и жилых железнодорожных поселков; охрана лесонасаждений и лесов от самовольной рубки и потрав; заготовка семян древесно-кустарниковых пород, выращивание саженцев и других посадочных материалов; осуществление мероприятий, способствующих повышению производительности труда, снижению себестоимости работ и росту рентабельности.

Функции дистанций пути, путевых машинных станций и промышленных предприятий рассматриваются в соответствующих главах.

Ревизорский аппарат. Для координации работы по обеспечению безопасности движения поездов в системе МПС создан ревизорский аппарат, который наряду с руководителями предприятий и их подразделений несет ответственность за безопасность движения.

При МПС этот аппарат возглавляется Главным ревизором по безопасности движения (ЦРБ), в управлениях железных дорог — дорожным ревизором (РБ), на отделениях железных дорог — ревизором отделения дороги (УРБ). В ревизорский аппарат отделения дороги входят помощники ревизора по локомотивному (УРБТ), вагонному (УРБВ), путевому (УРБП) хозяйствам, по хозяйству СЦБ и связи (УРБШ) и помощник ревизора по подъездным путям.

Работа ревизорского аппарата осуществляется на основе положений, утвержденных МПС. В обязанность ревизоров входит осуществление систематического контроля за выполнением всеми работниками постановлений и распоряжений правительства, приказов и указаний МПС, дороги, отделения дороги по вопросам безопасности движения. Ревизоры обязаны принимать необходимые меры к обеспечению безаварийной работы железных дорог и к предупреждению нарушений и отступлений, порождающих

крушения, аварии, брак в работе и несчастные случаи с людьми. Кроме того, ревизоры участвуют в расследовании крушений, аварий и брака в работе, выявляют причины аварийности, осуществляют контроль за устранением этих причин.

Работники ревизорского аппарата имеют право: давать указания по вопросам обеспечения безопасности движения и строгого соблюдения Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР (ПТЭ) и инструкций; отстранять от работы работников линейных предприятий, совершающих проступки, угрожающие безопасности движения; прекращать движение поездов или снижать скорость по неисправным путям или стрелочным переводам.

Планирование на железнодорожном транспорте и в путевом хозяйстве. Планирование является одной из функций управления и включает собственно составление планов, доведение их до исполнителей и контроль за выполнением. Основным методом планирования является балансовый. Балансовый метод обеспечивает комплексность и взаимное согласование составных частей плана, координацию и взаимную увязку всех его заданий. Различают балансы материальные, трудовые и стоимостные.

На железнодорожном транспорте разрабатываются следующие планы: *перспективные* (долгосрочные и пятилетние), отражающие основные направления в развитии и важнейшие показатели; *годовые*, с распределением заданий по кварталам, где конкретизируются и уточняются перспективные планы, и *оперативные* планы. К последним относятся квартальные, месячные, суточные и сменные. В путевом хозяйстве широкое распространение получили полумесечные планы работы по текущему содержанию пути.

Планирование на железнодорожном транспорте осуществляет Главное планово-экономическое управление МПС (ЦПЭУ), на железной дороге — планово-экономические отделы (НН), в отделениях дороги — планово-техничко-экономические отделы, а на предприятиях — инженеры-экономисты совместно с техническими отделами и бухгалтерией.

В путевом хозяйстве общесетевое планирование осуществляется Главным управлением пути. Дорожные планы по путевому хозяйству разрабатываются службами пути.

Планирование включает две стадии работы: составление проекта плана и разработку детального плана на основе утвержденных выходящими организациями показателей. Проект плана сначала разрабатывают в линейных предприятиях. Отделения дороги, рассмотрев проекты планов линейных предприятий, составляют проект плана по отделению и представляют его в управление дороги, где на основе этих материалов и проектов планов работы служб разрабатывается проект плана железной дороги и представляется в ЦПЭУ МПС. На основе проектов планов дорог и управлений Главное планово-экономическое управление составляет проект плана по МПС и после рассмотрения представляет его в Совет Министров СССР и Госплан на утверждение. На основе утвер-