

ЭКОНОМИКА ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНО- ДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

М.Н.Белёнский • Н.И.Силаев



Марк Наумович Беленький, Николай Ионович Силаев

**ЭКОНОМИКА ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Редактор *М. П. Колтунова*
Переплет художника *А. А. Медведева*
Технический редактор *Г. П. Головкина*
Корректор *Г. А. Попова*

ИБ № 1595

Сдано в набор	22.02.80.	Подписано в печать	22.10.80.	T-19046.
Формат 60×90 ^{1/16}	Бум. тип. № 2.	Гарнитура литературная.	Высокая печать.	
Усл. печ. л. 19,5	Уч.-изд. л. 22,16.	Тираж 18 000.	Зак. № 897.	Цена 80 коп.
	Изд. № 1-1-2/7 № 9525			

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

Московская типография № 8 Союзполиграфпрома
при Государственном комитете СССР
по делам издательств, полиграфии и книжной торговли,
Хохловский пер., 7

М. Н. БЕЛЕНЬКИЙ, Н. И. СИЛАЕВ

ЭКОНОМИКА ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

ИЗДАНИЕ ТРЕТЬЕ,
ПЕРЕРАБОТАННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ

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



МОСКВА «ТРАНСПОРТ» 1980

Беленький М. Н., Силаев Н. И. Экономика эксплуатационной работы на железнодорожном транспорте. Учебник для техникумов ж.-д. трансп. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1980. — 311 с.

В учебнике освещена организация управления, труда и заработной платы; изложены основы планирования, хозяйственного расчета, изобретательского и патентного дела, методика определения эффективности внедрения новой техники, учет и анализ работы станции и отделения дороги. 2-е издание учебника вышло в 1975 г. В 1976 г. учебник был отмечен бронзовой медалью ВДНХ СССР. 3-е издание учебника значительно переработано и дополнено. В нем отражены решения XXV съезда КПСС, постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР в области экономики и развития транспорта, а также приказы министра путей сообщения СССР, касающиеся эксплуатационной деятельности железных дорог, Положение о хозяйственном расчете отделения железной дороги и отраслевых линейных предприятий в новых условиях планирования и экономического стимулирования.

Учебник предназначен для учащихся техникумов железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог».

Ил. 17, табл. 57.

КНИГУ НАПИСАЛИ:

М. Н. Беленький, д-р экон. наук проф.— Введение, главы 1—9; 21—23; Н. И. Силаев, канд. экон. наук проф.— главы 10—20.

Рецензенты: инж. А. И. Сметанин, В. М. Грядунова.

Б $\frac{31802-162}{049(01)-80}$ —162-80. 3601010000

© Издательство «Транспорт», 1975

© Издательство «Транспорт», 1980 с изменениями

ВВЕДЕНИЕ

Советский Союз, первое в мире социалистическое государство, является великой могущественной страной с развитой многоотраслевой экономикой. Он обладает огромной территорией, равной 22,4 млн. км². При численности населения на 1 января 1980 г. 264,5 млн. чел., составляющей 6,7% населения земного шара, доля Советского Союза в мировой промышленной продукции составляет одну пятую.

Бурно развивается экономика нашего государства. Сейчас в стране выпускается промышленной продукции больше, чем ее производилось во всем мире в 1950 г. За последние десять лет объем промышленной продукции в СССР удвоился. При этом добыча полезных ископаемых в 1979 г. достигла: каменного угля — 719 млн. т, нефти — 586 млн. т, включая газовый конденсат, железной руды — 242 млн. т, выплавлено стали — 149 млн. т, добыто газа 407 млрд. м³, выработано электроэнергии — 1239 млрд. кВт·ч. Значительных успехов достигло и сельское хозяйство, валовая продукция которого в 1979 г. по сравнению с 1913 г. увеличилась в 3,5 раза.

На XXV съезде КПСС были намечены пути дальнейшего роста экономики страны. В решениях съезда было указано на усиление роли экономических методов и стимулов в управлении хозяйством, улучшение управления, расширение хозяйственной самостоятельности и инициативы предприятий, повышение ответственности и материальной заинтересованности производственных коллективов в результатах их деятельности.

На решение этих задач направлено постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении планирования и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности производства и качества работы», принятое в июле 1979 г.

Развитие экономики нашей страны в большой степени определяется уровнем культурной, профессиональной и экономической подготовки трудящихся.

В соответствии с постановлением ЦК КПСС «Об улучшении экономического образования трудящихся» система экономического обучения трудящихся должна тесно увязываться с организацией экономической работы на предприятиях. Экономическая подготовка рассматривается как обязательная, важная сторона квалификации каждого работника.

Повышение уровня экономической работы на каждом предприятии является необходимым условием выполнения программы строительства коммунистического общества в нашей стране.

Большое значение для развития экономики страны имеет транспорт, который удовлетворяет потребности народного хозяйства и населения в грузовых и пассажирских перевозках. На XXV съезде КПСС указывалось на необходимость ускоренного развития отраслей народного хозяйства, призванных обслуживать процесс производства — транспорта, связи, материально-технического снабжения и др.

В материальном производстве в результате активного воздействия человека на предмет труда меняются или его форма, или свойства. Транспорт не производит новой продукции и не увеличивает ее количества, однако относят его к сфере материального производства, так как он продолжает процесс производства продукции, доставляя ее к месту потребления.

Продукция транспорта — перемещение (перевозки) грузов и пассажиров.

Относя транспорт к сфере материального производства, К. Маркс писал: «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая сфера материального производства. . . Это — *транспортная промышленность*, все равно, перевозит ли она людей или товары»¹.

В. И. Ленин называл транспорт «...нашей главной, пожалуй, или одной из главнейших баз всей нашей экономики»².

Транспорт имеет большое значение для развития промышленности, потребляющей огромное количество сырья, топлива, материалов и производящей ежегодно огромное количество разной продукции.

Велика роль транспорта в развитии сельского хозяйства. Транспорт доставляет в колхозы и совхозы технику, строительные материалы, удобрения, ядохимикаты, запасные части и вывозит сельскохозяйственные продукты. Он способствует интенсификации и специализации сельскохозяйственного производства, освоению новых земель, укреплению связи между городом и деревней.

Транспорт активно воздействует на рациональное размещение производительных сил в стране, способствует освоению новых природных богатств, совершенствованию хозяйственных связей и углублению территориального разделения труда.

Он удовлетворяет также потребность людей в перемещении, которая возрастает соответственно росту материального и культурного уровня жизни народа. Своевременная доставка почты, журналов, газет, кинофильмов способствует все более тесному культурному общению между народами нашей страны.

Важной функцией транспорта является обеспечение обороноспособности страны.

Транспортная система страны включает железнодорожный, речной, морской, автомобильный, трубопроводный и воздушный транспорт и линии электропередачи. С этими видами транс-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 26, ч. 1, с. 422.

² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 44, с. 302.

порта тесно взаимодействует внутрипромышленный транспорт (подъездные пути необщего пользования, конвейеры, транспортеры и др.). За годы Советской власти заново созданы автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт и коренным образом реконструированы железнодорожный, речной и морской.

На начало 1979 г. в стране имелось 140,4 тыс. км железных, 741,6 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, 63,7 тыс. км нефтепроводов, 117,6 тыс. км газопроводов, 908,0 тыс. км воздушных линий, 142,6 тыс. км эксплуатируемых речных путей.

Все виды транспорта работают в тесном взаимодействии.

Ведущее место в транспортной системе СССР занимает железнодорожный транспорт. На его долю приходится примерно $\frac{2}{3}$ грузооборота и пассажирооборота всех видов транспорта, до 30% общих расходов народного хозяйства на перевозки, 10% стоимости производственных основных фондов народного хозяйства. Железные дороги потребляют большое количество электрической энергии, топлива, проката черных металлов, леса и других видов промышленной продукции. На железнодорожном транспорте работает 3,5 млн. чел., в том числе 2,1 млн. чел. занято на перевозках.

Железнодорожный транспорт является рентабельной отраслью народного хозяйства. За счет получаемых доходов покрываются все эксплуатационные расходы и капитальные вложения железных дорог и ежегодно вносится в бюджет на развитие других отраслей народного хозяйства и общегосударственные нужды более 5,5 млрд. руб.

По объему перевозок, использованию технических средств и важнейшим экономическим показателям железные дороги СССР не имеют себе равных в мире. При протяженности, равной 11% мировой железнодорожной сети, в СССР выполняется 53% мирового грузооборота железных дорог. Несмотря на более высокие темпы развития других видов транспорта, железные дороги и в перспективе будут занимать ведущее место в транспортной системе страны.

На рис. 1 показана динамика роста перевозок на железнодорожном транспорте СССР.

Объем перевозок измеряется количеством перевезенных пассажиров и грузов, количеством пассажиро-километров (пассажирооборот) и тарифных тонно-километров (грузооборот). Тарифные тонно-километры определяют на основании дорожных ведомостей по моменту прибытия грузов. Кроме тарифных рассчитывают эксплуатационные тонно-километры. Эксплуатационные тонно-километры определяют по маршруту машиниста умножением массы поезда нетто на эксплуатационную длину участка, по которому поезд проследовал без изменения массы. Как правило, эксплуатационные тонно-километры превышают тарифные. Это в основном объясняется имеющимися кружностями в перевозке грузов.

Суммарная перевозочная работа железных дорог выражается в приведенных тонно-километрах, которые получают суммированием

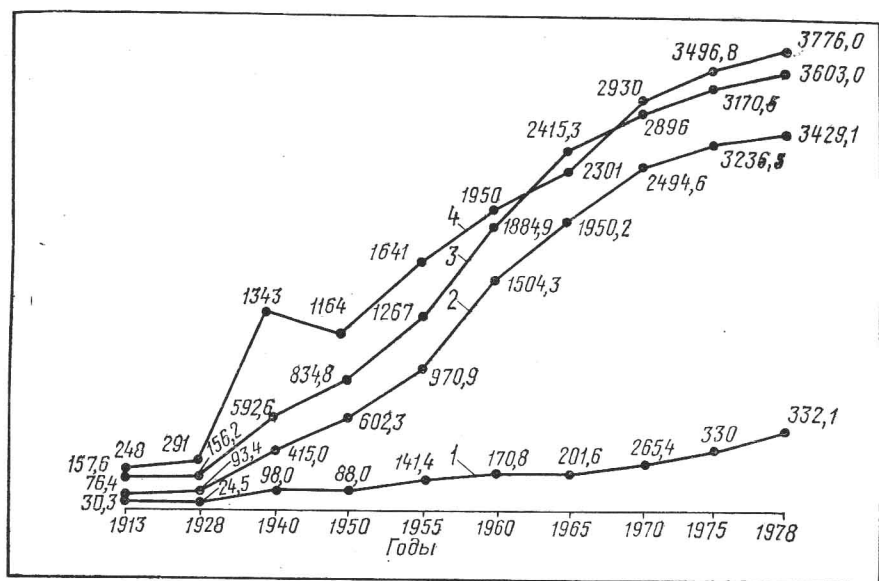


Рис. 1. Объем пассажирских и грузовых перевозок на железных дорогах СССР: 1 — пассажирооборот, млрд. пассажиро-км; 2 — грузооборот, млрд. ткм; 3 — перевезено пассажиров, млн. чел.; 4 — перевезено грузов, млн. т

тарифных тонно-километров и пассажиро-километров. В 1978 г. железнодорожным транспортом было выполнено 3429,1 млрд. ткм и 332,1 млрд. пассажиро-км, а всего 3761,2 млрд. приведенных ткм. Из этих цифр видно, что удельный вес грузовых перевозок в приведенной продукции транспорта составляет более 91%.

Производство в отличие от продукции других отраслей промышленности и сельского хозяйства нельзя накопить. Поэтому на железнодорожном транспорте большое значение имеет наличие резервов вагонов, локомотивов, электро- и дизель-поездов, перерабатывающей способности станций, пропускной способности перегонов, позволяющих осваивать растущие перевозки.

Многообразное и сложное производство, каким является железнодорожный транспорт, можно изучать как с технической, так и с экономической стороны. Экономика железнодорожного транспорта изучает роль железнодорожного транспорта в экономике страны, связи его с другими отраслями народного хозяйства и видами транспорта, направления и темпы развития, организацию управления, труда и заработной платы, планирование перевозок, использования подвижного состава и постоянных устройств, капитальных вложений и капитального ремонта, планирование эксплуатационных расходов и себестоимости продукции, ценообразование, финансирование, хозрасчет, методы анализа производственно-финансовой деятельности и др.

Экономика железнодорожного транспорта является партийной наукой. Ее содержание построено на активном проведении линии партии и правительства в области транспорта. Методологической основой экономики железнодорожного транспорта является экономическая теория марксизма-ленинизма.

Железнодорожный транспорт — многоотраслевое хозяйство. В тесном взаимодействии друг с другом трудятся работники хозяйств движения, грузового, пассажирского, локомотивного, электрификации и энергетики, вагонного, путевого, сигнализации и связи и др. В каждом хозяйстве есть свои специфические особенности технологии, организации и экономики производства.

Основным линейным предприятием железнодорожного транспорта является отделение железной дороги. На 1 января 1979 г. на железнодорожной сети имелось 181 отделение дороги. Средняя протяженность линий, входящих в отделение дороги, 750—850 км. На отделении работает несколько десятков тыс. человек. Стоимость основных фондов отделения — 340—360 млн. руб. Каждое отделение имеет: локомотивные и вагонные депо, дистанции (пути, сигнализации и связи, гражданских сооружений, погрузочно-разгрузочных работ), станции и другие отраслевые линейные предприятия.

Важным звеном железнодорожного транспорта является станция. На станции начинается и завершается перевозочный процесс, осуществляются обслуживание пассажиров, погрузка и выгрузка грузов, багажа и почты, формирование и расформирование поездов, сортировка грузов, контейнеров и багажа. На сети железных дорог СССР имеется более 11 тыс. станций, на которых работает около 550 тыс. человек. Удельный вес стоимости станционных путей и сооружений составляет 35—40% стоимости основных фондов железных дорог.

Экономика эксплуатационной работы является составной частью экономики железнодорожного транспорта. Она изучает основы производственно-хозяйственной деятельности отделения дороги и организацию управления и работы железнодорожной станции, организацию труда, технического нормирования, заработной платы, изобретательства и патентного дела на станции и в отделении дороги, планирование, финансирование, учет, отчетность и анализ производственно-финансовой деятельности отделения дороги и станции, эффективность внедрения новой техники и организационно-технических мероприятий в станционном хозяйстве.

Материал в книге расположен от общего к частному, т. е. от законов, принципов и правил к конкретным понятиям, решениям, способам. Его изучение позволит экономически обосновывать технические решения, определять экономическую эффективность внедрения новой техники и совершенствования технологии, производить технико-экономические расчеты и определять потребность в рабочей силе и фонде заработной платы, себестоимость работ, рентабельность и другие экономические показатели.

Раздел I. ОСНОВЫ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТДЕЛЕНИЯ ДОРОГИ

Глава 1

ОСНОВНЫЕ ЧЕРТЫ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (ПРЕДПРИЯТИЕ)

1. Социалистическое государственное производственное объединение (предприятие) как основное звено народного хозяйства

Социалистическое производство базируется на общественной собственности на средства производства и развивается планомерно в интересах всего общества.

Основным звеном в народном хозяйстве СССР является социалистическое производственное объединение (предприятие)¹. Правовое положение предприятия определяется Конституцией СССР, Конституциями союзных республик, законами, постановлениями и другими государственными правовыми актами. В своей деятельности предприятие руководствуется Положением о социалистическом государственном производственном предприятии. Применение Положения в строительстве, сельском хозяйстве, на транспорте и связи имеет свои особенности, которые устанавливаются Советами Министров союзных республик, министерствами и ведомствами СССР. Положением также руководствуются производственные объединения.

Предприятия организуются приказом (распоряжением) вышестоящего органа. Реорганизация и ликвидация предприятия производится по решению органа, который правомочен образовывать соответствующее предприятие. Оно имеет устав, утвержденный органом, принявшим решение об его организации.

В своей деятельности предприятие обязано соблюдать социалистическую законность и государственную дисциплину, а представленные ему права должны использоваться в интересах всего народного хозяйства и коллектива работников предприятия. Пред-

¹ Ниже объединение и предприятие будут именоваться предприятием.

приятие не отвечает по обязательствам организации, которой оно подчинено, и, наоборот, вышестоящая организация не отвечает по обязательствам подчиненных предприятий.

Предприятие осуществляет деятельность в соответствии с планом экономического и социалистического развития на основе хозяйственного расчета, имеет самостоятельный баланс и несет полную ответственность за свои действия как юридическое лицо. Оно должно в соответствии с утвержденными планами и заключенными договорами осуществлять производство и поставку продукции, вести хозяйство экономно. Предприятие обязано добиваться постоянного роста производительности труда, совершенствовать организацию заработной платы, вести подготовку новых кадров, повышать квалификацию рабочих и служащих, улучшать жилищно-бытовые условия работников, поощрять добросовестно работающих членов коллектива и др. Важной задачей предприятия является забота о постоянном развитии и совершенствовании имеющихся основных фондов.

Предприятие должно содействовать развитию изобретательства и рационализации, широко использовать достижения отечественной и зарубежной науки и техники.

Социалистическое государственное производственное предприятие наделено широкими правами. Предприятие, исходя из утвержденных контрольных цифр, разрабатывает с широким участием рабочих и служащих перспективные и годовые планы. После утверждения вышестоящей организацией плана и заключения договоров на поставку продукции оно разрабатывает развернутый годовой, квартальные и месячные планы производственно-хозяйственной деятельности, которые утверждаются руководителем предприятия. Предприятием разрабатываются планы работы цехов, служб, участков. Изменение планов вышестоящим органом производится в исключительных случаях, с предварительным обсуждением с администрацией предприятия.

Предприятие имеет право утверждать технологические процессы, если они не установлены вышестоящим органом, изменять утвержденные вышестоящим органом технологические процессы, если это улучшает качество или снижает себестоимость продукции, либо дает другой положительный эффект. За выпуск продукции повышенного качества предприятие вправе требовать дополнительное возмещение. Предприятие утверждает нормы расхода сырья, материалов, топлива, электрической энергии, если они не утверждены вышестоящим органом.

Предприятию предоставлены широкие права в области материально-технического снабжения и сбыта продукции.

Предприятию предоставлено право устанавливать разряды работ и присваивать разряды рабочим в соответствии с действующими тарифно-квалификационными справочниками, выбирать формы оплаты труда для отдельных групп рабочих, устанавливать показатели и условия премирования рабочих, инженерно-технических работников и служащих на основе типовых положений и др.

2. Принципы организации и управления социалистическими предприятиями

Общественное производство связано с необходимостью постоянного движения как овеществленного, так и живого труда в пределах отдельных предприятий, между предприятиями, отраслями, экономическими районами, сферами производства.

Разделение труда, его специализация, непрерывная строгая взаимообусловленность движения овеществленного и живого труда вызвали к жизни особую форму деятельности — управление.

Ленинскими принципами управления являются: демократический централизм, единство политической и хозяйственной деятельности, материальное и моральное стимулирование, единоначалие и участие масс в управлении производством, ответственность и компетентность, умение найти главное звено в цепи решаемых задач, правильный подбор и расстановка кадров, контроль исполнения, использование организационных, экономических и воспитательных методов управления.

Демократический централизм предполагает сочетание централизованного руководства сверху с самостоятельностью и инициативой объединений и предприятий. Выполнение плана является первейшей обязанностью всех предприятий.

Единство политического и хозяйственного руководства означает, что руководители в своей деятельности обязаны прежде всего исходить из интересов государства, соблюдать государственную дисциплину и социалистическую законность, обеспечивать осуществление линии партии на построение коммунизма в нашей стране.

Руководство предприятиями и объединениями осуществляется на основе единоначалия. Руководитель предприятия и объединения назначается и освобождается вышестоящим органом управления. Он представляет во всех учреждениях и организациях, распоряжается имуществом и средствами, заключает договоры, издает приказы, принимает, увольняет, поощряет работников, несет персональную ответственность за работу предприятия или объединения.

Все вопросы жизни предприятия решаются после их коллективного обсуждения. Вместе с тем деятельность всего коллектива предприятия и каждого члена коллектива строится на основе твердой трудовой дисциплины. Поведение работников регулируется правилами внутреннего распорядка.

Важным условием управления являются подбор и расстановка кадров. Успех в деятельности предприятий и воспитание масс в духе коммунизма в решающей степени зависят от того, как подобраны руководящие и инженерно-технические работники, каковы их деловые и политические качества. Умелое ведение дела на предприятии зависит также от правильного подбора и использования рабочих и служащих по профессиям и квалификации.

В управлении производством все большая роль принадлежит трудовым коллективам. Формы привлечения трудящихся к управлению производством самые разнообразные: участие в работе партийных и общественных организаций, в разработке коллективных договоров, обязательств по социалистическому соревнованию, участие в общих собраниях и постоянно действующих производственных совещаниях, производственно-технических и экономических конференциях, в работе советов новаторов, ветеранов труда, молодых специалистов, бюро экономического анализа, советов научно-технического общества и общества рационализаторов и изобретателей, в деятельности групп и постов народного контроля и других массовых организациях. Эффективной мерой, повышающей действенность управления, является контроль за исполнением принятых решений.

В управлении производством важная роль принадлежит правильному сочетанию материальных и моральных стимулов. Принцип материальной заинтересованности вытекает из действующего при социализме экономического закона оплаты по труду. Всемерно используя материальные стимулы, КПСС уделяет большое внимание развитию моральных стимулов к труду, коммунистическому воспитанию трудящихся.

В промышленности в основном используются двух- и трехзвенные системы управления (рис. 2 и 3).

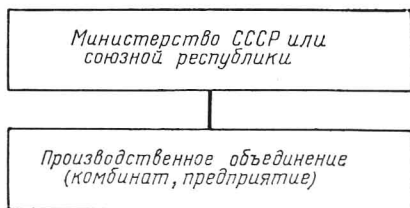


Рис. 2. Схема двухзвенной системы управления

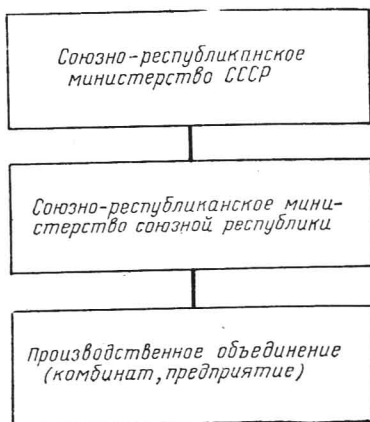
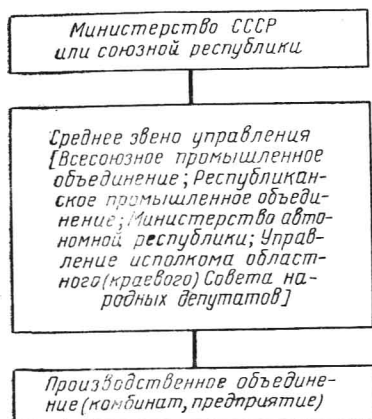


Рис. 3. Схема трехзвенной системы управления:
слева — типовая, справа — для отдельных отраслей

В состав производственного объединения входят фабрики, заводы, научно-исследовательские, конструкторские, проектно-конструкторские, технологические и другие производственные единицы.

Высшим звеном управления является министерство. Министерства решают коренные вопросы перспективного развития отраслей и повышения эффективности производства, совершенствования системы планирования и методов управления, проведения единой технической политики, обеспечения эффективности капитальных вложений, ускорения научно-технического прогресса, повышения качества выпускаемой продукции, лучшей расстановки и использования специалистов, роста производительности труда и наиболее полного удовлетворения потребности страны во всех видах продукции.

Организация является важнейшим элементом управления. Она предусматривает расстановку техники и людей, управляющих этой техникой, для обеспечения технологического процесса. Организация не остается неизменной, она меняется по мере роста масштабов производства и развития техники.

В основе построения организационной структуры предприятия лежат линейный и функциональный принципы. Сущность линейного принципа заключается в том, что звенья управления (подразделения и отдельные исполнители) на той или иной ступени административно подчинены одному непосредственному руководителю (мастеру, начальнику участка, начальнику цеха, директору), который руководит своими подчиненными по всем видам выполняемой ими работы.

Сущность функционального принципа состоит в том, что все функции, общие для нескольких подразделений, переданы в ведение служб, отделов или работников, специализированных на выполнении этих функций.

На основе сочетания этих двух принципов действует производственно-территориальная (линейно-штабная) система управления (рис. 4). При этом функциональным подразделениям запрещено действовать, минуя линейных руководителей соответствующих ступеней управления. Распоряжения производственным звеньям могут исходить только от руководителя вышестоящего уровня, т. е. мастер получает распоряжение от начальника цеха, а не от директора предприятия и не от функционального аппарата цеха, так же как начальник цеха получает распоряжение от директора или его заместителя, а не от начальников отделов управления предприятия.

Выполнение функций управления осуществляется аппаратом управления, который представляет собой совокупность работников, обеспечивающих руководство предприятием. При построении организационной структуры предприятия устанавливаются состав и соподчиненность звеньев, выполняющих различные функции по управлению предприятием. Руководитель, его заместитель, главный инженер управляют производством с помощью функцио-

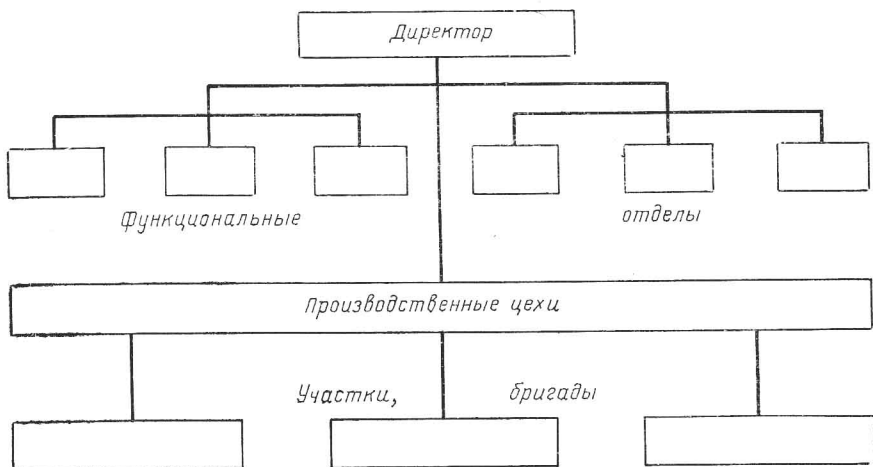


Рис. 4. Организационная структура предприятия

нальных органов управления, состав и характер которых определяется организационной структурой. Права должностных лиц устанавливаются соответствующими положениями и инструкциями.

В СССР в сфере управления участвует около 15% населения, занятого в общественном производстве. Чтобы аппарат управления был гибким и оперативным, внедряются автоматизированные системы управления (АСУ), как части будущей общегосударственной системы сбора и обработки информации для учета, планирования и управления народным хозяйством (ОГАС). Автоматизация процессов управления позволяет не только справиться со все возрастающим потоком информации, но и сдержать дальнейший рост численности управленческого персонала. К началу 1979 г. в СССР на предприятиях, в объединениях и отраслях функционировало 3885 АСУ.

3. Организация и управление железнодорожным транспортом

Важнейшие принципы управления железнодорожным транспортом были заложены в декрете, подписанном В. И. Лениным в 1918 г. «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности». В декрете было отмечено, что применительно к железнодорожному транспорту особое значение имеют такие принципы управления, как демократический централизм, единоначалие и строжайшая дисциплина труда. В ходе социалистического строительства формы и методы управления железнодо-

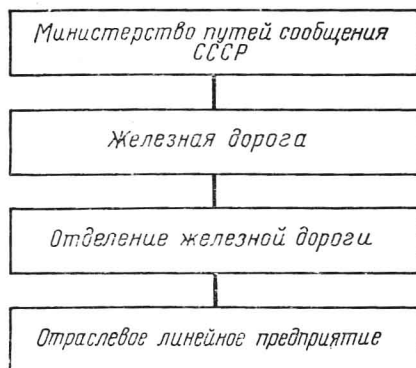


Рис. 5. Схема управления железнодорожным транспортом

рожным транспортом непрерывно развивались, однако основные ленинские принципы управления железными дорогами остаются неизменными.

Управление железнодорожным транспортом строится на основе сочетания территориально-отраслевого и функционального принципов управления (рис. 5).

Министерство путей сообщения СССР обеспечивает развитие железнодорожного транспорта с учетом полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в

перевозках, разрабатывает и утверждает планы перевозок, утверждает правила и инструкции, регулирующие производственную деятельность всех подразделений железнодорожного транспорта, осуществляет функции по обеспечению безопасности движения поездов, сохранности и своевременной доставки перевозимых грузов. МПС руководит проведением единой технической политики на транспорте, осуществляет капитальное строительство, материально-техническое снабжение, финансирование, подготовку кадров и др. Оно осуществляет также руководство всей эксплуатационной деятельностью транспорта через управления дорог. Оперативно-техническое руководство отдельными отраслями и видами деятельности осуществляют главные управления и управления МПС через соответствующие службы и отделы железных дорог и отделений дорог.

В составе Министерства путей сообщения имеются главные управления: движения, грузовое, пассажирское, локомотивного хозяйства, вагонного хозяйства, промышленного транспорта, пути и др.

Важными функциональными управлениями являются: Главное планово-экономическое, финансовое, статистического учета и отчетности, труда, заработной платы и техники безопасности, кадров и др.

В МПС имеется Научно-технический совет, определяющий основные направления развития науки и техники на транспорте, вырабатывающий рекомендации по внедрению новой техники, прогрессивной технологии и достижений науки на железнодорожном транспорте.

Для коллективного обсуждения вопросов работы и развития железнодорожного транспорта в МПС создана Коллегия в составе министра (председатель), его заместителей, руководителей ведущих главных управлений.

Железная дорога — основное предприятие железнодорожного транспорта. Ее деятельность осуществляется на основе хозяй-

ственного расчета. Она является юридическим лицом, имеет уставный фонд, самостоятельный баланс, расчетный и специальный счета в банке.

Дорога призвана комплексно развивать хозяйство, обеспечивать выполнение плана перевозок, безопасность движения, сохранность перевозимых грузов и своевременную доставку их в пункты назначения, эффективно использовать производственные фонды, материальные и трудовые ресурсы. Управление руководит производственно-финансовой деятельностью отделений дорог, а также предприятий и организаций общедорожного назначения, которые не входят в состав отделений дорог. В управлении дороги имеются службы: движения, грузовая, пассажирская, локомотивного хозяйства, вагонного хозяйства, пути, сигнализации и связи и др., а также отделы, секторы и другие структурные подразделения: планово-экономический отдел, отдел статистического учета и отчетности, отдел кадров и др.

Службы осуществляют руководство подведомственными им хозяйствами через отделы отделений дорог, не вмешиваясь непосредственно в производственно-хозяйственную и финансовую деятельность линейных предприятий.

Отделение дороги обеспечивает руководство производственно-хозяйственной и финансовой деятельностью всех линейных предприятий, расположенных в его границах. Отделение дороги является особым видом производственным объединением. Оно выступает не только как орган управления, но и в качестве головного предприятия, располагающего основными фондами и имеющего собственные производственные и обслуживающие подразделения.

На отделение дороги распространяется Положение о социалистическом государственном производственном предприятии с учетом особенностей его применения на железнодорожном транспорте. Локомотивные и вагонные депо, хозрасчетные станции, дистанции и другие предприятия являются отраслевыми линейными предприятиями отделения дороги. Свою деятельность они осуществляют на принципах хозрасчета.

Все органы и предприятия железнодорожного транспорта действуют на основе утвержденных положений. Дисциплинарные права начальников, виды поощрений и наказаний работников железнодорожного транспорта, порядок их применения и обжалования определены Уставом о дисциплине работников железнодорожного транспорта.

На железнодорожном транспорте создается комплексная автоматизированная система управления (АСУЖТ). Основная цель внедрения АСУЖТ — совершенствование управления железнодорожным транспортом и прежде всего эксплуатационной деятельностью, включая оптимальное планирование и поддержание режима работы железнодорожной сети, обеспечивающего наилучшее использование технических средств и высокие экономические показатели.