

Театр на колесах



К и потребите

создадутся прочные, устойчивые связи, дело следует поставить несколько иначе. Надо иметь в виду, что во внутридорожном хозяйстве и материальные склады, выполняющие роль поставщиков, и линейные потребители входят в одну систему подчинения. Условия, которые предлагается ввести, должны предусматривать в качестве основания для снабжения специфицированную заявку (заказ-спецификацию), подписанную руководителем и бухгалтером предприятия. Она же могла нулибы являться и основанием для представления претензий. «Основные условия» снабжения, имеющие силу постоянно действующих приказных положений, позволили бы упорядочить многие вопросы, связанные с планированием и распределением материальных ресурсов на дорогах.

Азия Следовало бы также подумать о том, как создать у работников линейных органов снабжения прямую личную заинтересованность в улучшении производственных показателей предприятий дорог. Вряд ли можно признать правильным то, что действующее на транспорте положение за о премировании за выполнение производственных планов не распространяется на работников снабжения. Важное значение приобретает на транспорте правильное установление взаимотношений предприятий дорог с промышленными предприятиями экономических районов. Должны быть решительно преодолены серьезные недостатки, которые имеют место сейчас в работе нормально, например, что согласно действующим правилам для крупных станований и предъявления претензий поставщику за недостатку отгруженной получателям лесопроductа Сии дается всего... два часа. За это

недостачу. И все это, как правило, при отсутствии сертификата и счета на прибывшие материалы. Практически выполнить все необходимые процедуры часто не удастся. Это, конечно, на руку недисциплинированным поставщикам. Поэтому необходимо отменить действующие условия поставки лесопроductии и разработать другие, с учетом интересов потребителя, интересов государств.

Важным показателем высокой культуры в организации снабжения является строго ритмичная поставка материалов. Однако и в этой области пока не заметно серьезных сдвигов. Вот, скажем, Нижнеднепровский вагоностроительный завод. В последнем квартале прошлого года он должен был равномерно в течение всех трех месяцев отгрузить Московско-Рязанской дороге 900 буферных стержней для пятидесятитонных вагонов. Этого количества продукции можно было отправить в двух вагонах: один, допустим, — в октябре, а другой — в декабре. Но завод отгрузил всю квартальную норму к концу декабря. То же наблюдается и в нынешнем году.

В чем же дело? Дело и тут в недостатке финансового контроля. Заводы-поставщики не несут ни материальной, ни какой-либо другой ответственности за неравномерную отгрузку запасных частей. И это даже узаконено. Заводам МПС с 15 октября 1954 года официально разрешено отправлять недогруженные вагоны запасные части сразу все квартальной нормой, не спрашивая согласия потребителя.

Часто на дорогах получается так: запасные части очень нужны, а завод-поставщик их не шлет. Чтобы не допустить срыва программы ремонта подвижного состава, снабженцы на

карт
тонки
кноп
лабир

стра
предъя
Мур
рез
вдол
Рнге
звет
лени
русс
Азия

Тат
цен
нодо
деся
теат
длит
жел
за

В
ск
нм
насе
гих
три
ром
Кро
шеф
депо

Пр
круп
наше
элект
ко

ГУДОК
г. Москва

7 - ИЮН 1957