პროლეტარებო ყველა ქვეყნისა, შეერთდით!

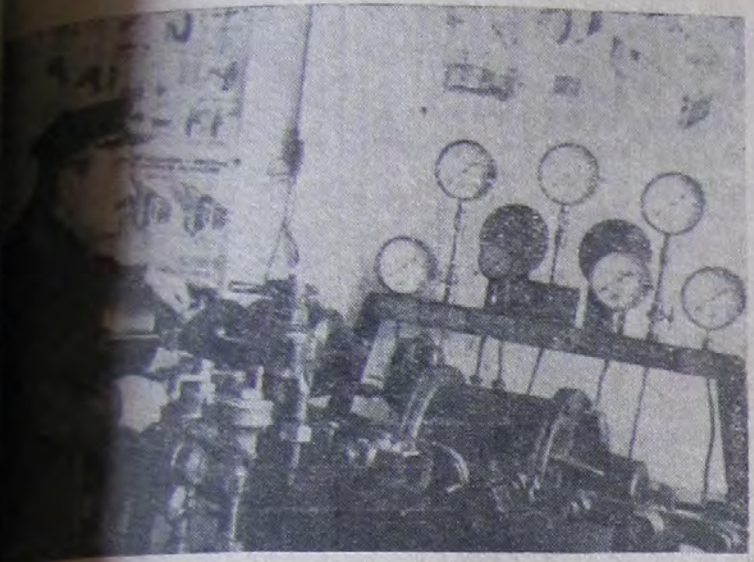
ამიერკავკასიის რკინიგზელი

…რკინიგზის სამმართველოს, პოლიტგანყოფილების და პროფკავშირის საგზაო კომიტეტის ორგანო
«Железнодорожник Закавказья» — орган управления, политотдела и дорпрофсожа Закавказской железной дороги.

სამშაბათი
13
მარტი
1956 წელი
№ 31 (4493)
ფასი 15 კაპ.

ამიერკავკასიის რკინიგზელები მხურვალედ მიესალმებიან სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის ბრძანებულებას და სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭოს დადგენილებას დასვენების წინა დღეებსა და უქმეების წინა დღეებში სამუშაო დღის შემცირების შესახებ.

განვახორციელოთ კომუნისტური პარტიის მიერ დასახული დიად სამუშაოთა გეგმა



…სამქროს ბრიგადა, რომელსაც ბ. დუნდუა მეთაურობს, …მოწინავეა სოხუმის დეპოში. ავტოსამუხრუჭო აპარატურის შეკე… გეგმა ბრიგადამ ორმაგი გადაჭარბებით შეასრულა. …ბ. დუნდუა ამოწმებს შეკეთებულ მანომეტრებს.

★

შესანიშნავი წარმატებანი

დიდი შრომითი აღმავლობაა სამტრედიის დეპოს სალოკომოტივო ბრიგადებს შორის. მათ მიერ წაყვანილი მატარებლების სულ ცოტა 75 პროცენტი მძიმეწონიანია. ახლა უკვე ჩვეულებრივი ამბავი გახდა მეტტვირთიანი მატარებლებით გეგმის გადამეტებით 500 და 1000 ტონა ტვირთის გადაზიდვა.

მემანქანე ნ. ცხვარაძემ სამტრედიიდან ბათუმში გრაფიკის გასწრებით მიიყვანა მატარებელი, რომლის წონა ნორმას აღემატებოდა 1730 ტონით. ასეთი მატარებელი ამ უბანზე პირველად იქნა გატარებული.

კარგი დისპეტჩერული ხელმძღვანელობის შედეგად სალოკომოტივო ბრიგადები ამ ბოლო დროს მნიშვნელოვანი გადამეტებით ასრულებენ საშუალო-სადღეღამისო გარბენისა და ტექნიკური სიჩქარის დავალებებს.

ა. ბეშლი-ოღლი

—✦—

გადაჭარბებით შეასრულეს

ჭიათურის სადგურის მუშაკებმა მემაღაროელებთან თანამეგობრობით დიდ წარმატებებს მიაღწიეს. მარგანეცის დატვირთვის თვიური გეგმა შესრულებულია გადაჭარბებით, შემცირებულია მოძრავი შემადგენლობის მოცდენა.

ამ დღეებში სადგურსა და მარგანეცის დატვირთვის პუნქტებში კიდევ უფრო ამაღლდა მუშაობის ტემპები. მიწოდებულ ცარიელ შემადგენლობებს ტვირთავენ ჩქაროსნულად, მატარებლებს გაცილებით უფრო სწრაფად ადგენენ, ვიდრე ნორმითაა გათვალისწინებული, სადგურიდან გაგზავნილი მარგანეცის „ვერტუშკების“ 50 პროცენტი მძიმეწონიანია.

ი. შანიძე
ჭიათურის სადგურის საქონლის მოლარე

დრანდის საოსტატოს მელიანდაგეები უზრუნველყოფენ მატარებელთა უშიშარ და შეუფერხებელ მოძრაობას უბანზე. საოსტატოს კოლექტივმა მიაღწია ლიანდაგის სანიმუშო მიმდინარე შენახვას. მოწინავეთა შორისაა ლიანდაგის ბრიგადირი შ. ახალაია.
სურათზე: შ. ახალაია ამოწმებს საისრო გადამყვანს.

მევაგონეთა ახალი ვალდებულებანი

…სამგზავრო - სავაგონო დეპოში მაღალი პოლიტი…ობის ვითარებაში ჩატარდა მიტინგი, რომელიც მიე… XX ყრილობის მუშაობის შედეგებს. მიღებულ რე…ში მევაგონეებმა ერთსულოვნად მოიწონეს ყრილობის …გადაწყვეტილებები და ხალხის კეთილდღეობისა… ზრუნვის პასუხად აიღეს ახალი ვალდებულებანი. …1956 წლის საწარმოო გეგმა შეასრულონ ყველა …მიხედვით 20 დეკემბრისათვის, შრომის ნაყოფიერე… 10 პროცენტით, პროდუქციის თვითღირებულება …6,8 პროცენტით, მიაღწიონ 500 ათასი მანეთის ზეგეგ…, წარმოებაში დანერგონ სულ ცოტა 50 რაციონა… წინადადება.

…ულებებში გათვალისწინებულია აგრეთვე 5 სამგზავ… გამოშვება შეკეთებიდან გეგმის გადამეტებით, ვა…მოცდენის შემცირება წლიურ შეკეთებაში 2 პროცენ…ლო შეკეთებაში 4 პროცენტით.

…დეპოს საამქროებში გაჩაღებულია ბრძოლა აღებულ …თა განსანაღდებლად.

ი. მჭედლიშვილი

კარგი ინიციატივა

…ფილების რკინი… …მაღალ საწარმოო …წევენ. ამას წი… …სადგურში სოხუმის …დეპოს მემანქანის …თხოვნით შედგე… …გი წონის მატარე… …შემადგენლობაში … მატარებელი, …ლებდნენ მემანქა… …ორი ამხ. ლუგოვოი, …ქტორი ამხ. კილა… …რებლო სავაგონო …ნცაძე, სოხუმიდან …ყვანილ იქნა ზუს… …მიხედვით.

…მტრედიის წევის …წონის შემადგენ… …დ იქნა გატარებუ… …ნი მატარებლის …გამოირჩეოდნენ სო… …რის შემდგენელი …ვაგონების გადამბ… …ძანია, ვაგონების … ცინცაძე, სა… …ამხ. ქურდაძე, …ამხ. წიწვაძე …რიგე ამხ. ლომ…

საძ. დისპეტჩერმა ამხ. ფცქიალაძემ მატარებელს ცხაკაიას სადგურამდე გაუმზადა „მწვანე ქუჩა“.

გ. სახვაძე
განყოფილების მთავარი ინჟინერი

სანიმუშო მუშაობისათვის

ფართოდ გააჩაღა რა პარტიის XX ყრილობის აღსანიშნავი სოციალისტური შეჯიბრება, ნავთლუღის სადგურის კოლექტივმა მიაღწია საწარმოო მაჩვენებლების შესრულებას ყველა საზომის მიხედვით.

გზის უფროსის ბრძანებით დაჯილდოებულია ის მუშაკები, რომლებმაც განსაკუთრებით გამოიჩინეს თავი.

ნიშნები „სტალინური გაწვევის დამკვრელს“ მიიღეს მატარებელთა შემდგენელმა ხ. ზადიკიანმა, უფროსმა მეისრემ ი. ცხოვრებაშვილმა და უფროსმა ინჟინერმა, ვ. ანანოვმა. ნიშნები „წარჩინებული მოძრაობის მუშაკი“ — მეისრე ზ. იმედაშვილმა, ვაგონების გადამბმელებმა ბიბილაშვილმა და რ. ავთანდილოვმა.

მუშაკთა დიდ ჯგუფს მიეცა ფულადი პრემია. პრემირებულთა შორის არიან სადგურის მორიგე ვ. მესხიშვილი, ლიანდაგის მორიგე ა. ავალიშვილი, მატარებელთა შემდგენელი კ. სიხარულიძე.

უფროს მეისრე გ. ხანიშვილს, ვაგონების გადამბმელ ა. სინდოიანსა და თერთმეტ სხვა მუშაკს მადლობა გამოეცხადა.

დაჰყავთ მძიმეწონიანი მატარებლები

სანაინის სალოკომოტივო დეპოს მემანქანეებმა თებერვალში ათობით მძიმეწონიანი მატარებელი გაატარეს. ერთ თვეში დაზოგილ იქნა 15 პროცენტი პირობითი საწვავი და 50 ათასი მანეთი სამეურნეო ანგარიშზე.

შესანიშნავ წარმატებებს მიაღწიეს უფროსი მემანქანის გ. მატინიანის ბრიგადებმა, რომლებმაც ღირსეულად შეასრულეს ყრილობისწინა სოციალისტურ შეჯიბრებაში ნაკისრი გადიდებული ვალდებულებანი, კერძოდ 70 ათასი კილომეტრით გადააჭარბეს ორთქლმავლის აწევითშეკეთებათაშორისო გარბენის ნორმას. მათი ლოკომოტივი სანიმუშო ტექნიკურ მდგომარეობაშია.

კარგად მუშაობს გარეცხვითი შეკეთების საამქროს კომპლექსური ბრიგადა ოსტატ ს. ანდრეევის მეთაურობით. იგი ყოველთვიურად გადაჭარბებით ასრულებს საწარმოო დავალებას. ზეინკლები ს. ბოშიანი, გ. ბაღდასარიანი, პ. ჩულურიანი და სხვები ცვლის ნორმას 115-120 პროცენტით ასრულებენ.

მ. მალხასიანი
სანაინის სალოკომოტივო დეპოს უფროსი

ახალგაზრდობის შრომითი მიღწევები

თბილისის კვანძის ახალგაზრდობა ახალი შრომითი წარმატებებით პასუხობს პარტიის XX ყრილობის ისტორიულ გადაწყვეტილებებს.

თბილისის საელმავლო დეპოს კომკავშირულ-ახალგაზრდულმა ბრიგადებმა მიმდინარე წელს გაატარეს 770-ზე მეტი მძიმეწონიანი მატარებელი. მაღალნაყოფიერი შრომით გამოირჩევიან მემანქანეები გ. აბაშიძე, ნ. ბირკაძე, ო. ლიკლიკაძე.

კომკავშირის კომიტეტის ინიციატივით ორი თვის წინათ აქ, აწევითი შეკეთების საამქროში ზ. ჩიქვაიძის ხელმძღვანელობით შეიქმნა ზეინკალთა ახალგაზრდული ბრიგადა. ახალგაზრდა ზეინკლები მუშაობენ ზუსტად, გადაჭარბებით ასრულებენ გეგმას.

ორთქლმავლის ახალგაზრდა მემანქანეებს ნ. პეტრენკოს, შ. ჭყონიძესა და სხვებს, რომლებიც სისტემატურად სრულყოფენ თავიანთ ოსტატობას, წარმატებით დაჰყავთ მძიმეწონიანი მატარებლები. გარეცხვითი შეკეთების საამქროს ბრიგადამ, რომელსაც კომკავშირელი ზ. იაკობიძე ხელმძღვანელობს, მნიშვნელოვანი გადამეტებით შეასრულა ყრილობის აღსანიშნავად ნაკისრი ვალდებულება და გარეცხვითი შეკეთებიდან გამოუშვა 25 ორთქლმავალი, ლოკომოტივების მოცდენა შეკეთებაში შემცირებულია 2,2 საათით.

ამ ბრიგადაში განსაკუთრებით გამოირჩევიან კომკავშირელები ვ. კირვალიძე და ა. ქვრივიშვილი. საუკეთესო მუშაობისათვის ბრიგადირი დასაჩუქრებულ იქნა.

ახალგაზრდობის ძალებით წლიური შეკეთებიდან გეგმის ზევით გამოშვებულია 8 სატვირთო ვაგონი. კომკავშირელებმა ვ. ჯანეზაშვილმა, ვ. მაღლაკელიძემ და სხვებმა 12 წუთით შეამცირეს ვაგონების გასინჯვის დრო.

ახალგაზრდა გამცილებლებმა მნიშვნელოვნად გააუმჯობესეს მგზავრთა მომსახურება.

მ. კალაძე
თბილისის კვანძის კომკავშირის კომიტეტის მდივანი

კადრების ეკონომიური განათლების დასახმარებლად

ტრანსპორტი მატერიალური წარმოების დარგია

ტრანსპორტი — რკინიგზის თუ წყლის, საავტომობილო, მილსადენი თუ საავიაციო — მატერიალური წარმოების ერთ-ერთი დარგია. „ზედმეტი ღირებულების თეორიებში" კარლ მარქსი აღნიშნავდა: მომპოვებელი მრეწველობის, მიწათმოქმედებისა და გადამამუშავებელი მრეწველობის გარდა კიდევ არსებობს მატერიალური წარმოების მეოთხე დარგი... ესაა **სატრანსპორტო მრეწველობა**, სულ ერთია, გადაზიდავს იგი ადამიანებს თუ საქონელს.

1—

ცნობილია, რომ ტრანსპორტი არავითარ ახალ ნივთობრივ პროდუქტს, მატერიალურ ღირებულებას არ ქმნის. მარქსი აღნიშნავდა: პროდუქტის რაოდენობა არ იზრდება მისი გადაზიდვის შედეგად. გადაზიდვის გამო პროდუქტების ბუნებრივ თვისებაში მომხდარი ყველა ცვლილება, ზოგიერთი გამონაკლისის გარდა, არ წარმოადგენს წინასწარ განზრახულ სასარგებლო ეფექტს, არამედ გარდუვალი ბოროტებაა. მაგრამ რატომ მიაჩნია მარქსს ტრანსპორტი მატერიალური წარმოების დარგად? ჯერ-ერთი, იმიტომ, რომ წარმოების პროცესი მთავრდება მაშინ, როცა პროდუქტი მზადაა მოხმარებისათვის. მაშასადამე, იმისათვის, რომ მოხმარება განხორციელდეს, პროდუქტი მიტანილ უნდა იქნას მომხმარებლამდე. ამრიგად, ტრანსპორტი, იწევს რა ამ გადაზიდვას, განაგრძობს წარმოების პროცესს. მეორეც, წარმოების პროდუქტების ადგილგადანაცვლება — ეს ისეთივე მატერიალური პროცესია, როგორც მათი ფიზიკური ან ქიმიური თვისებების ცვლილება.

კაპიტალიზმის პირობებში ტრანსპორტის მიერ გადაზიდული ტვირთი, როგორც წესი, საქონელს წარმოადგენს. ამიტომ ტრანსპორტის მუშაობა არის საწარმოო პროცესის გაგრძელება ბრუნვის პროცესის შიგნით და ბრუნვის პროცესისათვის. სხვანაირადაა საქმე სოციალიზმის დროს. რკინიგზებისა და საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სხვა სახეობების მიერ გადაზიდული ტვირთები უმეტეს შემთხვევაში საქონელს არ შეადგენენ, რადგან წარმოადგენენ წარმოების საშუალებებს, რომლებიც სახელმწიფოს ეკუთვნიან. ამ ტვირთების გადაზიდვა ემსახურება მატერიალური ფონდების გეგმიური განაწილების პროცესს სახელმწიფოებრივ საწარმოებს შორის. საქონელს კი ამ სიტყვის სრული მნიშვნელობით სოციალიზმის პირობებში შეადგენს ტრანსპორტის მიერ გადაზიდული პირადი მოხმარების საგნები, რომლებიც გათვალისწინებულია მოსახლეობისათვის მისაყიდად, აგრეთვე კოლმეურნეობათა პროდუქტები, როგორც მათგან სახელმწიფოს მიერ შესყიდული, ისე უშუალოდ ბაზარზე გატანილი. საქონელთა რიცხვში შედის აგრეთვე წარმოების საშუალებანი, რომლებიც გათვალისწინებულია კოლმეურნეობებისათვის მისაყიდად, საიმპორტო და საექსპორტო პროდუქცია.

ტრანსპორტი, განაგრძობს რა საწარმოო პროცესს, განსაკუთრებულ როლს ასრულებს სახალხო მეურნეობაში. მას მიაქვს ნედლეული და საწვავი სამრეწველო საწარმოებში, გამოაქვს მათი მზა პროდუქცია, უზრუნველყოფს სურსათის მიზიდვას ქალაქებსა და სხვა დასახლებულ პუნქტებში, ე. ი. ასრულებს ფუნქციებს, ურომლისოდაც შეუძლებელი იქნებოდა საწარმოო პროცესის მუდმივი განახლება, მთლიანად საზოგადოებრივი კვლავწარმოების პროცესის მთელი მიმდინარეობა.

საბჭოთა სახელმწიფო მუდმივად ზრუნავს სოციალისტური ტრანსპორტის განვითარებისა და სრულყოფისათვის. საბჭოთა ხელისუფლების წლებში გარდაიქმნა რკინიგზათა ქსელი, გაიზარდა სამდინარო და საზღვაო ფლოტი, ახლად შეიქმნა საავტომობილო, საჰაერო და მილსადენი ტრანსპორტი. ამჟამად საბჭოთა კავშირის ყველა სახის ტრანსპორტზე მოდის ქვეყნის ძირითადი ფონდების დაახლოებით 15 პროცენტი და ყოველწლიურ კაპიტალდაბანდებათა დაახლოებით 8-10 პროცენტი.

ტრანსპორტი ხარჯავს მთელ ქვეყანაში წარმოებული საწვავის თითქმის 30 პროცენტს, გამოდნობილი შავი ლითონების 20 პროცენტზე მეტს და დამზადებული ხე-ტყის მასალის დაახლოებით 12 პროცენტს. სსრ კავშირში ტრანსპორტის ძირითადი, გადამწყვეტი სახეა რკინიგზები. მათ წილზე მოდის 84 პროცენტი სატვირთო და 93 პროცენტი სამგზავრო გადაზიდვებისა.

2—

ტრანსპორტის როგორც მატერიალური წარმოების დარგის განვითარება ხდება ობიექტური ეკონომიური კანონების მოთხოვნილებათა შესაბამისად, კანონებისა, რომლებიც მოქმედებენ მოცემულ საზოგადოებრივ- ეკონომიურ ფორმაციაში.

იმპერიალიზმის პირობებში ტრანსპორტის განვითარება განისაზღვრება უწინარეს ყოვლისა მონოპოლიების მისწრაფებით უზრუნველყონ მაქსიმალური მოგების მიღება. ამის გამო ტრანსპორტის განვითარებაზე სრულ გავლენას ახდენს ყველა წინააღმდეგობა, რომლებიც დამახასიათებელია კაპიტალიზმის ეკონომიკისათვის. კონკურენციისა და წარმოების ანარქიის კანონის ერთ-ერთ გამოვლინებად გამოდის რკინიგზების არარაციონალური განლაგება. ამერიკის შეერთებულ შტატებში, მაგალითად, ჩრდილო აღმოსავლეთის შტატები 8-10-ჯერ მეტად არიან აღჭურვილი რკინიგზებით, ვიდრე დასავლეთის შტატები.

კაპიტალისტური ტრანსპორტის სტიქიურ განვითარებას შედეგად ის მოსდევს, რომ მისი ძირითადი ფონდების გამოყენება არასაკმაოდ ხდება. ამერიკის შეერთებული შტატების რკინიგზის ქსელის დაახლოებით მეოთხედ ნაწილს უმნიშვნელო დატვირთვა აქვს — სულ 200-300 ათასი ტონა-კილომეტრი ერთ კილომეტრზე წელიწადში.

კაპიტალისტურ ქვეყნებში გაამწვავებული საკონკურენციო ბრძოლა წარმოებს ტრანსპორტის ცალკეულ სახეობათა შორის. ამ ბრძოლის მიმდინარეობაში ადგილი აქვს რკინიგზების ტვირთზიდვის ხვედრითი წონის დაცემას. უკანასკნელი 35 წლის განმავლობაში ამერიკის შეერთებული შტატების რკინიგზის ქსელი 55 ათასი კილომეტრით შემცირდა.

3—

სრულიად სხვანაირად მიმდინარეობს ტრანსპორტის განვითარება სსრ კავშირში. სოციალისტურ ტრანსპორტს, რომელიც საყოველთაო- სახალხო კუთვნილებას შეადგენს, გეგმაზომიერად იყენებს საბჭოთა სახელმწიფო კომუნისტური საზოგადოების აშენების დიადი გეგმების განხორციელებისათვის. ისე, როგორც მთელი ჩვენი სახალხო მეურნეობა, ტრანსპორტი ვითარდება განუწყვეტლივ აღმავალი ხაზით გაფართოებული სოციალისტური კვლავწარმოების კანონების საფუძველზე. ტრანსპორტის მთავარ ეკონომიურ ამოცანას, მისი მუშაობის მიზანს შეადგენს სახალხო მეურნეობისა და მთელი საზოგადოების ყველა მოთხოვნილების უზრუნველყოფა გადაზიდვის დარგში.

1955 წელს სსრ კავშირის რკინიგზების ტვირთბრუნვა ტონა-კილომეტრებში თითქმის 15-ჯერ მეტი იყო, ვიდრე 1913 წელს, ხოლო სამგზავრო გადაზიდვები ხუთჯერ აღემატებოდა 1913 წლის დონეს.

საბჭოთა ხელისუფლების წლებში უდიდესი მუშაობა ჩატარდა სსრ კავშირის სატრანსპორტო ქსელის ხელახალი ტექნიკური შეიარაღებისათვის. რკინიგზების საექსპლოატაციო სიგრძე გადიდდა ორჯერ და უფრო მეტად, ლოკომოტივის წევის საშუალო ძალა გაიზარდა თითქმის ორჯერ, ვაგონის. საშუალო ტვირთამწევი ძალა — კიდევ უფრო მეტად, ქსელის დიდ ნაწილზე დაგებულია მძიმე რელსები, მრავალი პროცესი მექანიზებული და ავტომატიზებულია.

მაგრამ გაკეთებული სრულებითაც არაა საკმაო. ტვირთზიდვის დარგში სახალხო მეურნეობის სწრაფად მზარდი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად საჭიროა კიდევ უფრო მაღალი ტემპით გადიდდეს ტრანსპორტის მუშაობის მოცულობა. 1960 წელს, როგორც განსაზღვრულია სკკპ XX ყრილობის დირექტივებში მეექვსე ხუთწლიანი გეგმის შესახებ, რკინიგზების ტვირთბრუნვა უნდა გაიზარდოს დაახლოებით 1374 მილიარდ ტონა-კილომეტრამდე, რაც სამჯერ და უფრო მეტად აღემატება 1940 წლის ტვირთზიდვას.

მეექვსე ხუთწლიანი გეგმის დირექტივებით განსაზღვრულია შემდგომი ტექნიკური პროგრესის გზები ჩვენს სახალხო მეურნეობაში. ისინი პასუხსაგებ ამოცანებს აყენებენ რკინიგზელების წინაშეც. ეს ამოცანები იმაში მდგომარეობენ, რომ უკვე უახლოეს დროში გადაჭრით დავძლიოთ რკინიგზის ტრანსპორტის ჩამორჩენილობა ტექნიკური მხრივ, მკვეთრად გავაძლიეროთ ნაკლებეკონომიური და არასაკმაოდ ნაყოფიერი საორთქლმავლო წევის ელმავლებითა და თბომავლებით შეცვლის ტემპები, რაც ბევრად გაადიდებს რკინიგზის ხაზების გადაზიდვითსა და გამტარუნარიანობას.

პარტიის XX ყრილობაზე აღინიშნა, რომ მიუხედავად იმისა, რომ ელექტროწევის ფართოდ შემოღებას განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს და ერთობ საჭიროა, რკინიგზის ტრანსპორტის ხელმძღვანელები არამც თუ არ აწყობდნენ ბრძოლას ელექტროფიკაციის განხორციელებისათვის, არამედ მთლიანად არ იყენებდნენ იმ სახსრებსაც კი, რომლებიც ამ მიზნისათვის ეძლეოდათ. პარტიამ ტრანსპორტის წინაშე დასახა ამოცანა — უკვე 1960 წელს ელმავლებითა და თბომავლებით სრულდებოდეს ტვირთბრუნვის 40-45 პროცენტი. სკკპ ცენტრალურმა კომიტეტმა მიიღო დადგენილება „რკინიგზათა ელექტროფიკაციის გენერალური გეგმის შესახებ", რომელიც გათვალისწინებულია 15 წლისათვის. ამ გეგმის მიხედვით ელექტროფიკაცია ჩატარდება რკინიგზის ხაზებზე, რომელთა საერთო სიგრძე 40 ათას კილომეტრს შეადგენს. 1965 წელს ელმავლებითა და თბომავლებით უნდა განხორციელდეს რკინიგზების მთელი ტვირთბრუნვის სულ მცირე 80-85 პროცენტი.

ელმავლებისა და თბომავლების წევის ფართოდ დანერგვა შეხამებული იქნება იმავდროულად სალიანდაგო მეურნეობის გაძლიერებასა და რეკონსტრუქციასთან, რკინიგზების აღჭურვასთან ავტობლოკირებით, სადისპეტჩერო ცენტრალიზაციით, ისრების ელექტროცენტრალიზაციით და რადიოკავშირის გამოყენებასთან.

4—

სოციალისტურ წყობილებას, რომელიც დაფუძნებულია წარმოების საშუალებათა საზოგადოებრივ საკუთრებაზე, ახასიათებს სახალხო მეურნეობის გეგმაზომიერი (პროპორციული) განვითარების ეკონომიური კანონი. სახალხო- სამეურნეო დაგეგმვაში პირველხარისხოვანი მნიშვნელობა აქვს სწორი პროპორციების დაწესებას მეურნეობის სხვადასხვა დარგებს შორის, შესაძლებელი დისპროპორციების დროულად აცილებას თავიდან. ტრანსპორტის მიმართ ეს ნიშნავს იმის აუცილებლობას, რომ დავიცვათ პროპორციები ტრანსპორტსა, მრეწველობასა და სოფლის მეურნეობას შორის; ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობებს შორის; რკინიგზის ქსელის ცალკეულ გზებსა და მიმართულებებს შორის.

რკინიგზის ტრანსპორტის განვითარების დაგეგმვამ უნდა გამოთიშოს დისპროპორციების აღმოცენება ტვირთზიდვის მოთხოვნილებასა და ხაზების გამტარუნარიანობას შორის, გაითვალისწინოს სწორი პროპორციები რკინიგზის მეურნეობის ყველა დარგებს შორის, სადგურებისა და გადასარბენების გამტარუნარიანობის კომპლექსური ამაღლება და ა. შ. ამასთან ხელმძღვანელ პრინციპად აღიარებულია საერთოსახელმწიფოებრივი ინტერესების დაცვა. ეს იმას ნიშნავს, რომ რკინიგზის ტვირთზიდვის ორგანიზაციის დაგეგმვაში შედის ღონისძიებანი მეტისმეტად შორი, შემხვედრი და სხვა არარაციონალური გადაზიდვების სალიკვიდაციოდ, სატრანსპორტო ხარჯების წილის შესამცირებლად მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობის პროდუქციის თვითღირებულებაში.

ცნობილია, რომ გადაზიდვის დროს დახარჯული შრომით შექმნილი ღირებულება ემატება ტვირთის ღირებულებას. ზრდის მას. სატრანსპორტო ხარჯების