

Проф. В. БОШКО

Найближчі транспортні перспективи експортування вантажів Дніпром

(До роботи Дніпрянського басейну у зв'язку з початком роботи Дніпрянської станції та шлюзів)

У зв'язку з наступною роботою, всередині 1932 р., Дніпрянської гідроелектроцентралі і початком роботи шлюзів на Дніпрянській водній системі постає потреба вже тепер уточнити перспективи транспортування вантажів Дніпром. У цій статті ми розглядаємо значення Дніпрянської системи в ділянці українського експорту.

Тому, що значну частину вантажів, перевозуваних через Запорізьку шлюзу, проєктується на експорт за кордон і, зокрема, на Бл. Схід, накреслимо можливі транспортні перспективи цього експортування.

Із схеми вантажопотоків виявляється, що через шлюзи пройдуть униз ліс, хліб, цукор, метал тощо. Ураховуючи географічне розміщення окремих галузей народного господарства в Наддніпрянщині та прилежних до неї районів і вдивляючися в перспективи можливої конфігурації вантажевих потоків після шлюзування Дніпра, ніяк не можна виключати Дніпрянського шляху з перевозів експортованих товарів, головним чином, до східних країн: Персії, Туреччини, а почасти до Єгипту, Палестини, Сирії, скільки і самі вантажі, що раніше йшли через Одеський порт, можна успішно перетранспортовувати через Херсонський порт. Особливо слід це сказати про цукор, хліб, метал та текстильні вироби, що їх кореспондування із меж не тільки УСРР, але й інших республік легко можна б зв'язати саме з Дніпрянським шляхом, звичайно, при умові експонімичного тяжіння до Дніпра пунктів відрадження та одержання цих вантажів.

Щодо питання про експортування Дніпром кам'яного вугілля, що його можна приставляти до Херсону водою, з перевантаженням через Запоріжжя, то, як це видно з настанов п'ятирічного пляну розвитку Дніпрянського річкового транспорту, вугілля приставлятиметься до Херсону виключно на потреби місцевої промисловості та на бункерування чужоземних суден. Однак, за наявності Маріюпільського порту, спеціально встановленого під вантаження кам'яного вугілля, ледве чи було б раціонально пристосувати на ті самі цілі Херсонський порт, тим паче, що розвиток Маріюпільського порту відбувається вельми хутко: в 1928-29 р. вантажеоборот становив 1 млн. т., а в 1929-30 р. — вже 2 млн. т. До того ж, за даними про вивіз кам'яного вугілля до країн Бл. Сходу (відомості Управи Маріюпільського районного порту) основна маса кам'яного вугілля йшла, наприклад, до Туреччини саме через Маріюпільський порт.

Якщо врахувати географічне становище Маріюпільського порту, як одинокого глибокого порту, що лежить в межах Дінецького басейну, то стане ясно, що в питаннях як експорту, так і імпорту для потреб видобувної і металургійної промисловості цілого Донецького басейну цей порт може посісти домінантне місце. Прибуття чужоземних пароплавів до Маріюполя вельми значне і щодо кількості і щодо різних прапорів. Експорт, як і імпорт через Маріюпіль, рівняючи з іншими важливими портами, становить найбільш рентабельну операцію. Високі темпи зростання видобутку донецького вугілля і антрациту, що їх у Туреччині, не видобувають, зумовлюють інтенсивність довозу нашого вугілля до Туреччини, переважно через Маріюпіль.

Перспективи перевозу цукру Дніпром через шлюзи і Херсонський порт не можна визнати за особливо сприятливі, коли врахувати думку Наркомторгу, висловлену на нараді портових робітників взимку 1930 р. при Держпляні УСРР. Ця думка зводиться до того, що, вважаючи на нинішні географічне розташування цукроварень Правобережжя на Поділлі, переважно поблизу Одеси, масовий експорт цукру провадитиметься саме через Одеський порт, бо розпорошеність цукрового експорту між кількома портами не можна визнати за доцільну. Огже, якщо через Херсон і експортуватиметься з України, то лише незначними розмірами. За накресленнями Дніпрянського держпароплавства, ці розміри в 1933 р. не будуть більші за 25 тис. т. А основна маса цукру, що експорт його до Туреччини рік-у-рік збільшуватиметься, піде, очевидно, через той самий Одеський порт (на що звичайно потрібно 36 годин, тоді як із Європи цукор іде до Туреччини 100 годин, і це ставить Європу в менш вигідне становище, ніж УСРР). Із розширенням в УСРР площі під цукровий буряк та зростанням будівництва нових цукроварень на Лівобережжі в районі тяжіння до Дніпра, не виключений, певна річ, в близькому майбутньому посилений перевіз цукру, експортовуваного і дніпрянським шляхом, беручи до уваги, поперше, зростання потреби та місткість турецького ринку (закордонний імпорт цукру до Туреччини становив в 1929 р. 75 тис. т.), а, подруге — неминуче збільшення в майбутньому питомої ваги у завезенні до Туреччини цукру української промисловости. Експорт українського цукру з 1 жовтня 1929 р. по 1 травня 1930 р. відбувався в умовах спадання світової цукрової кон'юнктури і значної депресії в наслідок великої перепродукції цукру та масової економічної кризи. Ціни на цукор систематично спадали впродовж останніх трьох років. Ця цукрова перепродукція на світовому ринку призвела до загострення нашої конкурентної боротьби з європейськими країнами — експортерами на ринках Бл. Сходу. Вкупі з Чехо-Словаччиною, Румунією, Угорщиною на турецький ринок вийшла в січні і в лютому 1931 року ще й Польща, що минулого року зняла великий врожай буряку, запропонувавши цукровий пісок за цінами, приблизно, на пів фунта стерлінгів на тонну дешевше від нормальних цін. Однак, Польща змушена була незабаром залишити ринок через порівняно кепську якість польського цукру.

За ці 7 місяців відбулося дальше піднесення питомої ваги радянського цукру на близько-східних ринках. До східної і західної Туреччини, Єгипту, Аравії і Палестини було вивезено 33.150 тонн цукру проти 12.560 т., вивезених упродовж 7 місяців попереднього 1928-29 року. Отже, минулого року вивезено радянського цукру в три рази більше проти попереднього року. При цьому, в Туреччині СРСР цукроімпортом посів перше місце: протягом цих 7 місяців минулого року туди вивезено 14.390 тонн. І можна цілком певно гадати, що за найближчих років експорт нашого цукру на Бл. Схід систематично зростатиме.

Нині експортний цукровий пісок виробляється на таких цукроварнях: Старинській, Браїлівській, Степанівській, Верхняцькій, Сабл. Знамянській, Капітонівській, Шпаківській, Шевченківській, М. Висківській, ім. Ільїча, Первулінській, Корделівській та Матусівській.

Порівняння собівартости перевозу цукру експортовуваного, з найближчих пристаней Дніпра та залізничних станцій говорять на користь водних перевозів.

Можливість використовувати Дніпро проти води, на південь до Дніпропетровського передбачено також і в плані перевозів цукру-рафінаду, виходячи з принципу найменшої витрати від транспорту на товароперевіз матеріально-господарських цінностей: рухомого складу,

палива, роб. сили тощо. Цим напрямком було запроєктовано адресування продукції Черкаської цукроварні, що міститься над Дніпром, а також Смілянської та Пятаковської цукроварень, що тягаться до Бобринського вузла. Перевага Дніпра перед залізничним сполученням—очевидна: від Черкас до Дніпропетровського залізницею 345 км., а Дніпром—301 км. Проте, Закавказзю, Кубані вигідніше транспортувати морем через Одесу, куди від Бобринської залізницею 394 км.

Поки Дніпро не має безперевантажного перегінного шляху, він змушений уступити залізницям.

За найближчого майбутнього кількість цукру, експортованого з Наддніпрянських районів на близько-східні ринки, безсумнівно, зросте внаслідок зазначених щойно причин. Тоді перед залізницями постане складне завдання, зв'язана з перезозом нових масових вантажів. За сучасної перенапруженості нашої залізничної мережі кожна додаткова навантага у вигляді, наприклад, нових мільйонів експортованого цукру є дуже чутлива. Ось чому своєчасно було б уже тепер зняти і опрацювати питання про розобтяження вже й без того переобтяженої залізничної мережі та про відволікання цукрових перевозів в Наддніпрянських районах на Дніпро через шлюзи, особливо тому, що це збігається і з передбаченнями уряду, який встановляє під кінець п'ятирічки рівномірне співвідношення між залізничними і водними перевозами.

За найближчого часу, по відкритті шлюзів, Дніпрельстан може відіграти величезну роль у перевозі до Туреччини металю. Внаслідок розвитку залізничного будівництва, переустаткування портів і перебудови міст в Туреччині, ця країна відчуває особливо гостру потребу на метал, при чому ця потреба зростає рік-у-рік. Якщо, наприклад, в 1928-29 р. вивіз із СРСР до Туреччини металю та металовиробів становив суму близько 80 тис. крб., то в дальшому ця кількість, безсумнівно, зросте колосальними розмірами у зв'язку з побудовою на півдні УСРР потужних металургійних велетнів.

На самім березі Дніпра тепер містяться два металургійні велетні: ім. Петровського в Дніпропетровському та Дзержинського—в Кам'янському. Під кінець п'ятирічки їхня продукція у витоппленні чавуну становитиме 2,3 мл. тонн. Крім того, в Дніпропетровському скупчена ціла низка металообробних підприємств, з продукцією під кінець п'ятиріччя—0,8—1,0 мл. т. Певна річ, ще більше зросте металева продукція по спорудженні потужного Дніпрянського комбінату. Зростання металевої продукції на наявних підприємствах, а також випуск величезної продукції від запроєктованих нових металургійних велетнів уже не тільки в Наддніпрянщині, а й в цілому Союзі під кінець п'ятирічки, безсумнівно, змусить переглянути всю географічну схему постачання металю окремим районам країни, з урахуванням, звичайно, транспортної, складуваної в ціноутворенні. Відбудеться, певна річ, перерозподіл і призначень окремих підприємств у постачанні металю, і заводи Наддніпрянщини може бути звільнено від постачання деяким найвіддаленішим районам, з тим, щоб, навпаки, посилити постачання ближчим районам як абсолютними, так і відносними розмірами. В міру вдоволення внутрішніх потреб можна буде частину металю перекинути і на експорт через Чорноморські порти. Слід мати на оці, що Наддніпрянські заводи, самим своїм розташуванням, мають щодо цього, безсумнівно, велику перевагу: вони стоять біля самого берега ріки—природного дешевого шляху, що непосередньо веде до порту.

Цю перевагу можуть, щоправда, частково заперечувати Маріупільський і Керченський заводи, що містяться на морському узбережжі, особливо Керченський завод. Своїми розмірами цей завод являє собою,

приміром, такий самий гігант, що й завод ім. Петровського в Дніпропетрівському. До того ж, і це важливо, морським суднам значно легше і зручніше підходити до Керчі, ніж до Херсону. В усякім разі усувається потреба перевантажувати із річкових суден в морські і навпаки, цебто усувається зайва операція, що здорожчує надзвичайно перевіз.

Однак, щоб напрям продукції Керченського заводу на експорт був транспортно раціональніший, треба призначати метал до азійських (анатолійський) портів Туреччини, а не до європейського порту — Костянтинополя, що лежить на більшій віддалі від Керчі, аніж від Херсонського порту. Останній, навпаки, за здійснення своїх імпорتنих операцій через Костянтинопіль є найближчий порт вантажити метал. Експортні операції з його металом можна було б провадити частково і через Миколаїв, куди метал із Криворіжжя приставлялося б на перших порах залізницею, а потім, по відкритті судноплавства на Інгульці, і водою. Однак, виходячи із принципу собівартости, Запорізький завод впорається з приставлянням металу до Херсону все таки значно дешевше, ніж Криворізький — до Миколаєва. Те саме слід сказати і про експорт через Херсон сільсько-господарських машин, частково, виготовлених на Запорізькому заводі „Комунар“, які від 1924 року міцно ввійшли до номенклатури нашого вивозу на турецькі ринки.

Загалом кажучи, є певна залежність у данім питанні від того, через які порти намічає Туреччина свої імпорتنі операції: через Костянтинопіль або ж через Азійські порти. Від цього ж таки значною мірою залежить також і експорт лісу із СРСР до Туреччини.

Якщо центр ваги роботи в імпортових операціях Туреччини припадає на Анатолійські порти*), то експорт лісу із СРСР повинно спрямовувати через порти Кавказького узбережжя, тим паче, що Дніпрянські лісові масиви значною мірою виснажені.

Однак, участь Херсону в експортних операціях лісу, бодай і незначними, порівняно, розмірами, цілком можлива, і за сподіваних перспектив вантажепотоків Дніпром передбачалося.

Для експорту радянських товарів велике значення мав за останні роки порт Самсунський.

Якщо ж залишається в силі передбачення експорту дніпрянського лісу, то він безумовно піде водою, а не залізницею, на підставі принципу собівартости. Слід при цьому мати на оці тенденції зростання лісового вантажеобороту Дніпром, що виявилися за останні роки, не зважаючи на виснаження лісових масивів БСРР. За детальними обчисленнями Дніпрянського держпароплавства, в 1932 році через шлюзи пройде 100 тис. тонн, а в 1933 р. — 200 тис. т. лісу.

Одним із серйозних питань даної теми є проблема експорту хліба через Херсонський порт. Порівняння собівартостей перевозу хліба залізницею і змішаним залізнично-водним шляхом (див. табл.) показує, що хоча абсолютна собівартість на однакову віддаль залізницею і більша, ніж водою, проте, не завжди вигідно спрямовувати хліб з Лівобережжя змішаним сполученням. Це пояснюється вельми вдалою комунікацією рейкових шляхів напрямком до Миколаївського та Одеського портів.

До цього ж значна собівартість залізничних перевозів великою мірою компенсується коротшими перегонами, ніж в змішаному споу-

*) Проблема Костянтинопільського порту турбує останнім часом турецький уряд і громадську думку: порт терпить через відсутність відповідного механічного встаткування, потрібної кількості складів, незначний протяг набережних тощо. Це та ще інші причини змушують шукати для імпорتنих операцій Анатолійські порти. Однак, питання ще в стадії обговорення. (Данциг, „Очерки по економгеографии Турции“, 1930 року-стор. 66).

ченні, бо Дніпро, починаючи від Кременчука, дає в середній течії своїй велику луковину в бік Донбасу, протягом близько 400 км, що подовжує водний шлях і зменшує транзитне значення ріки, впливаючи водночас і на віддаль у змішаному сполученні. Тому, навіть коли хліб іде на Херсон із цілої низки пунктів Лівобережжя (Полтава, Красноград, Павлоград, Лозова) вигідніше відряджати хліб з перевантаженням через Дніпропетровське, а то й через Запоріжжя, аніж через Кременчук. Становище змінитися на краще лише при умові зниження собівартості перевозів хліба водою до рівня не більше в усякім разі від 0,95 коп. за тоннокілометр. Цей захід, безумовно, розширить зону тяжіння хліба з Лівобережжя до Херсону, *) з виходом на ріку через Золотоношу, Черкаси, Кременчук, Дніпропетровське і Запоріжжя. При цьому слід мати на оці, що, рівняючи із суто-залізничним перевозом, змішаний перевіз супроводжується накладними видатками, зв'язаними з перевантаженням і, можливо навіть з перепусканням через шлюзи **).

Такі загалом типові сторони, що вимальовуються за напрямку хліба на експорт через шлюзи, зокрема до країн Бл. Сходу. Вони, проте, ані трішки не затемнюють перспектив потужного розвитку хлібних вантажооборотів Дніпром після його шлюзування, а тільки спонукують звернути й посилити увагу в бік потрібного здешевлення річкових перевозів як шляхом мобілізації внутрішніх ресурсів, так і шляхом найраціональнішого використання капіталовкладень в Дніпрянський річковий транспорт, з метою підняти ефективність його експлуатаційної роботи та понизити собівартість перевозів, що, до речі кажучи, провадитиметься на одному з кращих плесів ріки і досить місткими суднами. Щоб одержати високі коефіцієнти використання цих суден не буде особливих труднощів.

Тим то, коли, наслідком технічної відсталості дніпрянського водного транспорту та режиму ріки (луковина близько 400 км, порожистість, мілизни, примітивне встаткування пристаней та наявного рухомого складу) перевози Дніпром становили на 1929-30 рік лише 4,3% залізничних вантажових перевозів України, ***) характеризуючи цим зайвий раз „ганебне“, як сказав тов. Сталін на XVI партз'їзді, відставання річкового транспорту від темпів розвитку народного господарства, то в близькому майбутньому, слід гадати, картина ця не повториться. Особливо ураховуючи безсумнівне зростання хлібних перевозів у зв'язку з директивами Укрдержплану про піднесення урожайності та РПО про перепуск через шлюзи мільйонів тонн хліба на експорт із виробної смуги УСРР, що свій хліб скеровуватиме за кордон, користуючися для потреб внутрішнього вжитку та для завантаження млинів довізним хлібом з інших районів СРСР.

Крім лісу, металю і хліба, через шлюзи пройдуть, безсумнівню, і інші не масові вантажі, що становлять предмет торгівлі СРСР з чу-

*) Правобережжя в наслідок наявності Одеського і Миколаївського портів та порівняної близькості, поперше, та географічного відхилу Дніпра на півсхід, подруге, дає незначний район тяжіння до Дніпра.

**) Планова комісія Дніпрельстану встановлює шлюзовий збір для хліба розміром не більше , а Укрдержплан та інші організації накреслили було навіть з тони в середньому. Ставки ці, звичайно, занадто обтяжливі для Дніпрянського вантажообороту, скільки основні вантажі на шлюзах, поперше, обмежені, а, подруге, вони масові і не відзначаються високою платездатністю. В разі встановлення високого шлюзового збору масові вантажі не підуть через шлюзи і, отже, транспортну проблему Дніпрельстану буде розв'язано тільки технічно, але не економічно (міркування Дніпр. держпароплавання про вантажооборот водних шляхів Дніпрянсько-Бузького басейну у зв'язку з Дніпрельстаном). (Доповідня записки Правління Держп-ств 1928 р.). Отже, слушно висловлюється побажання, щоб на перших порах принаймні було знято шлюзові збори.

***)) „Господарство України“ 1928 р.

жоземними державами. Наприклад, Дніпром на Херсон підуть порцеляно-фаянсові і скляні вироби, що, між іншим, виробляється в спеціальній на Україні фабриці в Городницях, на Правобережжі, де продукцію виготовляється виключно на експорт *).

Туреччина, як відомо, не має власної склівної промисловости і імпортує ці вироби на суму близько 2 м. тур. пап. лір; при чому ця сума має тенденцію далі збільшуватися. Зростання будівництва та урбанізацій в Туреччині зумовлює й стимулює дальший експорт шибкового, лямпового скла, пляшок тощо.

Те саме слід сказати і про постачання Туреччині злежнів, ящикових комплектів, форніру та сірників.

Злежні йдуть на залізничне будівництво, що нині розвивається і розвиватиметься в дальшому ще більше; ящикові комплекти щороку закуповує Смірна десятками мільйонів на пакування інжиру; збут форніру на турецький ринок головним чином на опорядження меблів, останнім часом почав помітно збільшуватися: вивіз українського форніру реалізується в Костянтинополі, Ангорі, Ескішері, Самбуні і Смірні (досяг в 1929 р. 60 тис. крб. з тенденцією помітно зростати). З харчесмакової продукції підуть ще спирт, риба, м'ясо, масло.

Говорячи про використання Дніпрових шлязів у торгівлі СРСР з іншими країнами, ми маємо на увазі, звичайно, перевози не тільки експортних вантажів СРСР, але також і імпортних (овочі, шкіра, бавовна, вовна, чимбові речовини, тварини тощо).

Вони пройдуть через шлязи вгору проти води, постачаючи райони горішнього до серединного Дніпра.

Графік майбутнього вантажеобороту Дніпра загалом, і хлібних потоків зокрема, в напрямку на Бл. Схід і назад, являє собою функцію собівартости перевозів і тому його можна визначити тільки з відшуканням останньої. Не кажучи вже про те, що вартість транспортування вантажів є лише одним з доданків, що зумовлюють в своєму взаємодіянні розмір вантажеобороту, крім неї повинно враховувати місткість ринків споживання та продукційну потужність районів заготівлі вантажів.

Визначаючи найвигідніший напрям вантажів на Бл. Схід, з погляду найменшої собівартости перевозу одної тонни вантажу непосредньо залізницею і змішеним залізнично-водним шляхом, доводиться констатувати, що район тяжіння до Дніпра щодо експорту, наприклад, хліба порівняно невеликий. Сюди увійде, відносно, невеличка кількість відрядних пунктів, за винятком Ніжена, Ромна, Користівки, Бобринської і Білої Церкви, скільки вартість перевозу із цих пунктів залізницею до Миколаєва коштуватиме дешевше, ніж водою на Херсон. Зате до зони тяжіння потрапляють: Прилуки (вартість перевозу хліба водою на Херсон, з урахуванням вартости перевантаження та шлязового збору, дорівнює 7,27 коп. тоді як залізницею до Миколаєва — 7 крб. 64 коп. (для Полтави відповідно цифри — 6 крб. 27 коп. та 6 крб. 34 коп. для Коростеня — 10 крб. 10 коп. і 11 крб. 52 коп., а також для Лубен, Миргорода та інш.).

Щождо лісу, то дані про собівартість перевозу встановлюють безсумнівну вигідність непосреднього водного сполучення Дніпром до Херсону, порівняно із залізничним до Миколаєва для дальших відрядних пунктів, що становлять зону тяжіння: Бобруйськ (відпов. цифри вартости перевозу до Херсону і Миколаєва — 12 крб. 77 коп. і 14 крб. 66 коп.),

*) Порівняння даних про собівартість перевозу цих виробів з Городниці Дніпром до Херсону і залізницею до Одеси говорить на користь водних перевозів: Дніпром перевіз 1 тонни коштуватиме 8 крб. 17 коп., а залізницею — 10,21 крб.

Гомель (11 крб. 12 коп. та 11 крб. 78 коп.), Речиця (11 крб. 08 коп. та 12 крб. 59 коп.).

Нарешті, по перевозах металю до району тяжіння до Дніпра ввійдуть Кам'янське (3—63 і 5—25), Дніпропетрівське (3—54 і 5—36), Запоріжжя (2—63 і 3—72).

Безсумнівно, зона тяжіння до Дніпра районів, а також і вантажів, що становлять предмет торгівлі між СРСР і країнами Бл. Сходу, значно розширяється в міру того, як разом із розвитком індустріалізації країни широко розвинеться Дніпрянське будівництво та інтенсифікується економічна життєдіяльність цілої Наддніпрянщини.

Це стосується особливо середнього та горішнього Дніпра, що їхні райони більше від інших відчували на собі гальмівний вплив Дніпрянських порогів. З відкриттям вільного виходу до моря і з розвитком судноплавства Дніпром, безсумнівно, значно поживається економічне життя цих районів, що являють собою посередницькі і розподільчі пункти між Поліссям та Півднем між Правобережжям і Лівобережжям. Разом із тим поживається і розвинеться за допомогою Дніпрельстану і торгівля СРСР, зокрема УСРР, з іншими країнами і особливо з Бл. Сходом.

Розмір цього вантажеобороту, як відзначаevano попереду, визначається не тільки собівартістю транспортування вантажів та продукційною потужністю районів їхньої заготівлі, але також і потребою споживання в місцях збуту. Щодо цього цікавим є той факт, що імпорт до окремих областей, наприклад, до Туреччини, цілої низки товарів викликається не стільки браком цих останніх, скільки відсутністю шляхів сполучення, що ними товари можна було б вивозити із тих районів, де зони є із зайвиною, до тих районів тої самої країни, де на ці товари відчувається гостра потреба. Характеристичне, наприклад, що такі турецькі провінції як Токат, Сівас, Козорея, Ерзерум, Бітліс і Каро густо-часто терплять величезні збитки навіть за найбільш урожайних років, через неможливість вивозити свою продукцію всередину країни або на зовнішні ринки.

Досить указати на факт завезення до Стамбула закордонної пшениці, тоді як Франція має зайвини свого зерна *).

Пр-вда, програма залізничного будівництва в Туреччині ставить перед себе завдання усунути це ненормальне становище, що перешкоджає природному розвитку східної економіки, шляхом встановлення зв'язної товаропровідної мережі між виробними і споживальними районами Туреччини та шляхом відкриття виходу турецькій продукції на зовнішні ринки.

Однак, загальне ознайомлення з програмою залізничного будівництва в Туреччині приводить до висновку, що проектувані шляхи відкривають можливість хуткому й дешевому проходженню закордонних вантажів від портів Середземного моря до окремих турецьких провінцій.

Ось чому дедалі більше чути в нашій пресі голоси за невідкладне запровадження термінових заходів, зв'язаних з пониженням собівартості всіх накладних видатків на транспортування радянських вантажів, для дальшого проходження їх на східні ринки, а також із пониженням тарифів на перевози **).

Скільки транспортування вантажів після шлюзування Дніпра значно здешевиться, Дніпрельстан відіграє велике економічне значіння у закріпленні та розвитку радянських стосунків з іншими країнами.

*) Основные моменты восточной политики СССР, стр. 62.

**) Основные моменты восточной торговой политики СССР стр. 69 — 71 та в низці №№ журналу „Торговля СССР с Востоком“.

Адже трюїзмом, загалом кажучи, стало таке становище, що за одну з головних умов успішності торговельних взаємин між різними країнами править добре поставлена товаропровідна мережа, що забезпечувала б максимум сприятливих умов у транспортуванні експортно-імпортних вантажів. Те саме слід сказати і про торговельні взаємини СРСР з найближчими країнами. Вельми значною мірою залежить розвиток цих взаємин від того, як розв'яжеться транспортна проблема нині і як її буде розв'язано за найближчих років у зв'язку, зокрема, з Дніпрельстаном.

М. ОСТРОВСЬКИЙ

За розширення відгодівлі, як додаткового джерела збільшення та поліпшення м'ясних ресурсів

Партія і уряд, розв'язавши в основному зернову проблему, успішно взялися розв'язувати другу, не менш важливу щодо своєї ваги, м'ясну проблему.

У постанові РНК СРСР та ЦК ВКП(б) від 30-VII підкреслено, що робота „над створенням та зміцненням соціалістичного сектора в галузі тваринництва — радгоспних і колгоспних товарних ферм є центральне завдання найближчого часу в галузі сільського господарства“.

В умовах виконання найвідповідальніших завдань третього вирішального року п'ятирічки успішне розв'язання м'ясної проблеми, поряд правильного поставленого робітничого постачання, має відіграти ролю діючого чинника, що стимулює дальший розвиток соціалістичного будівництва.

У світлі цих завдань чималу ролю повинно було відіграти успішне виконання урядових завдань щодо відгодівлі рогатої худоби та свиней, як джерела додаткового збільшення м'ясних ресурсів і поліпшення якості продукції. Тим часом, підсумки відгодівельних операцій за перше півріччя сезону 1930-31 р. свідчать про те, що ні господарські, ні планово-регуляційні організації не усвідомили всього значіння відгодівельних операцій і тому не зуміли домогтися цілковитого розв'язання поставлених перед ними завдань.

За завданням Союзм'яса план приставляння на відгодівлю великої рогатої худоби на окремий квартал було встановлено розміром 50 тис. голів, а на перший квартал 1931 року:— по Укрм'ясу 75 тис. голів, а в кооперативній системі 10 тис. голів. Крім того, Укрм'ясо повинен був відгодувати 5 тис. голів баранів.

За контрольними числами Укрм'яса, схваленими від НКПостачання повинно було приставити на відгодівлю за півріччя жовтень-березень 118 тис. голів великої рогатої худоби по Укрм'ясу і 75 тис. голів по кооперативній системі.

Виконання плану по Укрм'ясу подаємо в дальшій таблиці (дані на 1-IV 1931 року).

Вид худоби	Плян Союзм'яса	Плян Укр. НКПостач.	Виконання	% виконання плану	
				Союзм'ясо	Укрм'ясо
Великої рогатої худоби.	125 т.	118 т.	101,8 т.	81,6	86,5
Баранів	5 „	—	—	—	—

Крім того, за обмінними операціями із Союзцукром, останній відгодував і передав до Укрм'яса 5 тис. голів бракованої худоби, що мало бути залічено до загального плану приставляння на відгодівлю. При цій умові процент виконання плянів відповідно збільшиться до 85,5 та до 90,6%.

Кількість худоби, фактично перепущена через воловні, перевищує кількість голівомісць та можливий їх оборот (голівомісць 37.584, звітний період 180 днів з розрахунку відгодівлі в 75 днів повинно було зробити 2,2 обороти, або перепустить тільки 83 тис. голів проти фактично перепущених 101,8 т. голів). Перевищення можливого обороту пояснюється тим, що певну частину худоби Укрм'ясо приставив на відгодівлю не тільки в спеціально відбудованих для цього приміщеннях при цукроварнях, а й в цілій низці інших орендованих та пристосованих приміщеннях.

Укрм'ясо зовсім не відгодував баранів, бо цьому питанню він не приділив ніякої уваги і жодних заходів не було запроваджено для реалізації пляну відгодівлі баранів.

Причини недовиконання пляну приставляння худоби на відгодівлю лінією Укрм'яса полягають в тому, що:

Від апарату Укрм'яса в цілому була недооцінка відгодівельних операцій, як джерела додаткового збільшення м'ясних ресурсів і поліпшення якості продукції. Це виявлялося в тому, що для заповнення відгодівельних пунктів відділу відгодівлі доводилося буквально воювати за кожну голову худоби з відділом розподілу, що прагнув частенько, на шкоду відгодівельним операціям, виконати пляни постачання.

Несвоєчасне закінчення від Союзцукру будівництва воловень, як результат кволих темпів роботи і браку будівельного матеріалу, обмежило можливість приставляти худобу на відгодівлю.

Крім того, Союзцукор не виконав також постанови Союзного НКПостачання про будову на 15-III 1931 року покрівель для 28 тис. голів худоби з метою створити непорушний резерв.

Нарешті, відсутність належної гнучкості та маневроздатності в справі рівномірного заповнення відгодівельних пунктів призводила до того, що частина воловень була завантажена понад норму, а друга частина була недовантажена. Наприклад, за відомостями на січень:

у відгодівельному пункті Лучанському	за наявності 409 голівомісць	було 136 г.
" " " Андрушівському	" 365	" 219 "
" " " Єзрянському	" 130	" 99 "

Виконання пляну приставляння великої рогатої худоби на відгодівлю по кооперативній системі можна бачити з таких чисел:

	Плян	Виконання	% виконання
Добробут	7,5 т.	4,6 т.	61,5
Укрбурякспілка	20,0 "	5,8 "	29,0
Зерноцентр	7,5 "	1,9 "	25,4
Техкультура	3,0 "	0,6 "	20,0
Колгоспцентр	37,0 "	5,1 "	13,7
Разом	75,0 т.	18,0 т.	24,0

Отже, ми бачимо, що плян відгодівлі худоби лінією кооперації виявився зірваний.

Слід відзначити, що кооперації було надано усіх потрібних умов, щоб виконати плян відгодівлі рогатої худоби, а саме:

1) Відпуск концентрованих кормів кооперативній системі провадилося авансово, при чому всього було їй відвантажено таку кількість:

Повинно було бути концентрованих кормів за пляном	Відвантажено на 1-IV за даними Союзналіса	% виконання
20.250 цн.	10.100 цн.	50

Таким чином, відпущена кількість концентрованих кормів забезпечувала виконання пляну, в усякім разі, не менше, як на 50%. А насправді, як зазначали ми попереду, завдання було виконано тільки на 24%.

2) Розрахунок за відгодовану худобу було встановлено, виходячи з принципу незбитковости цих операцій для кооперативної системи, а вартість 1 кг. доваги було визначено не менше, ніж за промфінпляном Укрм'яса, а по окремих видах худоби (корови і молодняк) навіть дещо більше. Тим часом, за умовами відгодівлі в кооперації вартість повинна була б бути дешевша, ніж в Укрм'ясі.

Вид худоби	Вартість доваги 1 кг. жив. ваги в коп.	
	За промфінпляном Укрм'яса	Для кооперації
Воли	65,0	64,84
Корови	83,6	85,83
Молодняк	61,5	63,25

3) Щодо постачання кооперації худоби на відгодівлю, то цього року, як відомо, в наслідок директиви грудневого пленуму ЦК і ЦКК про 70% виконання річного пляну впродовж 3 місяців (на 1-IV), на базах Укрм'яса сконцентрувалася така величезна кількість худоби, що кожна база прагла щонайшвидше позбутися її. І, отже, говорити про невиконання від Укрм'яса своїх обов'язків перед кооперацією щодо представлення худоби на відгодівлю — не доводиться. За основну ж причину невиконання пляну відгодівлі по кооперативному сектору слід вважати те, що кооперація не приділила цьому питанню відповідної уваги, не провела потрібної організаційної роботи і не використала наявних приміщень для розміщення худоби на відгодівлю. Це призвело до того, що бази Укрм'яса змушені були відсилати на заріз худобу. Це в свою чергу створило великий прорив у роботі м'ясокомбінатів, де худоба, чекаючи на заріз, втрачала вагу.

Випадки затримки у відвантаженні худоби для кооперації ставали помітними лише в кінці березня, коли заготівлі значно скоротилися. Однак, ця обставина не могла скількибудь помітно вплинути на виконання пляну кооперативної відгодівлі, бо основний сезон відгодівлі вже закінчувався.

Переходячи до аналізу ефективности відгодівлі великої рогатої худоби по Укрм'ясу, слід, насамперед, навести дані про питому вагу різ-

них категорій у загальній його кількості, приставленої на відгодівлю (дані на 1 квітня):

Вид худоби	За планом		Фактично приставлено	
	Абсол.	В % до підсумку	Абсол.	В % до підсумку
Волів	18,8 т.	15,0	32,0 т.	31,3
Корів	56,2 „	45,0	47,8 „	47,0
Молодняк	50,0 „	40,0	22,0 „	21,7
Разом	125,0 т.	100,0	101,8 т.	100,0

Таким чином ми бачимо, що питома вага волів, фактично приставлених на відгодівлю, в два рази перевищує плянове запроєктовання, за відносно пониженої ролі молодняку. Це пояснюється тим, що плян відгодівлі було складено задовго до грудневого пленуму ЦК, який встановив нові принципи м'ясозаготівлі, що зумовлюють більш підвищений розмір відчуження дорослої рогатої худоби, зокрема волів.

При всьому тому слід відзначити, що Укрм'ясо не вжив достатніх заходів, щоб максимально можливу частину заготовлених волів спрямувати на відгодівлю, не припускаючи до зарізу їх в худому тілі.

Слід відзначити, що встановлена вага худоби на відгодівлю 1930-31 р. є на дещо нижчому рівні, ніж за попередніх років, що можна бачити з дальших порівняльних даних:

Роки	Воли	Проценти
1928-29	4,87 цн.	100,0
1929-30	4,18 „	86,0
1930-31	4,07 „	83,5

З приставленої на відгодівлю великої рогатої худоби частина її на заріз не надійшла на 1-IV з низки причин (упадок, прирізання, передача до соц. сектора):

	Приставлено	Не пішло голів на заріз			Разом
		Загибло	Прирізано	Передано до соцсектора	
Голів	101.837	458	2.114	8.074	10.646
%	100	5,45	2,07	7,93	10,45

Отже, баянс приставленої на відгодівлю худоби складається з таких кількостей:

	Приставлено на відгодівлю.	Не пішло на заріз з різних причин	Забито	Залишок на 1-IV	Увага
Голів	101.837	10.646	37.959	53.232	Крім того, залишилося 5 тис. волів, вибрактованих від цукроварень, що були у них на відгодівлі
%	100	10,45	37,27	52,28	

З наведених попереду даних видно, що з кількості худоби, яка надійшла на відгодівлю, загинуло 458 голів або 0,15% від усієї кількості, а прирізано 2.114 голів або 2,07%. Якщо вважати, що худобу прирізалося в такому стані, коли упадок її був неминучий, то загальний процент втрати становить до всієї кількості 2,51%. Це є результат, поперше, недосить пильного добру худоби за надсилання її до відгодівельних пунктів. В окремих випадках заготівельні бази надсилали на відгодівлю худобу в такому стані, що вивантажуючи з вагону її доводилося підвозити на відгодівельний пункт, бо худоба була настільки виснажена і квола, що нездатна була пересуватися власними силами.

Подруге, заріз худоби пояснюється до певної міри також не цілком задовільним доглядом та кепським станом воловень. Нарешті, тут позначилися і різні захорунвання худоби, що призводили до упадку, або потреби різати її.

Слід відзначити, що коли м'ясо загинутої худоби не використовувалося на харчування, то м'ясо зарізаної худоби йшло на використання в їжі, причому це м'ясо здавали місцевим робкоопам.

Раніш, ніж перейти до аналізу ефективності відгодівельних операцій, слід підкреслити, що в дальшому вкладі ми оперуватимемо щодо уваги в живому вигляді на голову і вартості відгодівлі тільки по 27 тис. голів з 38 тис., надісланих на заріз, а щодо відсотка виходів та вартості м'яса в забитому вигляді тільки по 7 тис. голів з тих самих 27 тис. голів забитих. Це викликано тим, що стан звітності Укрм'яса не дає можливості оперувати результатами відгодівлі та зарізу по всій фактично надісланих на заріз худобі.

Результати відгодівлі до певної міри залежать від ваги худоби в момент приставлення її.

Дальші дані дають уяву про пересічну фактичну вагу одної голови худоби рівняючи із запроєктованою за планом.

Види від- годівлі	Пересічно на голову в кілограмах								
	В о л и			К о р о в и			М о л о д н я к		
	Плян	Фактич.	%	Плян	Фактич.	%	Плян	Фактич.	%
Жом . . .	416	407	98,0	320	325	102,0	168	197	117,0
Барда . .	415	399	96,0	320	280	87,5	168	171	101,5

Таким чином, видно, що відносно волів фактична вага одної голови за приставлення нижче від плянового як при жомовій, так і бардяній відгодівлі. Щодо корів та молодняку, то за винятком корів за бардяної відгодівлі, фактично приставлена вага вища за плянову.

Причини цього слід шукати в тому, що для відгодівлі на жомі худобу спрямовувалося в основному з районів, що тяжать до цукроварень, де худоба більша, а на відгодівлю на барді, скільки гуральні містяться в основному на Лівобережжі, в районах молочарського тваринництва, худоба надходила з цих районів, при чому була дрібніша.

Результати відгодівельних операцій можна ілюструвати такими даними довагу худоби в живому вигляді.

Види від- годівлі	Пересічно на голову в центнерах								
	В о л и			К о р о в и			М о л о д н я к		
	Прист. вага	Знім. вага	Довага в %%	Прист. вага	Знім. вага	Довага в %%	Прист. вага	Знім. вага	Довага в %%
Жом . . .	4,07	4,84	19,1	3,25	3,89	19,4	1,97	2,66	33,6
Барда . .	3,99	4,55	16,3	2,79	3,41	21,8	1,71	2,23	35,7

Ефективність доваги в 1930-31 р. у живому вигляді стане показовішою, якщо ми порівняємо її з аналогічними показниками за минулі роки (тільки щодо волів), хоча результати роботи за ці роки не можна прийняти без застережень, бо терміни і техніка роботи минулих років ні в якому разі не можна за даний час визнати за задовільні.

	Довага в %	
1928-29 р.	12,94	100
1929-30 р.	13,70	106
1930-31 р.	18,70	145

Отже, відсоток доваги м'яса в живому вигляді в 1930-31 р. на одного вола значно вищий, ніж за минулі роки. Однак, слід сказати, що показаний від Укрм'яса відсоток приросту дещо прибільшений і насправді стоїть на нижчому рівні.

Якщо за минулих років заготівель, прагнучи довести, що він додержав конвенційних цін, завжди підвищував вагу, щоб захвати зроблені переплати, то в 1930-31 р., в результаті змінених метод заготівлі, такої тенденції з боку заготівельної бази безсумнівно не було. Навпаки, цього року відзначувано прагнення з боку заготівельної бази применшити вагу заготовленої худоби. Таке саме настановлення було і з боку завідателів відгодівельних пунктів, що в дальшому прагли показати найбільший ефект за відгодівлі.

Відносно високу довагу по коровах слід залічити, крім зазначеного, також і до більшого відсотка тільних корів.

Щодо молодняку, то коли врахувати, що за пересічно нормального терміну відгодівлі молодняку за 90 днів він має дати довагу 40%, то фактичну довагу в жомі 33,6% за 74 дні відгодівлі слід визнати за нормальну.

Загалом слід зазначити, що відгодувала молодняку є вельми ефективна з погляду одержання доваги і в пляні на 1932 рік повинна поєєсти більше місце, ніж це було досі.

Ефективність відгодівлі молодняку можна ілюструвати такими даними:

Види худоби	Пристав. вага	% виходу при постанови	% приросту в живій вазі	Знімальна вага	% виходу після відгодівлі	Абсолютна кількість доваги
Віл	28 п.	48	19,1	33,35	53,8	17,9 п.
Молодняк (2 тварини) . . .	28 п.	48	33,6	37,4	52*)	19,5 п.
Різниця на користь молодняку	—	—	—	—	—	1,6

Таким чином, за відгодівлі вола вагою 28 пудів ми дістанемо менше м'яса, ніж за відгодівлі двох молодих тварин такої самої ваги. Правда, термін відгодівлі молодняку трохи більший, ніж вола і, отже, утримання його коштуватиме дорожче, але це компенсується тим, що молодняку потрібно менше концентрованих кормів, ніж волів або корів.

Звертає на себе увагу та обставина, що термін відгодівлі худоби в 1930-31 р. виявився триваліший, ніж за минулих років і ніж було це встановлено за контрольними числами Укрм'яса.

*) Відсоток виходу по молодняку ми взяли нижчий від фактично одержаного Укрм'ясом

Це можна бачити з низки таких даних (по волах).

	1928-29 р.	1929-30 р.	1930-31 р.	За пляном
В днях	72,0	69,3	85,4	75,0

Це пояснюється тим, що за розпорядженням НКПостачання всю худобу, що була на промвідгодівлі, як резерв, можна було знімати лише при умові одночасної заміни її іншою, що не завжди було можливо. Подруге, тут позначилася кепська робота транспорту, що не підводив встановленої за пляном кількості порожняку.

Ефективність відгодівлі з погляду народньо-господарського повинно визначати не тільки відносним розміром приросту, але й абсолютною сумою доваги, що можна одержати за певний відтинок часу за різних термінів відгодівлі.

Дальша орієнтовна таблиця, побудована на підставі різних даних відгодівлі, дає нам уявлення про результати за різних термінів відгодівлі худоби (в пудах):

Варіант	Пристав вага	% приросту	Термін відгодівлі	Кільк. концентримів	Вага голови після відгодівлі	% виходу	Кільк. м'яса	Оборот за 225 днів	Кількість м'яса за весь оборот
1	26	14	65	9 п.	29,64	52	15,4	3,46	53,30
2	26	18	75	9 п.	30,68	54	16,6	3,0	48,90
3	26	20	85	12 п.	31,20	56	17,5	2,63	46,00

Таким чином, на підставі даних цієї таблиці, можна дійти висновку, що відгодівля дорослої худоби за 65 днів забезпечує найвищий вихід продукції протягом відгодівельного сезону в 225 днів. Однак, прагнучи до збільшення оборотності головомісць коштом максимально можливого скорочення термінів відгодівлі, слід пам'ятати, що якість м'яса, за 65-денної відгодівлі нижча від якості його після 75-денної відгодівлі.

Подруге, скорочення термінів відгодівлі могло б бути ефективними при тій умові, якби за станом стада ми могли б мати в своєму розпорядженні достатню кількість худоби, щоб безперерійно перепускати її через відгодівельні пункти.

А тому, що за розмірами заготівель кількість худоби, яку можна спрямувати на відгодівлю, відносно обмежена, треба прагнути до одержання від кожної голови максимального ефекту, якого можна досягти за 75-денної відгодівлі, що є найвигідніша.

Практикована від Укрм'яса відгодівля худоби протягом 85 днів скоротила коефіцієнт оборотності головомісць і цим самим понизила перспективні результати відгодівельних операцій.

Не зважаючи на перевищення встановлених від пляну термінів відгодівлі та відносно високий прирост в живій вазі, вихід м'яса після зарізу слід визнати за недостатній.

Вид відгодівлі	В о л и		К о р о в и		М о л о д н я к	
	% туші	% сала	% туші	% сала	% туші	% сала
Ж о м	53,8	9,66	52,3	9,62	53,4	6,97
Барда	54,9	10,9	51,8	10,2	51,1	8,3

Увага. Відсоток туші вказано разом із салом, а відсоток сала обчислено до м'яса.

Якщо взяти відгодівлю худоби навіть на жомі, що дає завжди кращі результати, то за винятком молодняку, який показав гарний вихід за 74 дні відгодівлі, відсоток виходу по волах і по коровах треба буде визнати за понижений.

Нормально, за відгодівлі протягом 85 днів, воли при 19,0% приросту в живій вазі повинні дати вихід м'ясо—сала не менше 55%. А насправді цей відсоток становить 53,8.

Відносно низький відсоток виходу м'ясо-сала після відгодівлі є результат низки причин.

Худоба, що надсилалася на відгодівлю, якістю не завжди була досить задовільна, в наслідок цього вона перестоювала на відгодівлі більше за встановлений термін. Проте, в результаті така худоба давала недостатній вихід м'яса.

Не зважаючи на впроваджуване в 1931 році будівництво нових воловень і пристосування старих, значна частина приміщень, де відгодовувалася худоба, була в неналежному стані. По обслідуванні від інструкторського апарату Укрм'яса низки воловень встановлено, що в деяких приміщеннях дахи протікали, стіни мали щілини, канали, куди стікає сеча, не були впорядковані, підлог не було. Усе це створювало неможливі умови для відгодівлі худоби і найнегативніше позначалося на ефективності відгодівлі.

Якість жому, через відсутність пристосувань для стікання жомової води, в деяких випадках була надзвичайно низька. Невпорядкованість ям спричинювала псування жому, доводилося витрачати його великими кількостями, виймання жому із ям для подачі худобі було пов'язано з надзвичайними труднощами, а все це разом впливало на нормальну і правильну відгодівлю худоби.

Якість барди, в наслідок наявності в ній покидьків маляси, домішуваної в гуральнях із зерна, була також понижена. В наслідок нерівномірної роботи гуралень і частого припинення роботи через неподання сировини або палива, худоба, що стояла там на відгодівлі, не була регулярно і систематично забезпечена основними видами кормів—бардою.

Не цілком задовільний стан був і в ділянці забезпечення відгодівельних пунктів робочою силою та спецодягом. Брак робітників погіршився ще надмірною плінністю їх, а відсутність потрібної кількості кваліфікованих робітників ще більше погіршив цей стан. На деяких воловнях 600 голів обслуговувало по кілька днів 5-6 робітників.

Негативний вплив на результати відгодівлі був також і через брак грубих кормів (цілковита відсутність сіна та брак і перебої в поставці соломи). Це позначилося на пониженому використанні інших кормів, а також на погіршенні умов утримання худоби, в наслідок браку соломи на підстилення.

Особливо помітну роль в досягненні потрібного ефекту повинно було, як відомо, відіграти питання плянового та систематичного постачання концентрованих кормів. Проте, в дійсності постачання воловням концентрованих кормів провадилося далеко не повною мірою та із значними перебоями. Відсутність певності у завідателів пунктами та можливістю одержання достатньої кількості концентрованих кормів і те, що в окремих випадках корми використовувалося не за призначенням призводило до того, що концентровані корми давалося худобі меншою кількістю, ніж це передбачувало інструкцією про відгодівлю. Це можна

ілюструвати такими числовими даними, бодай тільки щодо відгодівлі на жомі, переведеними на кормові одиниці:

Вид худоби	За планом встановлю- вано витрати кормових одиниць	За число днів відгодівлі	Фактично витрачено		Не додано на 1 голову
			За число днів відгодівлі	Кількість кормових одиниць	
Воли	135	75	85,5	128,2	6,8
Корови	135	75	85,0	128,6	6,4
Молодняк	91	90	74,2	74,9	16,1

При цьому слід відзначити, що інструкцією про відгодівлю на 1931 р. передбачалося скоротити кількість концентрованих кормів порівняно з нормами, що чинили за минулих років. Наприклад, встановлено 9 пудів за співвідношення 4,5 п. висівки і 4,5 п. макухи проти 14—16 пудів концентрованих кормів за минулих років. Однак, і при цій умові норми не було додержано.

Виходячи з фактично одержаного проценту виходу від зарізу 37,9 тис. голів за півріччя жовтень—березень, абсолютна кількість приросту м'яса в результаті відгодівельних операцій має визначитися в таких числах.

Відгодівля жомова (в центнерах)

	Пристава вага голови	Від в % при поставі	Абсолютн. ви- хід при поставі	Фактичний вихід по за- різі	Довага м'яса	Кількість худ. на відгодівлі	Загальна до- вага
Воли	4,07	45	1,83	2,6	0,77	10,392	8,001
Корови	3,25	42	1,37	2,02	0,65	11,047	7,150
Молодняк	1,97	44	0,86	1,4	0,54	11,180	6,050
Разом	—	—	—	—	—	—	21,201

Відгодівля бардяна (в центнерах)

Воли	3,99	45	0,8	2,5	0,70	1,778	1,244
Корови	2,79	42	1,17	1,7	0,53	2,255	1,190
Молодняк	1,71	44	0,75	1,1	0,35	1,307	458
Разом	—	—	—	—	—	—	2,892
Разом по двох видах від- годівлі	—	—	—	—	—	—	24,093

Якщо припустити, що вихід по кількості худоби, що залишалася на відгодівлю на 1-IV 53 тис. голів буде пересічно таким самим, то абсолютна сума доваги на цій худобі становитиме орієнтовно 36 тис. центнерів, а разом із зарізаною 60 тис. центнерів. А даних орієнтовного порядку про результати відгодівлі 18 тис. голів худоби по кооперативній лінії немає.

Середньомісячний спожиток м'яса для робітничого постачання в 1931 р. заокруглено становить 120 тис. центнерів. Отже, по відгоді-

вельних операціях ми додатково одержали високоцінних щодо кальорійности м'ясних ресурсів в розмірі 15-денної всеукраїнської потреби.

Відсоток виходу м'яса після відгодівлі, як ми вже говорили, нижчий, ніж це можна було вимагати, враховуючи термін відгодівлі. Тим то, як би відгодівлю провадилося раціональніше, ми б мали можливість одержати вищий відсоток виходу м'яса, отже, і більший фонд м'ясних ресурсів.

Раніш ніж перейти до аналізу вартости відгодівлі, слід зазначити, що Укрм'ясо ще не має бухгалтерських даних, на підставі яких і можна було б зробити висновки. Тим то ми змушені користуватися даними оперативного характеру, що безсумнівно, не відбивають усіх витрат, зв'язаних з відгодівлею.

Дальша порівняльна таблиця дасть уяву про відсоткові співвідношення між вартістю відгодівлі в 1931 р. та пляновими запроектованими.

	Ж о м						Б а р л а					
	Воли		К о р о в и		М о л о д в.		Воли		К о р о в и		М о л о д в.	
	Факт.	За план.	Факт.	За план.	Факт.	За план.	Факт.	За план.	Факт.	За план.	Факт.	За план.
Витрата на корми	31,2	37,5	27,4	37,5	23,9	37,5	39,8	47,4	37,0	47,4	26,6	47,4
На обслуговування	20,0	19,2	19,0	19,2	19,6	19,2	20,8	18,9	23,3	18,9	16,7	18,9
Вартість головодня	52,5	56,7	47,7	56,7	43,8	56,7	61,8	66,3	61,6	66,3	44,6	66,3

У вага. До фактичної вартости одного головодня додано 1,3 коп. на утримання центрального і інструкторського апарату.

З цієї таблиці можна зробити висновок, що фактична вартість кормів на одну голову нижчи від встановленої за пляном, хоча разом з тим, як ми вже зазначали попередю, термін відгодівлі був трохи триваліший ніж за пляном. Це є результат недовитрачання концентрованих кормів і обсягу фуражу порівняно з нормами. Щодо вартости обслуговування одної голови худоби є перевитрата проти плянових норм. Однак вважати його за остаточний не можна, бо, бесумнівно, є ще низка неврахованих витрат, що відіб'ються на баянсах відповідних відгодівельних пунктів лише по одержанні бухгалтерської звітности.

Щоб скласти собі уяву про ефективність відгодівлі з погляду вартости одної голови, наведемо дальшу порівняльну таблицю відносно вола відгодованого на жомі:

	Вага в цигтер.	Вихід в %	Тверда заготівельна вартість орієнтовної відгодів.	Вартість відгодівлі	Собівартість
Віл за відгодівлі	4,85	53	94,30	45—49	139—79
Такий самий віл базарної заготівлі	4,85	52	134,75	—	134—75
Різниця на користь базарного	—	—	—	—	5—04

Коли врахувати, що для порівняння ми взяли вола базарної заготівлі з виходом 52% проти фактично одержаних за відгодівлі 53% і цим самим понизили вартість базарної худоби, приблизно на 5 крб. (різниця у вартості між волом 52% і більше), то тоді собівартість відгодованого вола дорівнюватиме вартості такого самого вола за базарної заготівлі.

Однак, як ми вже попереду зазначали, собівартість відгодівельних операцій визначено за оперативними даними. При цій умові відгодована худоба коштуватиме все таки трохи дорожче, ніж за базарної заготівлі.

Закінчуючи аналіз відгодівельних операцій за 1930-31 рік, слід зазначити, що в наслідок незадовільного керівництва відгодівельними операціями та невмілого маневрування худобою, із загальної кількості рогатої худоби, зарізаної в першому півріччі кількістю близько 400 тис. голів, через відгодівельні операції пройшло тільки 10%, а решту 90% було спрямовано на заріз в худому тілі, в той час як на цукрових комбінатах залишалося не використаними понад 5 млн. жому, що являє собою продукт вельми цінний для відгодівлі.

Недовиконня пляну щодо відгодівлі рогатої худоби і зрив завдання щодо відгодівлі свиней наслідком мали те, що, коли за контрольними числами Укрм'яса довага м'яса, яку передбачалося одержати по відгодівельних і нагульних операціях в 1931 році повинна була становити у загальному м'ясному балансі тримісячну потребу робітничого населення України, а в дійсності довага по відгодівельних операціях за півріччя становила лише 60 тис. центнерів, що дорівнює тільки 15 денній потребі України (плян 120 тис. центнерів).

При цьому слід також урахувати, що за найгрубішими орієнтовними даними, та кількість худоби, яку було забито в першому півріччі (орієнтовно 450 тис. голів), втратила у вазі, проходячи від заготівельного пункту до бойні, мінімум 10% (крім упадку близько 2%). Це становить втрату в м'ясі близько 60 тис. центнерів. Таким чином, той плюс, що його Укрм'ясо дістав від відгодівельних операцій, покрив тільки убуток у вазі за перевозів рогатої худоби.

Згідно з постановою Союзного НКПостачання від 3.ІІІ-31 року усе керівництво та проведення відгодівельних операцій вилучається з відання Укрм'яса і передається відповідним господарським організаціям (Союзцукор, Союзспирт тощо). Як і за минулих років, основну масу худоби відгодовуватиметься при цукроварнях (на жомі). Тим то питанню про проведення заходів до підготовки наступної відгодівельної кампанії (1931-32 рік) особливу увагу повинен приділити Союзцукор, як основна організація у відгодівлі худоби. Однак, можна констатувати, що по суті кажучи, український відділ Союзцукру не провадить ніякої організаційно-підготовчої роботи, покликаючися на те, що всі ці питання опрацьовує правління у Москві і що український відділ чекає вказівок. Можна наперед сказати, що за такого стану не тільки підготовка до відгодівельних операцій, але й саме проведення їх, при умові, що керівництво цією роботою на Україні буде сконцентровано в Москві, не дадуть відповідного ефекту.

Відгодовля худоби, являючися для апарату цукроварень відносно новою справою, потребує особливого нагляду, контролю та інструктажу. Беручи до уваги, що на Україні сконцентровано майже 80% усіх цукроварень, де провадиться відгодовля, централізація всього керівництва відгодівельною справою в Москві не може забезпечити потрібних умов для успішного проведення цих операцій. Ось чому цілком недоцільно, щоб Український відділ Союзцукру стояв осторонь питань про відгодовля. Навпаки, слід вважати за цілком потрібне передати йому всі функції щодо керівництва, контролю та інструктуванню відгодівельних операцій.

Підготовна робота до проведення відгодівельних операцій в спиртовій промисловості є в ще гіршому стані, ніж в Союзцукрі. Тим часом, питанню про відгодівлю худоби на гуральнях треба приділити особливу увагу і при тому заздалегідь, бо гуральні, не маючи своїх радгоспів, кормової бази тощо в разі несвоєчасного проведення організаційно-підготовної роботи, можуть опинитися в значно гіршому стані, ніж цукроварні.

Відповідно із попередню зазначеною постановою НКПостачання про передачу Союзцукрові відгодівельних операцій, між Союзцукром і Союзм'ясом 22-IV 1931 року укладено генеральну угоду „про основні принципи комплектування воловень та відгодівлю худоби“.

Пункт 5 цієї угоди передбачає, що на відгодівлю приймається худоба не менше 200 кг. живої ваги віком від 1,5 років і більше. Додержання цих умов змусить Укрм'ясо надсилати ремонтний молодняк віком до 1,5 років і менше 200 кг. в худому тілі на заріз, що безсумнівно недоцільно. Крім того, п. 11 угоди визначає довагу для цієї худоби не менше 16%, при чому худоба повинна бути жирна або вищесередньої вдованости. Якби на відгодівлю ставилося тільки дорослу худобу вагою від 400 і більше кілограмів, то й тоді слід визнати встановлену довагу 16% за недостатню, бо така худоба за 75-денної відгодівлі може дати мінімум 18% доваги. Але, коли мати на увазі, що в загальній кількості відгодованої худоби буде мінімум 30% молодняку, то тоді довагу 16% слід визнати за явно применшену.

Такі умови угоди не стимулюватимуть цукроварні до раціональноїшої постави відгодівлі та досягнення великих нагромаджень м'яса.

Усе це свідчить про те, що угоду укладену між Союзцукром та Союзм'ясом не можна визнати за задовільну з погляду збільшення виробництва м'ясної продукції. Вона потребує коректування в розумінні встановлення більш підвищених умов за відгодівлі худоби від цукроварень.
