Проф. Д. Славензон.

Осінньо-зимовий ремонт тракторів 1933-34 року

Листопадовий пленум ЦК та ЦКК КП(б)У з усією гостротою поставив перед партією та усією громадськістю України питання про готування до весняної сівби 1934 року, як одне з найбільших завдань сучасного моменту.

Досягнення радгоспів і колгоспів України 1933 року треба поглибити й поширити зразковою підготовою до весняної засівної кампанії 1934 року. Врожай 1934 року має бути ще більший, ніж урожай 1933 року. Цього можна, зокрема, досягти тільки як найпильнішою і вчасною підготовою усього тракторного парку України, високоякісним ремонтом і правильною експлуатацією його. З цього погляду треба якнайбільше врахувати всі ті дефекти, що були в практиці ремонту тракторів тогорічної осінньо-зимової кампанії, рішуче усунути їх і використати всі ті умови, що їх утворила партія та уряд поточного року, щоб поліпшити організацію всієї справи ремонту тракторів (утворення спеціальної ремонтної бази—заводів Укртракторремонту, розширення мережі МТМ, реконструкція заводів «Ватозапчасти» тощо).

Цього року не можна повторити практики минулого року, коли ремонт тракторів ряда районів фактично розгорнувся лише в січні—лютому й самий ремонт закінчено в момент виходу тракторів у поле.

Систематичну організовану роботу самої системи МТМ та МТС при цьому розгорнено в надто недостатній мірі. Не можна не відзначити, що кількісні досягнення у виконанні плану супроводжувалися вкрай незадовільними якісними показниками. Передусім, від цієї неорганізованої роботи терпіла якість ремонту. Наприклад, наварювання шестерень провадилося без відповідної термічної обробки, колінчасті вали проточувалося до зменшення нормальних розмірів діаметра, ставлені на трактор деталі не перевірялося за встановленими для них технічними умовами. При цьому не дивно, що часто були випадки, коли відремонтовані трактори вибували із строю після кількох днів, а іноді,—навіть годин роботи.

1934 року ми мусимо уникнути тогорічних помилок, ремонт треба розгорнути вчасно, провести організовано на відібраних для ремонту підприємствах; потрібно, щоб цей ремонт був високоякісний і щоб собівартість ремонту була нижча проти 1933 р.

Усе це потрібує, щоб серйозно продумати плана ремонту й чітко провести його. Та й сам план ремонту треба обґрунтувати на серйозному аналізі тракторного парку України й тих вимог, що їх висуває правильна його експлуатація.

***

Тракторний парк України в цілому, включаючи й систему УСРР і систему НКРадгоспів, також відділів робітничого постачання (ВРП) та інших тракторо-користувачів, налічує, за даними «Ватозапчасти», 46.965 одиниць.

Вважаючи за пересічну потужність трактора 15 мех. коней, ми можемо визначити загальну енергетичну базу сільського господарства України лінією тракторного парку орієнтовно в 705.000 мех. коней.

У цілому тракторний парк України складається з таких марок:

ХТЗ СТС	24.135 одиниць
Фордзон	9.505 „
Інтерн. 10-20	6.946 „
Інтерн. 22-36	2.097 „
Дж-Дир	2.201 „
Інші марки (Валлис, Ойль-Пуль й інш.	2.081
	46.965 одиниць

На сьогодні пестрявість марок ще досить значна, але вирішальна марка—ХТЗ—СТЗ, по якій йде усе дальше поповнення—вже становить 51,3%. Дедалі меншає питома вага інших марок і близький той час, коли парк, що складатиметься з одної марки (не рахуючи плазунового), нашої радянської марки ХТЗ—СТЗ, матиме усі виключні переваги єдиного однородного парку, що надзвичайно полегшує і справу ремонту, і виробництво запасних частин, і справу експлуатації, що дає усі змоги цілковитої взаємозамінюваності і організації дійсно-поточного масового ремонту.

Пестрявість марок не однакова по областях.

Нижчеподана таблиця в основному визначає картину парку окремих областей:

	ХТЗ-СТЗ	Фордзон	Інт. 10-20	Інт. 22-36	Дж-дир.
Одеська обл.	4809	1473	2377	406	412
Дніпропетр. обл.	4613	1791	1446	353	749
Харківська „	4600	1464	959	377	125
Донецька „	4006	1746	170	275	724
Київська „	3882	1190	470	256	—
Вінницька „	2163	915	889	176	8
Чернігівська „	1159	728	156	53	—

Таблиця вказує на те, що чужоземні марки Інтерн. 10-20, 22-36 й Джон-Дир ще міцно тримаються в Одеській та Дніпропетровській областях і що вплив їхній в інших частинах України вже значно занепав, особливо на Правобережжі.

Разом з тим, питома вага Фордзонів та Інтерів (а також Джон-Дирів) свідчить про віковий склад парку, бо трактори «Фордзон» і «Інтерн» в основному треба віднести за рахунок довозу 1929 і 1930 р.р.

Із загального складу парку, що має, кругло, 47.000 тракторів, парк по системі НКЗему УСРР (спец. тракtoроцентри, с.-г. трести), посідає на 1 жовтня 1933 р. 34.000 трактори (не беручи до уваги деякої частки законсервованих тракторів), тобто 72%. Решту 28%, кількістю 13.000 тракторів, розподілено між системою НКРадгоспів, НКПостачання, відділами робітничого постачання НКВажпрому й НКЛегпрому тощо.

Із загального числа парку НКЗему—34.000 трактори по МТС зосереджено 32.050 тракторів.

За роками завозу цей тракторний парк розподілений так:

Завезено 1929 р.	3.505	одиниць	10,3%
„ 1930 р.	5.567	„	16.3%
„ 193 р.	5.532	„	16.2%
„ 1932 р.	11.443	„	33,6%
Усього завезено до 1-I—33 р.	26.087	одиниць	76,4%
За 9 міс. 1933 р.	7.967	„	23,6%

У числі 26.037 тракторів, завезених до 1933 року, є 9.092 трактори різних чужоземних марок (Інтерн 10-22, 15-20, 22-36, Дж.-Дири) й 6.897 Фордзонів.

У загальному складі системи НКЗему ХТЗ посідає вже 53%.

Які сектори обслуговують тракторний парк НКЗему? Ми вже говорили, що з його 34.000 тракторів у руках трактороцентрів зосереджено 32.050 одиниць (решта в с.-г. трестах). Вони поділяються таким чином:

Укрзернотрактор	17.430	одиниць
Укрбурякотрактор	10.820	„
Укровочетрактор	2.607	„
Укрльоно-коноплетрактор	1.193	„

Дуже цікава дисклокація парку окремих секторів (спец. трактороцентрів) по областях. Основний масив тракторів, що обслуговують «Зернотрактор» проходить по таких областях:

Одеська область	6.412	одиниць	
Дніпропетровська обл.	5. 46	„	(около 70%)
Донецька обл.	2.825	„	
Харківська „	1.995	„	
АМСРР	952	„	
	17.430	одиниць	

Основна вирішна маса це Одещина та Дніпропетровщина. Другий, великий тракторокористувач — Бурякотрактор має такий розподіл:

Київська область	3.961	одиниць	72%
Вінницька „	3.813	„	
Харківська область	2.627	„	
Чернігівська „	419	„	

Овочетрактор охоплює:

По Дніпропетровській обл.	956	одиниць	80%
„ Донецькій „	1.082	„	
„ Одеській „	275	„	
„ Харковській „	234	„	

і, нарешті, Льонотрактор:

По Чернігівській обл.	676	одиниць
„ Київській „	517	„

Якщо по Зернотрактору керівними областями є Дніпропетровська і Одеська, то по Бурякотрактору—Київська і Вінницька (72%), а по Овочетрактору—Донецька і Дніпропетровська.

***

Не менш серйозно стоїть справа з ремонтом автомобільного парку.

У зв'язку з розвитком радянського автобудівництва, машино-тракторні станції (МТС) України отримують значне поповнення в частині автомашин. Якщо на 1 січня 1933 року число автомашин по МТС становило 2.500 штук, то за 9 місяців 1933 року число більш ніж подвоїлося і досягло на 1 жовтня 1933 року 5.245 шт. Минулими роками ремонт автомашин не включалося до загального плану осінньо-зимового ремонту тракторів, в результаті чого до весняної посівної кампанії автопарк, звичайно, не був готовий, машини налагоджено випадково, як-небудь, не додержуючи технічних умов, експлуатація машин межувала з хижацтвом, а згодом доводилося заживати плодів недбайливого та неуважного ставлення до автотранспорту.

Автопарк України щодо марок теж становить значну пестрявість й ремонт його треба вкласти в певні планові рамки.

Розподіл автомобільного парку НКЗему по областях проведено більш-менш рівномірно:

Одеська область	1.034	автомашини
Дніпропетровська область	910	„
Київська „	948	„
Харківська „	887	„
Вінницька „	900	„
Донецька „	332	„
Чернігівська „	95	„
АМСРР	139	„

**
*

Беручи до уваги, що понад 50% усього нашого тракторного парку становлять трактори ХТЗ—СТЗ порівняно недавнього завозу, Уряд СРСР ухвалив, що капітальним ремонтом треба охопити не більш 50% тракторного парку. За такою цифрою складено також план розгортання ремонтної мережі і план виробництва і збуту тракторних запасних частин. Проте, і НКЗем УСРР, і його периферійні органи, ставлять вимогу на значно більший відсоток капітального ремонту, посилаючись на надзвичайну спрацьованість тракторів і погану експлуатацію, що порівняно нові машини доводить до стану, коли потрібний капітальний ремонт.

Неслушні також висновки НКЗему в цілому, коли він бере для всієї України 62% капітального ремонту. Треба гадати, що при серйозній перевірці цей відсоток буде зменшено і доведено до рівня урядової норми, бо вже зараз, ближче обізнавшися з цією справою безпосередньо на місцях, автор цього дописа виявив змогу зменшення запланованої цифри. Прикріплена до Мелітопільського моторо-ремонтного заводу Велико-Лепетихська МТС, що повинна за планом здати на капітальний ремонт 64 мотори трактора ХТЗ, склала договір тільки на 46 одиниць, зазначивши, що решта потрібує невеличкого ремонту, який вона виконає власними силами. Це свідчить про те, що при докладнішому опрацюванні загальний план НКЗему УСРР треба скорегувати. Докищо користуватимемося тими накресленнями, що їх склав НКЗем.

План ремонту по областях і видах ремонту.

	Наявність тракторів	Капіт. ремонт	Середній ремонт	% капіт. ремонту
Одеська область	6.687	4.109	2.578	61%
Дніпропетр. область	6.202	5.258	870	85%
Харківська „	4.916	2.750	1.283	5[illegible]%
Донецька „	3.9[illegible]7	2.744	1.024	70.4%
Київська „	4.478	2.[illegible]01	1.447	62.5%
Вінницька „	3.813	2.619	891	68.9%
Чернігівська „	1.095	766	302	70%
АМСРР	952	634	318	66,5%
	32.050	21.681	8.713	67.7%
	100%	67,7%	27.2%	—

Треба гадати. що коли план остаточно «утрусне» такі області, як Дніпропетровщина, з занадто випнутою цифрою капітального ремонту, переглянуть свій план у напрямку зниження.

Якщо поділити ремонт на дві найважливіші його частини—ремонт мотора і ремонт заднього мосту (цей поділ має величезне значення, бо—ремонтні заводи Укртрактороремонту беруть на себе тільки ремонт моторів), то загальний план ремонту матиме такий вигляд:

Загальна наявність тракторів по МТС	32.050 шт.	
З них підлягає капіт. ремонту моторів	23.688 „	74%
„ „ „ „ задніх мостів	21.447 „	67%

Ми не можемо цілком погодитися з тим, що в парку НКЗему, де з 32.050 тракторів 33,6% завезено в 1932 р., а 23,6% поточного 1933 року (тобто 57,2% працює менш двох років), три чверті моторів доведено до стану, що потрібує цілковитого капітального ремонту, хоч НКЗем твердить, що цифру цю отримано шляхом «суцільного технічного огляду всіх тракторів по МТС».

Ремонт моторів (капітальний) НКЗем накреслює поділити в такий спосіб:

По МТМ	9.043 шт.	(увесь трактор)
„	3.500 шт.	(тільки мотори)
	12.543 шт.	
По МТС	1.322 шт.	(увесь трактор)
По заводах Укртрактороремонту . . .	9.562 шт.	(тільки мотори)
інші підприємства	261 шт.	
	23.688 шт.	

Отже, утворена поточного року спеціальна мережа мотороремонтних заводів у складі 19 виробничих одиниць охоплює за планом тільки коло 40% моторів, що підлягають капітальному ремонту, і це свідчить про ще велику ролю МТМ, що бере на себе до 55% ремонту всіх моторів і майже увесь ремонт задніх мостів.

Роля МТМ тим серйозніша, що вони беруть на себе також ремонт автомашин кількістю 3.462 одиниці (1.291 капітального і 1.171 середнього ремонту).

Проте, нас у значній мірі цікавлять заводи Укртрактороремонту, бо хоч їхня роля докищо не перевищує 40%, майбутнє за ними як за спеціалізованими підприємствами, де ремонт можна поставити на належну технічну височінь.

Складений НКЗемом УСРР загальний план ремонту тракторів, включаючи й трактори с.-г. трестів, передбачає такий розподіл ремонту за марками:

	Наявність в МТС і с-г. трестах	Капітальний ремонт	Середній ремонт	Поточний ремонт
ХТЗ СТЗ	21.137	9.186	7.767	4.184
Фордзон	5.627	4.804	594	229
інтер. 10-20	5.220	4.966	254	—
„ 22-36	794	678	93	23
інші	2.061	2.047	5	9
	34.839	21.681	8,713	4.445

По всьому цьому парку % капітального ремонту становить 62%, що знову таки перевищує урядову норму ремонту. Аналіз обсягу ремонту по марках тракторів дещо покриває причини підвищеного відсотка капітального ремонту для України. Порівняно висока питома вага Фордзона та інших чужоземних марок, впроваджених за минулих років й досить зужиткованих, дає підвищений відсоток капітального ремонту, що сягає по Інтеру

10-20—95,5%, по інших чужоземних марках—99,5 і по Фордзонах—86%. Лише по трактору ХТЗ капітальний ремонт становить 43,7% при 37% пересічного ремонту.

Не заперечуючи, що згадані марки є досить спрацьовані, ми гадаємо, що все таки загальну цифру капітального ремонту і середнього ремонту треба зменшити, беручи до уваги, що визначення капітального і середнього ремонту не досить виразно відмежоване одне від одного, і виходячи з основної постанови про 50% капремонт тракторного парку.

***

ЦК ВКП(б) своєю ухвалою з 18 липня 1933 р. вивів організацію ремонту тракторів з випадкових, неорганізованих форм в течію суворо спеціалізованих на ремонті тракторів підприємств, що провадять цілорічний ремонт на основах поточно-масового виробництва.

Трест Укртрактороремонт організовано виключно, як мотороремонтний трест, з тим, що він ремонтує не тільки мотори тракторів, а й мотори автомашин і комбайнів.

В розпорядженні заводів тресту буде постійно певна кількість готових відремонтованих (або нових) моторів й та чи та МТС, коли привезе на завод мотора, що потрібує ремонту, залишає його і тут же замість нього отримує інший цілком поправний відремонтований заздалегідь мотор, у зв'язку з чим простої трактора через ремонт мотора спадають до мінімуму.

Відповідно до цього вже минулого року гадали дати в розпорядження Укртрактороремонту близько 1500 нових моторів для обігу. Але цей обіговий фонд моторів надто кволо реалізується. Таким чином, поточного року подібний метод роботи, ще не буде повністю запроваджено до життя. Нові методи накреслено обмінювати тільки в період весняної засівної кампанії.

Разом з тим, в основу побудови тресту самого добору підприємств покладено принцип районового тяжіння моторокористувачів з тим, щоб кожна ремонтна одиниця, кожний завод цього тресту охоплював своїм обслуговуванням район певного радіуса, що тяжить до нього.

Отже, кожна область має ту чи іншу групу ремонтних заводів, розташованих відповідно до основних гнізд розташування МТС, з тим, що трест охоплює не тільки заводи, розташовані на Україні, а й до нього входять підприємства поза Україною (Симферопольський та Євпаторійський заводи).

Генеральну реконструкцію цих підприємств накреслено провести 1934 року, проекти реконструкції опрацьовує Гіпромаш.

Доки що, щоб провести осінньо-зимовий ремонт, на заводах провадять так зв. «вузьку» реконструкцію—пристосовування будинків і устаткування для ремонту.

По Україні до тресту входять такі заводи з нижченаведеною програмою осінньо-зимового ремонту (до 1 березня 1934 року):

По Одеській області—4 заводи:

Херсонський кол. обозний	400	моторів
Одеський „Красний сигнал"	650	„
Зинов'ївський „Чорв. Профінтерн	650	„
Бориславський „Черв. Хлібороб"	450	„
	2.150	моторів

По Дніпропетровській області—3 заводи:

Завод ім. Красіна в Н-Дніпровську	850	моторів
Мелітопольський завод	850	„
Озівсько-Чорноморський завод в Бердянську	800	„
	2.500	моторів

Отже, Дніпропетровська й Одеська область, що мають найбільше тракторів, мають і потужнішу базу ремонту по лінії Укртрактороремонта.

По інших областях маштаб заводів дещо скромніший:

По Донецькій області—2 заводи:

ім. Буденного в Луганську	500 моторів
ім. Артема „ „	400 „
	900 моторів

По Харківській області—2 заводи:

Кременчуцький завод	200 моторів
Харківський кол. „Электропод'емник"	370 „
	570 моторів

Й це мало відповідає парку Харківщини.

По Київській області ремонтна база значно міцніша і до певної міри випереджує питому вагу ремонту по областях:

Харківська область складається з 3-х заводів:

Житомірський завод ім. Сталіна	500 моторід
Завод ім. 1 травня в Б-Церкві	630 „
Уманський завод „Труд і работник"	350 „
	1.480 моторів

Нарешті, Вінницька та Чернігівська області мають по одному тільки заводу:

Вінницький завод ім. Горького (кол. „Молот")	700 моторів
Чернігівський завод „Октябрьский Молот"	500 „
Усього програма заводів Укртрактороремонту	8.500 „

Трестові «Укртрактороремонт» відпущено для устаткування його заводів на осінньо-зимовий ремонт цього року 3.755 тис. крб. й поверх цього на посилення оборотних коштів 2.650 тис. крб.

Реконструктивні роботи розгорнулися недостатніми темпами і капітальні роботи по багатьох заводах далеко ще не закінчено. Зокрема, надто спізнилося будівництво по Харківському заводу, де воно фактично почалося тільки—15 вересня 1933 р. Дуже загаялося будівництво моторового цеху по Мелітопільському заводу, де досі тільки побудовані стіни моторового цеху, і немає ні стелі, ні даху, ні усього іншого.

Трохи краще становище з завозом устаткування. До цього часу довезено понад 150 верстатів. Є затримка тільки з довозом 13 імпортних верстатів для штампування колінчастих валів і деякі верстати, головним чином, токарні із заводу ім. Свердлова.

Великі затримки виникли в доставі пристроїв. Трест авто-ремонтного устаткування (Гаро) не виконав виданих на його заводи нарядів; і ряд пристроїв доводиться у теперішній час виготовляти кустарним способом на заводі самого Укртрактороремонту. У наслідок недостатньо розгорненої підготови заводів стався повний зрив жовтневої програми ремонту. З програми по заводах України на жовтень—400 моторів, виготовлено тільки 37 моторів (9%), з тим, що коли звідси виключити Вінницький завод, який виготував 19 моторів, то загальний відсоток виконання знижується до 5%. По таких вирішальних областях, як Дніпропетровська й Одеська, % виконання мізерний (Одеська—0,9%, Дніпропетровська—3%).

Листопад не дав жодного покращання у виконанні плану, не зважаючи на те, що листопадова програма передбачала значне зростання випуску порівняно з жовтнем.

РНК УСРР і ЦК КП(б)У у своїй постанові з 28 жовтня 1933 р. констатували зрив жовтневого й листопадового планів не тільки по заводах Трактороремонту, а й по всій системі МТС й МТМ (див. постанову РНК

УСРР і ЦКК КП(б)У, оголошену в газ. «Комуніст» з 28 листопада 1933 року).

РНК УСРР і ЦК КП(б)У окремо зупинилися на питаннях забезпечення ремонту запасними частинами, питаннях якості ремонту й поліпшенні матеріально-побутового обслуговування робітників та інженерно-технічного персоналу, бо саме ці питання є особливо болючі в цій царині.

**
*

Загальна кількість запасних частин з першого погляду вже не така мала; вона складала взагалі до 1 жовтня 1933 р. близько 14,5 млн. крб. По окремих областях запаси запчастин розподілено у такий спосіб: Одеська область—4.091 тис. крб.; Дніпропетровська область—2.471 тис. крб., Харківська обл.—2.790 тис. крб., Донецька область—1.345 тис. крб., Київська обл.—1.750 тис. крб., Вінницька обл.—1.269 тис. крб., Чернігівська обл.—472 тис. крб. й АМСРР—327 тис. крб. Разом: 14.515 тис. крб.

Крім цього, маємо великі запаси по МТС й МТМ. Напр., на Мелітопільському Ремонтному заводі маємо на 180 тис. крб., що залишилося з того часу, коли завод був ще МТМ. Дніпропетровська область покриває по МТМ і МТС близько 3 млн. крб. запчастин.

Проте, уся ця товарова маса в основному складається з неходових частин або з некомплектних, що гостро знижує її цінність. Насправді, якщо проаналізувати склад цих запасів, то виходить, що по вирішній марці ХТЗ забезпеченість запчастинами цілком недостатня, що бачимо з такої таблиці:

Забезпеченість запчастинами на 1 трактор.

	Донецька обл. (карб.)	Одеська обл. (карб.)	Харківська обл. (карб.)
На 1 трактор ХТЗ	64	91	148
„ „ „ Ф-Н	108	305	94
„ „ „ інтер 10-20	445	1000	2283
„ „ „ Ди-дир.	1130	630	822
„ „ „ інших мерок	662	840	2136

Такий діапазон у забезпеченості окремих марок від 64 крб. до 2.288 вказує, з одного боку, на вкрай погане становище з вирішною маркою ХТЗ—СТЗ, з другого—про наявність неліквідного баласту по інших марках.

Звідси перед НКЗемом УСРР і «Ватозапчасть» постають серйозні завдання розгорнути додаткове виробниче завдання по ХТЗ й мобілізувати баласт по інших марках.

Треба терміново перевірити виробничі можливості українських «Вагозапчастин» з погляду можливого негайного додаткового завантаження. Потужні заводи, завод «Енгельса» в Хортиці, що досі ще не переключив увесь свій виробничий апарат на тракторні частини й залишає далеко невикористаний свій чудовий верстатний парк, безумовно може ще багато дати запасових тракторних частин до теперішньої ремонтної кампанії.

Інші заводи, меншого маштабу, як-от Маріупільський радіаторний завод (якому треба допомогти постачанням кольорових металів), Київський завод, нарешті, Харківський «Жовтень» можуть також найти в собі досить резервів, щоб збільшити їхню програму.

Нарешті, є ряд заводів, що показали в кампанію минулого року зразок більшовицького засвоєння виробництва тракторних частин, що зуміли в короткий строк дати якісні деталі по приступній собівартості. Сюди слід

залічити «Комунар», «Серп і Молот», Бердянський завод «1 травня», завод «Радіатор» і ряд інших. І ці заводи треба залучити до справи забезпечення ремонту запасних частин.

Окремо треба відзначити величезне значіння раціоналізаторських робіт у справі спрощення та економії дефіцитних матеріалів при ремонті.

Інститут механізації і електрифікації сільського господарства (Укрдиме) у теперішній час зробив випробування нового типу вальниці (подшипника шатуна)—гонока для трактора ХТЗ, що цілком не потрібує гостро дефіцитних кольорових металів—бабіту й бронзи для вкладишів. Бронзові вкладиші замінюється сталевою обіймою, а замість бабіту вкладується ряд сталевих тонких рельсів (игольчатый подшипник). Виходить комбіноване тертя, кочення і ковзання; при цьому уникаємо потреби підтягувати шарупних прогоничів, що, звичайно, при бабіті забирає до 30% робочого часу. Запропоновано ХТЗ негайно виготовити 15 таких вальниць, щоб випробувати їх підчас зимових робіт з тим, щоб до весни, якщо вони себе виправдують, можна було організувати масове виробництво їх.

Друга, дуже важлива, пропозиція «Індиме» стосується питання про використання колінчастих валів із спрацьованою шийкою (більш 73 мм.). До цього часу зменшення діаметру шийки нижче встановленої межі призводило до викидання колінчастого валу і ставлення нового. При гострій дефіцитності на колінчасті вали (по трактору ХТЗ—21% задоволення) буває зупинка ремонту десятків і сотень тракторів через брак колінчастих валів, а між тим муфта, що її запропонувало «Індиме», яка охоплює шийку, дасть змогу пускати в діло шийку спрацьовану до 10 мм.

Дуже гостро зараз стоїть питання про якість ремонту. РНК УСРР і ЦК КП(б)У в своїй постанові з 28 листопада 1933 р. поставили перед ремонтниками України це питання з особливою гостротою.

Перевірка якості ремонту по заводу «Красіна» з усією наочністю показала, до чого може довести ігнорування вимог якості. Готовий здати мотор мав прилягання вкладишів до шийки вала на 10—15% поверхні, що неминуче призвело би до горіння вальниць після кількох годин роботи.

Мастило на тих частинах мотора, які труться, було змішане з піском, що згодом швидко зіжувало би шліфовані поверхні. Вісь гонока стояла до вісі вала неперпедикулярно, що дає однобічне тертя толока. Зазори між толоком і гільзою значно перевищують установлені технічними умовами допуски.

Не зважаючи на категоричні вказівки РНК УСРР і ЦК КП(б)У про обов'язкове випробування й здавання моторів під повним обтяженням, замість випробування провадиться непродуктивну «обкатку» на яловому ходу. Це майже по всіх заводах Укртрактороремонту.

***

Організації України, що вже включилися до боротьби за вчасний і якісний ремонт, що провадять тепер на базі виконання директив листопадового пленуму ЦК і ЦКК КП(б)У цю справу з особливим піднесенням, у зв'язку з наближенням XII з'їзду КП(б)У й XVII з'їзду ВКП(б) (див. звертання машинобудівних велетнів Харкова—ХТЗ, ХЕМЗ, ХПЗ, «Серпа і Молота», що зобов'язалися закінчити до з'їзду ремонт тракторів області), мусять пам'ятати, що кількісні досягнення мають бути нерозривно пов'язані з високою якістю ремонту, що могла б забезпечити нормальну і безперебійну роботу трактора в полі.

Слово тільки за самими виконавцями — «Реальність виконання плану —це ми самі» (Сталін).

В. Коваленко

Стан будівництва на Україні в 1933 р.

Попередні підсумки роботи будівельної промисловості 1933 р. дають досить цікавий матеріал, що характеризує підготовку та проведення будівництва. Цей матеріал вже зразу дає достатні підстави зробити деякі практичні висновки, які вскривають причини, що гальмували нормальний перебіг будівництва, а також накреслити конкретні заходи щодо поліпшення роботи на будівництві.

Не ставлячи собі завдання в вузьких рямках журнальної статті охопити повністю й докладно всі головні питання підготовки, організації й проведення будівництва, ми тут намагаємося лише, на досвіді хиб 1933 року, накреслити деякі загальні заходи, що можуть бути корисними в справі розгортання й проведення будівництва в 1934 році.

Важливішою передумовою планомірного розгортання будівництва, а також запровадження госпрозрахунку являється наявність конкретних договорів, що належним чином регламентують взаємовідносини поміж підрядниками та замовниками. Якже проходило складання договорів за 1 півріччя 1933 р.?

Складання договорів у найбільшому будівельному об'єднанні на Україні «Південбуду» проходило дуже мляво; до кінця першого кварталу договірної кампанії по суті не було розгорнуто (11%), і відповідний перелом ми маємо лише в квітні місяці (67%).

Одною з найважливіших причин несвоєчасного оформлення договорів являється непідготовленість будівельних організацій до складання проєктів.

До складання останніх приступають, як правило, зі значним запізненням. В наслідок цього ми маємо дуже низьку якість проєктів. Про це досить яскраво свідчать такі цифри: з усіх 5.876 проєктів, що надійшли за перше півріччя до обласних інспектур Держбудконтролю, видано було дозволи без змін лише на 2.158, зі змінами на 1.383, повернуто для виправлення 1.260, відмовлено зовсім в затвердженні—836 проєктів.

Отже ми бачимо, що понад 50% проєктів, що по ним мали розпочати будівництво, належить до проєктів явно недоброякісних.

Науково-технічні Ради, в завдання яких, як відомо, входить контролювати з технічно-економічної сторони якість проєктів ,ставляться до цього завдання недбайливо, безвідповідально. Вони ще до цього часу не стали тим органом, який би дійсно відповідним чином спрямовував роботу проєктних організацій в бік найраціональніших методів виготовлення проєктів, а також й піднесення їх відповідальності за якість проєктів. Не можна також тут не підкреслити того, що наші проєктні організації в багатьох випадках при складанні проєктів дуже мало використовують свій досвід. як і досвід всіх інших організацій. Ця справа не організована. Боротьба за типізацію проєктів, за концентрацію і популярізацію наявного досвіду не займає належного місця в роботі проектувальних організацій. Далеко не

останню ролю у виготовленні незадовільної якості проектів також відіграє існуючий розрив поміж роботою проектних та будівельних організацій.

Отже повстає питання про вживання заходів, які б припинили чинність цієї практики в наступних роках роботи будівельної промисловості. Насамперед треба налагодити планування роботи проектувальних організацій. Плани повинно складати таким чином, щоб робота по виготовленню проектів розгорталась, виходячи з потреби закінчити цю роботу не пізніш 15-II для будівництв, що будуть проводити в наступному році. Складання проектів не лише повинно бути «особистою» справою проектувальних організацій, а й обов'язковою складовою частиною роботи так органів Держплану, Державного контролю за будівництвом, як і будівельних організацій. Крім того, необхідно ввести в практику роботи обов'язкове подавання відповідних систематичних звітних даних про перебіг складання проектів так органами Держплану, як і органами Держконтролю за будівництвом, а також відповідними будівельними організаціями. Ці заходи безумовно зможуть позитивно позначитись на спрямуванні роботи проектних організацій в бік закінчення проектів в термін, що його предбачено за планом.

Боротьба за підвищення якості проектів мусить йти головним чином лінією використання наявного досвіду, освоєння наявної техніки проектування, шляхом найширшого застосування типових проектів, а також і використання досвіду передових капіталістичних країн. І тут насамперед повинна позначитись роля органів Держбудконтролю над будівництвом. Останні лише тоді зможуть бути на належній височині, коли вони свою роботу, що найщільніше пов'яжуть з усіма етапами будівництва. Через систематичне планування і систематичний контроль по всіх стадіях будівельної роботи можна буде дійсно вивести будівництво на шлях planомірного розвитку відповідно до потреб народного господарства.

***

Будівельна промисловість розпочала свою роботу в 1933 р. за умов значних лишків будматеріалів. Це видно досить яскраво з таких показників по головних будтрестах на перше квітня проти даних на 1 січня (дані на 1 січня прийняті за 100):

	Шостий трест	Монтаж-буд	Індубуд.	Дзержин. буд.	Мак. буд.	Нікопіль буд.
По цементу	135	640	213	22,0	—	120
„ цеглі	314	100	212	98,0	—	520
„ рубероїду	114	232	141	228	270	—
„ Ліс кругл.	104	505	310	60	137	137
„ „ пилен.	—	260	38	279	84	665
По металічній групі ця динаміка має тенденцію до спадання						
Залізо сортове	62	32	59	111	55	35
„ листовне	95	79	—	98	72	—
„ дахове	155	104	—	25	—	—
„ балки	45	61	58	141	55	101

Наведені дані, як і дані за всі інші місяці, свідчать про систематичне порушення графіків завозу будматеріалів, а також про повну відсутність на багатьох будівництвах проектів організації будівельних робіт, а при наявності останніх—про низьку їх якість.

Чим можна пояснити, що по Нікопільбуду потреба в цементі була покрита в 2 кварталі на 140% й на липень на 150%, в шклі відповідно—на 213% і 565%, в пиломатеріалах—на 111% і 90%, в залізо-арматурі—на 118% і 125%, в цвяхах—на 235% і 240%?

Такі приклади далеко не являються поодинокими. Правління будівництв за кожного випадку намагаються брати матеріали понад дійсної потреби. А правління трестів фактично не мають можливості їх контролювати, бо будівлі не переведені на господарський розрахунок, і немає систематичного обліку за перебігом будівництва.

Отже повстає конча потреба переглянути саму систему постачання будматеріалами—яка нині утворює досить сприятливі умови для безгосподарного використання будматеріалів, а також до зриву фінансових планів будівництва.

Кожна організація, що постачає будівельні матеріали, повинна обов'язково мати відповідні відомості потреб кожної даної будівлі в матеріалах що найменш на півроку й здійснювати відповідний контроль за їх використанням шляхом проведення періодичних обстежень та одержання систематичних зведень про рух виконання будівельної програми та споживання матеріалів.

Трести, що їм підпорядковані відповідні будівництва, також мусять мати обов'язково 15 кожного місяця, а також наприкінці кожного місяця показники, що характеризують витрати будматеріалів відповідно до обсягу виконаної виробничої програми. Існуюча практика одержання будтрестами відомостей поквартально або через півтора-два місяці після закінчення звітного місяця, не виправдує призначення обліку як потужного важеля керівництва будівництвом. Ввесь обліковий матеріал, що провадиться на будівництві, дуже великий й складний, і він в сучасному стані є чинником, який не організовує будівництво, а навпаки ускладняє можливість виявити дійсні причини, що гальмують будівництво. Обліковий матеріал завжди спізнюється, він завжди розповідає про те (і між іншим погано), що було, а не про те, що є. Ось чому він за нинішніх умов є чинником, який приховує безгосподарність в справі витрачання матеріалу.

Отже потрібно раз і назавжди покінчити з таким обліком, який нам коштує багатьох мільйонів, який тягне наші виробничі успіхи назад. Не можна далі терпіти такого стану, коли майже кожне будівництво веде «свій специфічний» облік. Держплан разом з УНГО й будівельними організаціями мусить негайно приступити до роботи по упорядкуванню й скороченню до мінімуму системи обліку з тим, щоб на майбутній будівельний сезон можна було б мати справжній облік по суті. Крім суворого контролю за складанням технічного проєкту й проєкту організації будівельних робіг, контролю за витрачанням будматеріалів з боку відповідних організацій, що постачають будматеріали, і з боку будтрестів, а також доброго обліку—ми справи раціоналізації системи постачання матеріалами не зможемо довести до кінця аж до того часу, коли кожна ланка, кожний окремий цех, кожне допоміжне підприємство й сектори постачання в першу чергу не будуть переведені на самостійний баланс з щоденним оперативним обліком, коли не будуть встановлені ціни на всі основні й допоміжні матеріали й на всі види транспорта, не буде встановлено стандартну калькуляцію збільшених вимірників та тверді договірні стосунки поміж окремими госпрозрахунковими одиницями. Без здійснення цих заходів і суворого систематичного контролю за їх переведенням в життя, кількість потрібних будматеріалів, а також і їх вартість буде визначатись не дійсними технічно-економічними потребами кожного будівництва, а «здатністю» керівників будівництва до безгосподарності.

***

Невиконання програми будівництва за перші 9 місяців 1933 року було кінець кінцем обумовлене незадовільною організацією праці, низькою її продуктивністю. Але треба підкреслити, що проти 1932 року по головних будівництвах ми маємо підвищення продуктивності праці пересічно на 20—25%. Проте накреслене за планом підвищення продуктивності праці по головному будівельному об'єднанню на Україні—«Південбуду» виконано лише на 92% за перше півріччя біжучого року; приблизно такі ж показники

ми маємо і за всі інші місяці. Далеко гірші показники ми маємо по виконанню норм виробу по системі Наркомпостачання, Наркомлегпрому, Промкооперації, Наркомзему й Наркомрадгоспів. Ці показники з продуктивності праці насамперед свідчать про фактичне відмовлення від основи організації праці й планування—технічного нормування—на багатьох будівництвах. Так, по Київському Текстильному тресту переплата по окремих видах будівельних робіт доходила до 1.420%. Розцінки встановлювались не на основі єдиних норм виробу, а керувались базарними цінами на продукти. На поновлення Румановського мосту (Київ) перевищення розцінок доходило до 669%.

Такий метод «розцінки» з боку багатьох нормувальників й господарників приводив на будівництві до фактичної ліквідації ТНБ, до посилення плинності робітної сили, а також до значного підвищення вартості будівництва.

Ці методи «нормування» також дають підставу зрозуміти, що багато господарників на будівництві шлях до піднесення продуктивності і виврешення накреслених планів будівництва вбачають в високих розцінках. Крім того такі методи «розцінок» й «нормування» також свідчать про те, що плани будівництва не пов'язується щільно з основними умовами їх виконання й насамперед з утворенням нормальних культурно-побутових умов для робітників та інженерно-технічного персоналу. Господарники все ще «забувають», що без упертої систематичної боротьби на цій ділянці не можна сподіватись на успішне виконання виробничої програми.

Дуже важливою причиною низької продуктивності праці є також вживання старих методів роботи в цілком нових умовах роботи нашої будівельної промисловості.

Головною причиною незадовільної організації технічного нормування на будівництві є низька кваліфікація нормувальників, ось чому не можна чекати на добре технічне нормування по тих будівництвах (а таких на жаль багато), де переважна більшість нормувальників вивчали технічне нормування «самотужки», шляхом приглядання, або в кращому разі пройшли курси, де весь програм з технічного нормування складається з 50—70 академічних годин. Такі кадри за умов застосування індустріальних методів будівництва, за умов потреби переходу на фабрично-заводські принципи роботи безумовно неспроможні належним чином впоратись з завданнями, що на їх покладаються.

Отже конче потрібно вжити рішучих заходів щодо підготування нормувальників в масових розмірах так середньої кваліфікації, так і високої. Для цього потрібно організувати по головних промислових центрах мережу курсів не менш як з річним терміном навчання. Крім того для цього потрібно широко використати існуючу мережу будівельних інститутів й технікумів. Наявні сектори технічного нормування на будівництві, а також і по трестах потрібно поповнити високо-кваліфікованим інженерно-тенхічним персоналом.

Цілком особливе місце займає існуючий метод нормування «приблизно», «чоком» тієї або тієї роботи; це безумовно не може бути виправдано повністю низькою якістю робітників-нормувальників. Тут головна причина зрозуміло лежить в **системі керівництва** цією роботою.

Головне завдання технічного нормування полягає не в тому, щоб встановити ту або ту норму вироби, а в тому, щоб **забезпечити шляхом постійного технічного інструктажу застосування найбільш прогресивних методів праці у виконанні встановлених норм виробки.** Отже технічне нормування потрібно спрямувати в бік конкретного технічного інструктажу.

Через технічний інструктаж ми одержуємо величезні можливості у відшуканні нових джерел піднесення продуктивності праці і крім того за допомогою його ми дійсно зможемо значно підвищити технічну письменність найширших кол робітників-будівельників, зможемо в найкоротший термін

засвоїти нові методи роботи. А це і є важливіша запорука, разом з найширшим застосуванням по всіх ділянках будівництва господарського розрахунку, що продуктивність праці буде підвищуватись «з місяця в місяць, з кварталу в квартал» (Сталін).

**
*

Тепер, як ніколи до цього часу, роля механічних засобів на будівництві значно зростає. Й це саме тому, що ми стали в більш масових розмірах вживати збірне й стандартне будівництво.

Успішне виконання виробничої програми на багатьох будівництвах, й особливо на великих, в пееважній більшості випадків залежить від вміння належним чином використати механічні засоби. «Ручна техніка» неспроможна підняти в короткий термін величезної програми будівництва. Проте, цієї обставини все ще не встигли засвоїти належним чином господарники на будівництві. Вони все ще не беруть цього фактично в багатьох випадках до уваги, при виконанні відповідних планів будівництва.

Й дійсно, чим можна пояснити таку «зразкову» експлоатацію механізмів, як не ігноруванням ролі механічних засобів.

Робота будмеханізмів тресту «Південбудмеханізація» в червні 1933 р.:

а) Основні показники використання механізмів.

Назва механізмів	Коефіцієнти					
	За часом		За продукційністю		За експлоатацією	
	За планом	Факт.	За планом	Факт.	За планом	Факт.
Дробарки	0,80	0,24	0,75	0,59	0,60	0,14
Бетономішалки	0,75	0,11	0,80	0,58	0,60	0,09
Розчиномішалки	0,69	0,10	0,90	0,42	0,62	0,04
Транспортери	0,75	0,13	0,80	0,79	0,60	0,10
Екскаватори	0,75	0,18	0,80	0,38	0,60	0,25
Крани-укосини	0,75	0,09	0,80	0,51	0,60	0,05

Ще найбільш яскраве ігнорування управліннями будівництв ролі механічних засобів ми бачимо в такої таблиці:

б) Перестої механізмів в червні 1933 р.

Назва механізмів	Число перестоїв	% перестоїв	Розподіл перестоїв за причинами					
			Ремонт		Атмосферні умови		З вини роботодавця	
			Кільк. годин	% %	Кільк. годин	% %	Кільк. год.	% %
Дробарки	3654	44,9	508	14,0	128	3,4	3020	82,6
Бетономішалки	6795	56,3	318	4,6	108	1,6	6369	98,0
Розчинмішалки	5176	54,0	323	6,2	186	3,6	2666	90,1
Транспортери	7241	52,2	573	7,0	431	6,0	6237	86,1
Екскаватори	1754	72,7	351	20,0	24	1.4	1379	78,6
Крани-укосини	9455	54,3	449	4,7	253	2,7	8825	93,3

Ці відомості в достатній мірі добре свідчать, що понад 85% перестоїв механізмів є перестої з вини роботодавців. Й це саме тоді, коли нам в переважній більшості випадків доводиться користуватись імпортним устаткуванням, коли на будівництві не вистачає робітньої сили, коли найбільш трудомісткі процеси потрібно виконувати головним чином механічними засобами. В чім же справа? Де головна причина такого варварського вико-

ристання механічних засобів на будівництві? Головна причина полягає безумовно насамперед у відсутності відповідальності роботодавців.

Таке використання механізмів дає достатню підставу стверджувати, що календарних планів і проєктів організації будівельних робіт немає. І це дійсно так. Ствердження цього висновку ми можемо знайти по численних матеріалах органів Держбуконтролю за будівництвом та КК РСІ.

Таким чином відсутність відповідальності, відсутність справжньої плановості в роботі на будівництвах вирішує експлоатацію механізмів. Але, безумовно, далеко не останню ролю в незадовільній експлоатації механізмів відіграє низька кваліфікація і велика плинність обслуговуючого персоналу механізмів.

Керівництво роботою механізмів на практиці будівництва зводиться в основному до того, що відповідним виробничим виконавцям на механізмах вказують, що робити й де робити. Систематичного справжнього технічного керівництва ми не можемо зустрінути майже ані на жодному будівництві. Одною з важливіших причин такої системи технічного керівництва безумовно є те, що інженерно-технічний персонал сам ще добре не освоїв роботи з використання механізмів. Отже, щоб поставити на належну височінь експлоатацію механізмів, потрібно вжити рішучих заходів до того, щоб весь відповідний інженерно-технічний персонал, що керує роботою механізмів, пройшов відповідну виробничу практику, яка повинна обов'язково закінчитись складанням іспитів. Поруч з цим потрібно стати широко на шлях утворення на більш-менш великих будівництвах спеціальних зразкових бригад наладчиків по роботі механізмів, через які мусить обов'язково пройти виробниче навчання основна маса робітників, що працює на експлоатації механізмів. Крім того потрібно весь склад робітників і інж.-тех. персоналу охопити теоретичним навчанням.

Виключно важливе значення в справі правильного використання механізмів має питання про тип і конструкції механічних засобів. Проєктувально-конструкторські організації разом з експлоатувальниками повинні, на нашу думку, поставити на порядок денний своєї роботи, як одне з самих найважливіших завдань—грунтовний перегляд з технічно-економічної сторони всього механічного парку, щодо відповідності його до специфічних умов нашої соціалістичної будівельної промисловсті.

Ми не можемо задовольнятися тими імпортними машинами, що ми їх одержуємо від капіталістичного виробництва. Останні мають свої приватновласницькі особливості, які безумовно так або так позначаються і на експлоатації їх на нашому будівництві.

Отже максимальної експлоатації механізмів можна домогтися лише в тому разі, коли експлоатація кожного даного механізму буде ще найщільніше пов'язуватися і з експлоатацією всіх інших механізмів, а також, коли самі ці механізми будуть найбільш предметно-спеціалізовані, цебто будуть відповідати в найкращий спосіб технічним особливостям кожного даного будівництва. Належне вирішення цієї проблеми, безумовно, упирається в другу проблему—проблему стандартизації і типізації будівництва.

Таким чином, успішність вирішення проблеми експлоатації механічних засобів залежить від: а) якості планування будівництва, б) якості підготовки робітників й інж.-тех. персоналу і ліквідації плинності, в) перегляду з технічно-економічної сторони всіх механічних засобів під кутом найбільш масового запровадження типізації й стандартизації будівництва та використання не поодиноких машин, а цілої системи машин.

* * *

Характерною особливістю боротьби за зниження собівартості будівництва являється те, що **всі її заходи не уявляють собою сталої й твердої системи.** І це цілком природно, бо, як це ми вже підкреслювали, робота на будівництві провадиться без добре опрацьованих планів і проєктів, а то навіть і зовсім без них.

В роботі управлінь будівництв помічається дуже великий самоплив й понижена відповідальність за свою роботу. Це можна бачити хоч би з таких данних.

Порушення, що їх виявили органи Держбудконтролю під час обстеження на будмайданах за 1 півріччя 1933 р. такі:

Проведення будівництва без дозволу або без проектного матеріалу	Відступ від вимог попереднього контролю	Відступ від проектів	Відступ від плану організації робіт	Відступ від календарного плану робіт	Порушення правил будтехніки	Порушення кошторисної дисципліни	Невідповідність робсили, матер. можливості та графікові робіт	Незадовільна якість будівництва
1435	271	208	378	1057	404	227	222	195

В наслідок цих порушень, що безумовно свідчать про незадовільну якість всіх підготовчих заходів, ми по багатьох будівництвах маємо значне подорожчання. Так, по Шахтобуду подорожчання будівництва за 1-е півріччя складає 14%, або 2,5 млн. крб., по тресту Вуглезбагачення за цей же час—на 500 тис. крб., або на 7,3% і т. д.

Держинбуд, Луганбуд, Макбуд хоч дають деяке зниження вартості витрат на матеріали, на робітну силу, але вся економія з великим перебільшенням була з'їдена різними накладними видатками. Таким чином, відсутність належної організованости в роботі на будівництвах перешкоджує й відповідному запровадженню належних заходів, що спрямовані в бік зниження вартості будівництва, тягне успішність виконання накреслених планів назад. Отже, не можна серйозно зрушити справи зниження вартості будівництва до того часу, поки не буде ліквідовано плинності в роботі на будівництві.

Крім того, потрібно переглянути існуючу систему фінансового контролю з боку Промбанку. Вона далеко не сприяє, не примушує господарників вираховувати витрачання коштів відповідно до наслідків виробничої діяльності. І навіть більше того, вона утворює широкі можливості до безконтрольного використання кредитів. Так, наприклад, Велозавод витратив 600 тис. крб. на будівництво, яке не було зовсім передбачене за планом; Південбуд перевитратив за липень по заробітній платні 479 тис. крб. і ще більш за серпень; Макіївське будуправління Коксохеммонтажу перевитратило по накладним видаткам 883 тис. крб. і т. д.

Всі ці приклади з практики фінансуваня будівництва свідчать про те, що кожний господарник на будівництві має майже необмежені можливості у витрачанні коштів. І це дійсно так, бо інакше не можна зрозуміти того, чому на більш-менш крупному будівництві можна витратити 500—800 тис. крб. без відому Промбанку. Останній не знає, як витрачаються кошти, він лише в кінці відповідного звітного періоду (кварталу, півріччя) «згоджується» з зробленими вкладеннями в те або те будівництво.

Таким чином, система фінансового контролю з боку Промбанку фактично зводиться в значній мірі до реєстраційних функцій. Той контроль, який він здійснює щодо витрачання коштів на придбання матеріалів, зводиться до відмовлення сплати грошей за матеріали, що сплачені понад встановлені ціни, і також не досягає своєї мети. Кожне будуправління, маючи майже необмежені можливості маневрування з витрачанням коштів за окремими розділами кошторису, фактично мають широкі можливості обходити контроль з боку Промбанку.

Крім цих недоліків існуючої системи фінансового контролю, треба тут ще підкреслити, що вона сама по собі не досягає мети, бо вона охоплює лише вузьку ділянку роботи будівництва, цебто його фінансування. Тех-

нічно-економічної аналізи виконання обсягу робіт не провадиться. Серед величезного апарату Промбанку та його філій ми не маємо жодного інженера-будівельника. Відсутність інженерно-технічних робітників в системі Промбанку перешкоджує здійсненню справжньо-кваліфікованого фінансового контролю навіть у вузькому розумінні цього слова.

Вся система контролю Промбанку провадиться без урахування запровадження господарського розрахунку на будівництві. Він (контроль) не пов'язує щільно своєї роботи з роботою по організації й налагодженню системи обліку та звітності. Ось чому вся система фінансового контролю йде, головним чином, «по верхах». Вона не вскриває причин, що тягнуть за собою подорожчання будівництва, вона також не штовхає господарників рішуче стати на шлях перебудови своєї системи й піднесення їх відповідальності. Отже, ми вважаємо, що конче потрібно зразу стати на шлях перебудови роботи Промбанку. Останній мусить в своїй роботі зробити більший наголос на технічно-економічні аналізи перебігу будівництва, на здійснення справжнього господарського розрахунку. Існуючий розрив в роботі Промбанку з роботою органів Держбудконтролю за будівництвом потрібно ліквідувати.

Вся система контролю за будівництвом повинна набути більш інструктивного значення; без цього контроль сам по собі не буде досягати своєї мети в справі ліквідації всіх тих хиб, які тягнуть вивершення будівельної програми назад.

**
*

Наведені конкретні приклади, що характеризують фактичний стан організації ведення будівництва, являється досить доброю характеристикою стану господарського розрахунку. Як же працюють конкретно навколо запровадження госпрозрахунку по трестах та по будівлях?

По трестах. Якщо декілька місяців тому майже в кожному тресті існували спеціальні групи з госпрозрахунку, в завдання яких входило розробляти методологію й провадити інструктаж на будівництві, то тепер немає в жодному тресті спеціального робітника по опрацюванню питань госпрозрахунку. В наслідок цього починають «забувати» й відмахуватись від госпрозрахунку майже кожний сектор, кожний робітник тресту. Коли доводиться запитати, хто керує й відповідає за стан госпрозрахунку, то на це запитання можна одержати відповідь, що таких осіб немає.

Ті інструкції, що їх було розроблено по запровадженню госпрозрахунку в свій час, не уточнюються, не переглядаються. І навіть більше того. В жодному тресті не можна знайти цілком конкретних даних, які б свідчили про виконання контрольних функцій з боку тресту щодо запровадження госпрозрахунку по головних питаннях. Спеціальних виїздів з метою організації й інструктажа по питаннях госпрозрахунку не провадиться. Кожний сектор, кожна група провадить свою роботу цілком самостійно, без урахування вимог запровадження госпрозрахунку на будівлях.

Планування трестами в основному здійснюється порядком встановлення цінносного обсягу програми робіт. Кількісних показників виробництва, цебто виробництво натурових показників, якісних показників, цебто собівартість окремих видів продукції—не провадиться. В наслідок цього ми не маємо належного обліку, руху окремих елементів вартості будівництва (труд, матеріали та ін.).

Таким чином, роботу будівель фактично не контролюється з боку трестів. А це безумовно являється добрим штовхачем до безгосподарності, до фактичного відмовлення від контролю карбованцем наслідків господарювання.

По будівлях. Стан госпрозрахунку по будівлях можна характеризувати таким чином:

Проектно-кошторисними документами будівництва були задоволені, як це вже зазначалось, зі значним запізненням. І навіть деякі будівництва

(Макбуд, Кривбуд, Нікопільбуд та ін.) не забезпечені ними і до цього часу. Відсутність цих документів й занадто низька якість їх, а також непереведення окремих ланок та господарських одиниць (допоміжних підприємств) на самостійні баланси, утворюють в кінець несприятливі умови для запровадження госпрозрахунку.

Проробленої системи госпрозрахунку немає ані на жодному будівництві. Краммашбуд, який протягом 1933 р. організував свою роботу не погано, тепер її фактично зводить на нівець, тоді як він мав в цьому відношенні значні досягнення. Його досвід міг би бути досить корисним для всього будівництва. Але Південбуд і Індубуд не організували перенесення цього досвіду на інші будівництва, не вжили відповідних заходів для його покращення на Краммашбуді.

Керівництво бригадним госпрозрахунком майже зовсім не провадиться, якщо не мати на увазі Краммашбуд, який в цій справі дещо робить. На цьому будівництві ми маємо багато госпрозрахункових бригад, які систематично перевищували й перевищують завдання. Ось приклад сталості роботи госпрозрахункових бригад.

Кращі госпрозрахункові бригади Краммашбуду:

Прізвище бригадира	Продукційність праці до норм НКП						Відсоток економії матеріалів до норм					
	Червень	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень	Червень	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень
Меншун . .	142	141	201	147	136	127	—	2,5	10,1	10,0	1,6	2,5
Солодухин	140	166	154	188	132	144	—	2,0	25,1	20,0	5,2	9,5
Назаров . .	123	173	168	170	142	129	18,6	6,0	10,2	10,0	4,3	—
Козирев . .	128	181	151	155	177	—	—	50,0	5,4	2,0	2,8	—
Шелуха . .	159	163	185	180	—	—	—	9,0	47,3	21,6	—	—

Таких прикладів можна було навести досить багато по багатьох будівництвах. Але ці приклади безумовно не можуть правити за підставу для висновку—що бригадний госпрозрахунок знаходиться в доброму стані на будівництві; вони лише свідчать про переваги госпрозрахункових бригад понад не госпрозрахунковими бригадами.

Крім того ці приклади свідчать про те, що саме по госпрозрахункових бригадах є реальна можливість виконувати й перевиконувати завдання, підносити продуктивність праці «з місяця в місяць з квартала в квартал» (Сталін).

Отже повстає конча потреба систематизувати наявний досвід по будівництвах щодо запровадженя госпрозрахунку, покінчити з кустарщиною й самопливом на цій найважливішій ділянці роботи щодо організованого й найбільш ефективного розгортання будівництва.

Наркомати разом з трестами й найбільш великими будівництвами мусять опрацювати відповідне типове положення про госпрозрахунок на будівництві, під безпосереднім керівництвом Держплану та органів Держбудконтролю за будівництвом. Останні мусять цій справі приділити максимум уваги, бо лише єдність в основних засадах господарського розрахунку, а також єдність принципів здійснення контролю за перебігом будівництва зможе дійсно поставити на належну височінь планування будівництва. Крім цього потрібно, щоб управління кожного будівництва завчасно проробляло, на основі загальних засад про госпрозрахунок, конкретного плану керівництва будівництвом. Цей проброблений план мусить обов'язково затверджуватись правлінням відповідного тресту.

Таким чином, надавши відповідної плановості й контролю за організацією й запровадженням госпрозрахунку, можна дійсно покінчити на ба-

гатьох будівництвах з існуючим формально госпрозрахунком, який являється своєрідною ширмою для маскування безгосподарності. Але, успіхів по зміцненню госпрозрахунку безумовно можна буде домогтися лише в тому разі, коли відповідно до цього буде перебудовано роботу будтрестів та Наркоматів[1]).

Від редакції: Редколегія відмічає, що автором надто недостатньо висвітлені в статті питання робітної сили і зарплатні та їхній вплив на вартість будівництва; не підкреслений також негативний вплив на вартість будівництва розбухлих адміністративних видатків.

Зрушення в розміщенні галузей народного господарства*)

Соціалістична індустріалізація країни, завдання всебічного використання природних багатств і наближення промисловості до джерел сировини, виживання протилежності між містом і селом і ліквідації економічної відсталості національних районів зумовили конечність докорінно змінити розміщення продуктивних сил, що склалося в дореволюційній Росії.

В капіталістичній Росії властива капіталізмові нерівномірність територіального розміщення продуктивних сил виражалась в тому, що понад ¾ промисловості було зосереджено в 4 районах (Московському, Іванівському, кол. Петербурзькому і на Україні). Концентрація промислового розвитку країни в декількох районах Европейської Росії поряд з крайньою економічною і культурною відсталістю окраїн, зумовлювалася колоніальним положенням цих окраїн, супроти яких центр був метрополією. Сибір, Середня Азія, Кавказ, Закавказзя були перетворені на сировинні придатки до Центральної Росії, що не мали або майже не мали промислового пролетаріату, що зберегли на значній території найпримітивніші форми господарства і патріархально-феодальні відносини. Крайньою нерівномірністю характеризувалося розміщення і всередині самої метрополії.

Величезні природні багатства країни були вивчені в мізерній мірі. Це випливало із загальної економічної відсталості дореволюційної Росії, із провадженої російським і чужоземним капіталом політики хижацької експлуатації невеликої частини родовищ природних копалин та інших природних ресурсів лише в найбільш обжитих і приступних транспортними й іншими умовами районах.

Нерівномірність розміщення продуктивних сил церської Росії можна простежити на всіх галузях її господарства.

Чорна металургія була зосереджена майже цілком на Півдні Росії. В 1913 р. заводи Донбасу й Наддніпрянщини продукували 74% чавуну, решта продукції зосереджувалася на невеликих, технічно відсталих заводах Уралу і Центру, що працювали на деревному вугіллі.

Іще більшою концентрацією відзначалася кам'яновугільна промисловість Росії. Добування кам'яного вугілля майже цілком було сконцентроване в Донбасі, питома вага якого в загальному видобутку вугілля Росії становила в 1913 р. 87%. Величезна країна перебувала в залежності від одного вугільного району.

Машинобудівництво, надто слабо розвинуте в аграрній Росії, в основному було зосереджене в центральних районах—на території нинішніх Московської і Ленінградської областей і на Україні. В національних окраїнах Росії машинобудівництва не було.

Бавовняна промисловість також групувалася на територіях нинішньої Московської, Іванівської і Ленінградської областей. Лляна промисловість

*) Перклад статті з книжки „Итоги первой пятилетки"—вид. Держплану СРСР 1933 року.

більше ніж на 50% була сконцентрована в Іванівській області, хоч основні маси льону-довгунця продукували в Західній області, Білорусії та інших районах.

Вся цукрова промисловість концентрувалася на Україні і в ЦЧО.

Відповідно до розміщення продуктивних сил царської Росії в промисловості й сільському господарстві йшов розвиток залізничного транспорту. Основна мережа залізниць розходилася радіусом від центра і в основному зосереджувалася в європейській частині Росії, що мала відносно розвинуту мережу залізниць (11,3 км на 1.000 км^2 проти 0,6 км в Сибіру, Казакстані та інших далеких районах).

Поза промисловим розвитком лишалися такі багатенні сировинні райони, як Середня Азія, що була постачальником бавовни, Закавказзя, де по-хижацькому експлуатували лише нафтові родовища, відрубно від усього господарського життя закавказьких національностей, Сибір з її невичерпаними багатствами вугілля, руд тощо, Казакстан та інші райони.

Таке розміщення продуктивних сил у капіталістичній Росії випливало з їх капіталістичної форми розвитку, відповідало рівню їх дореволюційного розвитку і інтересам поміщиків та капіталістів, які були заінтересовані в тому, щоб окраїни перебували «в стані напівдикості і найсправжнісінької дикості» (Ленін).

Пролетарська держава, що ставила своїм основним завданням соціалістичну індустріалізацію країни, не могла миритися з таким розміщенням продуктивних сил народного господарства. Соціалістичне розміщення продуктивних сил є частина програми побудови соціалізму. В період відбудови свого господарства Радянський союз, використовуючи старий основний капітал, не міг посутньо відмінити укладене розміщення і тільки в період широкої реконструкції народного господарства Союзу, в період велетенського нового будівництва на основі п'ятирічного плану—на всю широчінь можна було поставити питання соціалістичного розміщення продуктивних сил СРСР.

В плані першої п'ятирічки знайшли свій відбиток основні вказівки Маркса, Енгельса, Леніна і Сталіна—щодо раціонального розміщення продуктивних сил в соціалістичному господарстві і виживання протилежності міста і села.

Рівномірніший розподіл промисловості, наближення промисловості до джерел сировини, спеціалізація економічних районів, виживання економічної і культурної відсталості національних районів, посилення обороноспроможності країни—такі основні моменти, що знайшли свій вираз у плані першої п'ятирічки.

Основні лінії соціалістичного розміщення продуктивних сил, що дала п'ятирічка, були доповнені рішеннями партії і уряду про створення другої вугільно-металургійної бази на Сході, про припинення надалі промислового будівництва у великих міських центрах, які вже склалися, в першу чергу у Москві и в Ленінграді, і про спеціалізацію сільсько-господарських областей.

«Схвалюючи рішення ЦК від 15 травня 1930 р. щодо Уралу, XVI з'їзд підтверджує, що «індустріалізація країни не може спиратися надалі тільки на саму південну вугільно-металургійну базу. Життєво доконечною умовою швидкої індустріалізації країни є створення на Сході другого основного вугільно-металургійного центру СРСР через використання багатенних вугільних і рудних родовищ Уралу й Сибіру» [1]).

«Разом з тим з'їзд визнає за доконечне форсований розвиток у східних районах (Урал, Сибір, Казакстан, Середня Азія) і інших галузей

---

[1]) Постанова ЦК від 15 травня 1930 р.

промисловості, що спираються на місцеві сировинні ресурси (кольорова металургія, текстильна промисловість тощо)» [1]).

Ці основні настанови першого п'ятирічного плану, розвинуті й доповнені рішеннями XVI з'їзду ВКП(б), означали величезне зрушення промисловості на Схід, вищі темпи індустріалізації і загальний економічний зріст раніше відсталих районів.

Тим самим в промислову експлуатацію втягалося в минулому майже незаймані велетенські природні багатства величезної території країни.

Невичерпані родовища кам'яного вугілля Кузнецького басейну, Караганди та інших районів, залізна руда Уралу й Сибіру, світового значення родовища кольорових металів Казакстану й Середньої Азії, багатенні джерела гідроенергії, лісові масиви, нові нафтові родовища, численні родовища інших корисних копалин—стали за природну основу для руху промисловості на Схід.

Ці природні ресурси, відомі раніше лише в найзагальніших обрисах, були помножені і підготовлені до промислової експлуатації широко розгорнутими геолого-розвідними й вишуковими роботами першої п'ятирічки.

Велетенське будівництво, яке розгорнула пролетарська держава в роки першої п'ятирічки, зумовило значні зрушення в розміщенні продуктивних сил народного господарства Союзу РСР по всіх галузях і вирішальним щодо цього фактором стала організація на Сході другої вугільно-металургійної бази. За природну основу для організації другої вугільно-металургійної бази на Сході стали вугільні й рудні родовища Уралу й Сибіру. Розмір розвіданих геологічних запасів залізних руд цих районів, перерахованих на метал, на початок 1932 р. визначився в 635 млн. тонн. Розмір виявлених для промислової експлуатації запасів кам'яного вугілля Уралу, Західного Сибіру й Караганди (Казакстан) визначається в 9,5 млрд. тонн, а розмір геологічних запасів—в 450 млрд. тонн. Ці цифри, що не охоплюють собою величезних запасів вугільних родовищ Східного Сибіру й ДСК та залізорудних родовищ Далекого Сходу, Казакстану й Середньої Волги, достатньо характеризують величезні перспективи, що відкриваються в зв'язку з втягненням в промислову експлуатацію природних ресурсів східних районів.

В результаті будівництва першої п'ятирічки в чорній металургії, за одночасного чималого збільшення витопу чавуну на заводах першої металургійної бази—України, досягнуто посутнього зрушення в територіальному розміщенні чорної металургії. Роль східних районів СРСР у загальному витопі чавуну підвищилася з 21% в 1927-28 р. до 25% в 1932 р. Це підвищення питомої ваги східних районів є наслідком введення в експлуатацію лише перших агрегатів Магнітогорського і Кузнецького металургійних заводів і реконструкції уральської металургії. Цілковите освоєння створених продукційних потужностей і закінчення провадженого на Сході будівництва ще більше підвищать значення і питому вагу Сходу в металургії Союзу в другому п'ятирічці.

Приміром, Магнітогорський завод на кінець першої п'ятирічки вступив в експлуатацію двома домнами, а будується його на 8 домен; Сталінський завод Кузбасу з 4 будованих домен ввів у 1932 р. в експлуатацію одну домну. Ці масштаби провадженого будівництва, поряд з будівництвом інших нових металургійних заводів Сходу і завершенням реконструкції уральської металургії визначають подальші територіальні зрушення в розміщенні чорної металургії.

Одночасно із створенням і форсованим розвитком другої вугільно-металургійної бази на Сході протягом першої п'ятирічки виконано широку програму будівництва, реконструкції і розширення металургійних підпри-

---

[1]) Постанова XVI з'їзду ВКП(б) „Про виконання п'ятирічного плану промисловості".

ємств, що базуються на рудах другорядних басейнів,—до таких підприємств відносяться заводи Липецька, Тули, Кулебак та ін.

Протягом першої п'ятирічки були проведені широкі розвідні роботи по новому залізорудному басейну—Курській магнітній аномалії. Розвідки ці дали блискучі результати, підготовивши до промислової експлуатації гігантські родовища багатих руд. Величезне значення мали геолого-розвідні роботи, здійснені за роки першої п'ятирічки в районах першої вугільно-металургійної бази, що підготовили до промислової експлуатації нові сотні мільйонів тонн металу в залізорудних запасах Кривого Рогу і Керчі і що забезпечили дальший зріст металургії Півдня СРСР.

В царині кам'яновугільної промисловості, що зосереджувалася до революції, як було вказано вище, виключно в Донбасі, сталося значне зрушення в розміщенні її уже на початок першої п'ятирічки. В 1927 р. за великого зростання абсолютних розмірів видобутку вугілля проти 1913 р. питома вага Донецького басейну становила 78% замість 87% в 1913 р.; в той же час питома вага Сходу збільшилася з 11,7% в 1913 р. до 19,0% в 1927-28 р., а за роки п'ятирічки виросла до 25,8%.

Величезне будівництво, проведене в першій п'ятирічці в нових вугільних районах Сходу (Кузбас, Караганда) і Підмосковному басейні, зумовило підвищення питомої ваги цих районів і раціональніше розміщення вугільної промисловості по території Союзу. Це нове розміщення кам'яновугільної промисловості безпосередньо було зв'язане з територіальним розподілом кам'яновугільних запасів країни. Досить сказати, що з усієї суми виявлених до промислової експлуатації кам'яновугільних ресурсів СРСР близько 70% зосереджено в районах Уралу й Сибіру, в тому числі понад 60% в Кузбасі. Такі райони, як Казакстан, що розпоряджає виявленими до промислової експлуатації мільярдними запасами кам'яного вугілля, Середня Азія, Підмосковний басейн, кам'яновугільні родовища Закавказзя, північних районів СРСР та ряду інших були майже незаймані в дореволюційні часи і лише за роки п'ятирічки дістали великого розвитку.

Під кінець першої п'ятирічки замість одного району великого добування вугілля—Донбасу—Радянський союз має вже 7 великих районів: Донбас, Кузбас, Караганда, Челябінський, Кізел, Черемхово і Підмосковний басейн. Кузбас збільшив свій видобуток з 878 тис. тонн в 1913 р. до 2,5 млн. тонн за 1927-28 р. і 7,3 млн. тонн в 1932 р., тобто майже в 3 рази за період першої п'ятирічки.

Караганда виросла на великої потужності вугільний район, що дає уже в 1932 р. 723 тис. тонн видобутку вугілля з величезними перспективами дальшого розвитку.

Сильно зросло добування вугілля на Далекому Сході, в Черемховському басейні та Підмосковному басейні, в Ткварчелах та ін.

Для характеристики зрушень, що відбулися протягом першої п'ятирічки в розміщенні паливної промисловості, треба вказати на різке збільшення добування торфу, як надто важливого виду місцевого палива, що дало можливість організувати на цій базі потужні енергетичні господарства в ряді районів Союзу (Московська, Іванівська області, Горьківський край, Білорусія, Урал та ін.).

Посутні зміни внесено за роки п'ятирічки в розміщення нафтової промисловості. До революції вона була зосереджена виключно в Бакинському і Грозненському районах. За роки п'ятирічки нафтодобування цих районів, що спирається на широкі розвідки, які виявили нові верстви, і на здійснену реконструкцію промислового господарства, було дуже збільшено. Разом з тим під кінець першої п'ятирічки в експлуатацію були включені родовища ряду нових районів, що мають великі перспективи промислового розвитку (Майкоп, Урал, Стерлітамак та ін.), і розвинуто райони, нафтовидобуток яких на початок п'ятирічки був незначний (Емба, Туркменія, Сахалін). Питома вага перелічених вище нових районів в промислових запасах

нафти, бувши мізерною на початок п'ятирічки, підвищилася до 12% на кінець п'ятирічки, а в геологічних запасах нафти вона становить уже 35%. Зрозуміле звідси значення проведених розвідних робіт і здійснених за роки п'ятирічки територіальних зрушень у розміщенні нафтової промисловості.

Поряд з організацією нафтобудування в ряді нових районів проведено будування мережі нафтопроводів: Баку—Батум, Грозний—Туапсе, продуктопроводу Армавір—Трудова і будування нафтопереробних заводів у основних районах споживання нафтопродуктів. Ці заходи вносять докорінні зміни в розміщення нафтової промисловості.

Розміщення електробудівництва в першій п'ятирічці стало за надто важливий елемент нового розміщення продуктивних сил, забезпечуючи як докорінну технічну реконструкцію старих промислових районів, так і створення енергетичної бази для індустріального розвитку нових районів.

В наслідок першої п'ятирічки встановлена потужність всіх електростанцій Союзу виросла в 2,4 раза. Мережа великих районних електростанцій поширилася з 18 в 1928 р. до 43 в кінці 1932 р.

В результаті цього будівництва і реконструкції старих електростанцій потужність електростанцій Ленінградської області підвищилася з 284,1 тис. квт в 1928 р. до 410,3 тис. квт в 1932 р. Станції Московської області підвищили свою потужність відповідно з 387,5 тис. квт до 665,3 тис. квт. Потужність станцій всіх областей, що входять до складу групи старопромислових районів, тобто Ленінградської, Московської, Іванівської областей і Горьківського краю,—підвищилася з 819,8 тис. квт до 1.555.1 тис. квт.

Надто швидко зросла потужність електростанцій протягом першої п'ятирічки на Уралі, де потужність підвищилася з 131,1 тис. квт в 1928 р. до 434 тис. квт в 1932 р.

Проблема електропостачання Донбасу та іншим промисловим районам України розв'язана підвищенням потужності електростанцій УСРР з 465,2 тис. квт в 1928 р. до 1.428,9 тис. квт в 1932 р.

Потужність станцій ЗСФРР зросла з 141,4 тис. квт до 220,5 тис. квт.

Серед новоспоруджених і радикально реконструйованих протягом першої п'ятирічки електростанцій особливо виділяються Каширська з потужністю на кінець п'ятирічки в 186 тис. квт, Шатурська — 136 тис. квт, I МГЕС—107 тис. квт, «Красный Октябрь»—111 тис. квт, Штерівка—157 тис. квт, Зуївська—150 тис. квт, Горгрес—158 тис. квт, Челябінська —100 тис. квт. «Красная звезда» в Баку—109 тис. квт і найбільша в Европі гідростанція Дніпрогес ім. Леніна з потужністю, введеною в експлуатацію на кінець п'ятирічки, в 310 тис. квт і з проектною потужністю в 558 тис. квт.

Розвиток машинобудівництва СРСР в першій п'ятирічці здійснявся на основі високих темпів росту старих машинобудівельних районів, що виступають як основні бази індустріалізації відсталих районів і одночасно широкого розвитку машинобудівництва в нових районах. Створення другої вугільно-металургійної бази передумовило зрушення на Схід, насамперед важкого і транспортного машинобудівництва.

У східних областях СРСР збудовано такі основні машинобудівельні підприємства: Свердловський завод металургійного устаткування, Челябінський тракторний завод, Челябінський абразивний завод, Іркутський завод гірничого устаткування, Ташкентський завод с.-г. машин, В.-Салдинський завод залізних конструкцій, цехи залізних конструкцій Кузнецькбуду і Магнітобуду; реконструйовано ряд заводів — Златоустівський інструментальний, металічний завод ім. Ільїча в Ташкенті, Усть-Катавський вагонний завод, Челябінський сільмаш, Пермський завод сепараторів, Дальзавод, розгорнуто будівництво Комсомольської верфі на Далекому Сході, Тагільського вагонного заводу, Сибірського заводу текстильного машино-

будівництва, Сибірського заводу гірничого устаткування, Свердловського заводу хімічної апаратури і заводу електроапаратури, карбюраторного заводу на Середній Волзі; почато будівництво Кузнецького паровозобудівельного заводу, Орського тепло- і паровозобудівельного заводу, моторового заводу в Башкирії та ін.

Цей перелік основних машинобудівельних об'єктів, далеко не вичерпуючи виконаної програми нового будівництва, достатньою мірою наочно показує, що і машинобудівництво розселялося більш рівномірно по всій країні як в районах Надволжя, Уралу, Західного Сибіру та ін., так і в віддалених національних районах Союзу, створивши основу до їх подальшої індустріалізації.

В галузі хімічної промисловості, що являла собою найвідсталішу галузь, перед Радянським союзом стояло завдання заново створити в першій п'ятирічці промисловість основної хімії і тому в даному разі слід говорити не про зрушення за період першої п'ятирічки, а про розміщення нової хімічної промисловості. Розв'язання цього завдання вимагало форсованого розвитку розвідних робіт на хімічну сировину, в результаті яких за роки п'ятирічки були викриті величезні запаси апатитових покладів в Хібінах, що виміряються мільярдами тонн, потужні поклади фосфоритів в Казакстані, на Середній Волзі, в центральних областях Европейської частини СРСР, на Україні, світового значення родовища калійних солей на Уралі, родовища сірки в Середній Азії і на Середній Волзі і ряд інших багатенних джерел хімічної сировини. В період першої п'ятирічки створено ряд сірчанокислотних заводів (Полєвський, Красно-Уральський та ін.), заводів азотової і добривної (тукової) промисловості (Березники, Бобрики, Чорноріченський, Костянтинівський, Актюбінський та ін.), створено промисловість фосфорних добрив з апатитових руд Кольського півострова, а також з фосфоритів Вятського краю і Казакстану, розгорнуто добування калійних солей на Уралі і т. д.

В зв'язку з розвитком на Уралі і в Західному Сибіру чорної металургії на мінеральному паливі, в цих районах виникла потужна коксохімічна промисловість (Сталінський завод, Кемерово, Кізел, Магнітогорськ).

Уже ці основні будови хімічної промисловості дають наочне уявлення про охоплення нових неіндустріалізованих районів Союзу і втягнення в орбіту соціалістичного будівництва природних багатств найвіддаленіших і цілком занедбаних в минулому районів, як Хібіни, розміщені за полярним колом, Березники та ін.

Розгортання промислового будівництва на Сході і в національних районах Союзу не обмежувалось галузями важкої промисловості. За роки першої п'ятирічки східні райони вкрилися густою мережею підприємств легкої і харчової промисловості. На базі власної сировини і власних енергетичних ресурсів у східній частині Союзу та в його національних районах збудовано ряд бавовняних, чинбарних і взуттєвих підприємств. Створено широку мережу підприємств харчової індустрії, до складу якої ввійшли цукроварні, консервні, олійні заводи, кондиторські фабрики, м'ясокомбінати, холодники.

Серед підприємств легкої промисловості своїм значенням особливо виділяється мережа заново збудованих шовкомотальних заводів у республіках Середньої Азії і Закавказзя, бавовняні фабрики в Фергані й Ашхабаді, великий чинбарний завод в м. Фрунзе, розгорнуте будівництво двох величезних бавовняних комбінатів у Ташкенті й Барнаулі та ін.

З підприємств харчової промисловості виділяється мережа консервних заводів в основних продукуючих районах країни і таких віддалених районах, як Камчатка, розгорнуте будівництво цілої серії цукроварень в Киргизії, Казакстані, Західному Сибіру і Далекому Сході, будівництво м'ясокомбінатів—Семіпалатінського, Орського, Верхнеудінського.

Розміщення сільського господарства в царській Росії характеризувалося протипоставленням продукуючих і споживаючих районів і відсутністю

послідовної спеціалізації сільсько-господарських районів, відсутністю, зумовленою універсалізмом дрібнотоварового селянського господарства.

Соціалістична реконструкція сільського господарства, створення найбільшого в світі землеробства і розв'язання в основному зернової проблеми зумовило можливість зрушень в розміщенні цієї галузі народного господарства в напрямі найефективнішого використання ґрунтових і кліматичних умов окремих районів Союзу.

Питома вага нових районів у засівних площах технічних культур виросла з 48% в 1928 р. до 57% в 1932 р. за одночасного розширення засівних площ технічних культур у старих районах.

Створення власної сировинної бази бавовняної промисловості здійснялося на основі розширення головних бавовникових баз СРСР, з одночасним створенням нових бавовникових районів, питома вага яких (УСРР, Північний Кавказ, Крим, Н. Волга) в засівних площах бавовника підвищилась з 0,2% в 1928 р. до 19,7% в 1932 р.

Поряд із зміцненням лляної бази старопромислових районів здійснено просування льону на Схід. Цукровий буряк також просунуто в нові райони, наслідком чого їхня питома вага в загальних засівах буряку в СРСР підвищилася.

В царині зернових культур одночасно із зміцненням зернової бази України. Надволжя і Північного Кавказу протягом першої п'ятирічки було здійснено просування пшениці на Схід. В царині сільсько-господарського розвитку центральні промислові райони з районів так званої споживаючої смуги, цілком залежних від завозу сільсько-господарських продуктів з інших районів, перетворюються на райони інтенсивного спеціалізованого сільського господарства з упором на розвиток технічних і кормових культур продуктивного і молочного тваринництва і широкого розгортання приміських господарств.

Це нове розміщення сільського господарства, що здійснюється в напрямі спеціалізації сільсько-господарських районів, забезпечило на базі колгоспного і радгоспного будівництва використання нових десятків мільйонів га засівних площ, дозволило добитися величезних наслідків у підвищенні ефективності використання найцінніших земель і кліматичних умов південної і субтропічної зони Радянського союзу через розширення засівів найцінніших технічних культур.

У згоді з тими територіальними зрушеннями, які відбулися на кінець першої п'ятирічки у провідних галузях народного господарства, розвивалося і будівництво транспорту.

З 14.000 км нових залізничних шляхів, початих будовою в першій п'ятирічці, і 6.500 км, зданих на кінець п'ятирічки в експлуатацію,—близько 80% відноситься до районів Сходу. В експлуатацію вступили лінії: Борове—Акмолінськ—Караганда, Ленінськ—Новосибірськ, Картали—Магнітна, Курган—Свердловськ та ін.; в період першої п'ятирічки збудовано величезного протягу залізницю — Турксиб, що встановила нові міжрайонні зв'язки між Середньою Азією та Сибіром. Магістраль ця створила величезні передумови до розвитку продуктивних сил у районах, що були в минулому відірвані від промислових центрів.

В першій п'ятирічці освоєно нові морські шляхи: встановлено регулярні рейси по Карському морю і приступлено до транспортного освоєння всього Північного морського шляху від Білого моря до Берінгової протоки. Здійснено спорудження одного з найбільших в Європі Біломорсько-Балтійського каналу, що відкриває найближчий шлях морським суднам із Ленінграду в північні моря. Освоєно і поширено судноплавство на всьому протязі важливіших річкових шляхів Сибіру—Єнісея, Обі, Лени та ін. Освоєння морських і річкових шляхів Крайньої Півночі відкриває широкі перспективи розвитку продуктивних сил особливо відсталих з господарського і культурного погляду народів Півночі.

Нові шляхи сполучення, що вступили в експлуатацію, а також транспортне господарство, що перебуває в періоді будування, створюють передумови до дальшого рівномірного розміщення продуктивних сил на обширній території Радянського союзу.

Схарактеризовані вище територіальні зрушення в розміщенні окремих галузей народного господарства в результаті першої п'ятирічки показують просування промисловості на Схід, наближення центрів промислової продукції до джерел сировини і енергії, величезне прискорення індустріального розвитку раніше відсталих аграрних районів Радянського союзу.

Досягнені наслідки в наближенні промисловості до джерел сировини і енергії, зумовлюючи собою розв'язання диспропорцій в розвитку народного господарства окремих районів країни, що історично склалися, зумовлюючи ліквідацію глибочезного розриву між відносно високим рівнем промислового розвитку невеликої групи центральних і південних районів, і виключною відсталістю господарського і культурного розвитку усієї решти території країни, забезпечили разом з тим величезне підвищення народногосподарської ефективності вкладуваних у будівництво засобів і суспільної праці. Зрушення промисловості на Схід, яке спирається на створення другої вугільно-металургійної бази, нове рівномірніше розселення промисловості, і разом з нею створення нових пролетарських баз стало за потужний стимул прискорення загальноекономічного розвитку раніше відсталих районів. Соціалістична реконструкція сільського господарства східних районів, широке розгортання радгоспного і колгоспного будівництва створюють із районів несталого екстенсивного землеробства надійні сировинні і харчові бази Радянського союзу.

Створення нових промислових центрів на Сході, що потребувало величезного розгортання нового будівництва, було б неможливе без повного освоєння, зміцнення і дальшого розвитку продукційних потужностей старих промислових районів центру і півдня СРСР. Старі промислові райони центру і півдня, реконструювавши успадковану від царської Росії промисловість, зміцнивши і поширивши її будівництвом нових величезних підприємств, стали базою технічного переозброєння народного господарства країни в цілому. Цей новий міжрайонний поділ праці, матеріальна і технічна допомога індустріальному розвиткові відсталих районів, що прийшла на зміну колоніально-експлуататорським відносинам царської Росії, потребували спеціалізації старих промислових районів, особливо районів центру, на поставленні й розвитку кваліфікованих галузей важкої індустрії—машинобудівництва, хімії, електропромисловості, — найбільш відповідальних і технічно складних галузей легкої і харчової індустрії. Величезні кроки наперед в розвитку індустріальної потужності старих районів були закріплені за роки п'ятирічки промисловим освоєнням власних сировинних і енергетичних ресурсів цих районів, що величезною мірою ослабили залежність цих районів від далекопривізного палива і сировини.

Таким чином рух промисловості на Схід, створення нових індустріальних центрів, що зумовлює рівномірніше розселення промисловості і підвищення ефективності використання природних ресурсів країни, потребувало дальшого зміцнення індустріальної потужності старих промислових районів, високих темпів їхнього господарського розвитку і переводу всієї економіки на вищу технічну базу.

Такі основні підсумки першої п'ятирічки в царині розміщення продуктивних сил. Послідовним здійсненням принципів соціалістичного розміщення продуктивних сил в будівництві першої п'ятирічки створено нову, вищу продуктивну силу суспільної праці, розширено і зміцнено опорні пункти пролетарської диктатури, створено велетенські передумови дальшого соціалістичного перетворення всього господарства Радянського союзу.

ЗМІСТ ЖУРНАЛУ «ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ»

за 1933 рік.

№ 1—2.

«Підсумки першої п'ятирічки» (доповідь т. Й. Сталіна на об'єднаному пленумі ЦК і ЦКК ВКП(б) 7 січня 1933 р.). **«Про роботу на селі»** (промова т. Й. Сталіна на об'єднаному пленумі ЦК іЦКК ВКП(б), 11 січня 1933 р.). **Лютневий 1933 р. пленум ЦК КП(б)У** (Про підсумки хлібозаготівель на Україні—резолюція пленуму ЦК КП(б)У, ухвалена на засіданні 7 лютого 1933 р.). С. Крамер—Народньо-господарський план УСРР на 1933 р. В. Березіков.—Завдання сільського господарства України в 1933 р. Дятленко І., Красношапка Г., Резніков Ф.—Завдання організаційного зміцнення колгоспів і підвищення врожайності, Л. Ландо—Перебіг розгортання колгоспної торгівлі на Україні. Е. Стефановський—Хімізація народн. господарства України й народно-господарський план 1933 р. Проф. В. Бошко—Проблема виходу на Донбас. М. Манзон—Деякі організаційні питання нашого планування.

З. Равдель—Більше принципіальної чіткості в госпрозрахунковій справі (рецензія).

№ 3—4.

Промова т. Й. Сталіна на першому всесоюзному з'їзді колгоспників-ударників, 19 лютого 1933 р. П. Постишев—Про завдання весняної сівби та постанову ЦК ВКП(б) від 24-І 1933 р. (доповідь на об'єдн. пленумі Харківського Облпаркому і Міськпаркому). С. Косіор Підсумки хлібозаготівель і завдання КП(б)У у боротьбі за піднесення сільського господарства України (доповідь на пленумі КП(б)У). М. Скрипник—Методи й проблеми планувальної роботи в світлі постанов січневого пленуму ЦК ВКП(б). Р. Сальман—Бойові завдання важкої промисловості України в 1933 р.—першому році другої п'ятирічки. Б. Міронов—Електрогосподарство України на порозі другої п'ятирічки. С. Канарський—Житлове та комунальне господарство в 1933 р. Чернявський І.—Основні завдання республіканської та місцевої важкої промисловості України на 1933 р.

№ 5—6.

Мобілізуємо маси на своєчасну поставку зерна державі (промова тов. Постишева на пленумі ЦК КП(б)У 10-V-33 р.). В. Березіков.—До більшовицької боротьби за успішне переведення збиральної кампанії. В. Василенко—Негайно вивезти вугільний Донбас на широкий шлях перемог. В. Кривенко—Витягнути чорну металургію на передові позиції соц. індустріалізації. С. Бондаренко—В більшовицьку боротьбу за сінозбиральну кампанію 1933 р. Акад. К. Воблий—Розміщення продукційних сил у басейні Дніпра. Я. Ряппо—Машинобудівництво Украї-

ни на порозі другої п'ятирічки. Е. Стефанівський—Перспективи технологічних зрушень у хімії вугілля в умовах Наддніпрянщини.

В. Покшишевський—Природні ресурси (рецензія).

№ 7—8.

Загальні підсумки виконання першого п'ятирічного плану розвитку народного господарства Союзу СРР. С. Крамер—Основні моменти плану на III квартал 1933 р. М. Шафір і Є. Йофе—Області України в програмі капітальних робіт 1933 р. М. Павлов—Посилити боротьбу за план першого року другої п'ятирічки. Н. Лівшиць—Промисловість України на новому піднесенні. М. Здоровець—Підсумки виконання плану з праці в першому півріччі та завдання на III квартал 1933 року. І. Ціmехман—Основні передумови до організації на Україні виготовлення виробів з топленого каменю. Л. Ліхтенштейн—Підсумки мобілізації внутрішніх ресурсів у пром-сті України. **Постанова президії ЦКК та колегії НК РСІ** «Про планування нормативів у тваринницьких радгоспах України». **Від редакції**—«В більшовицьку боротьбу за соціалістичне тваринництво».

№ 9—10.

До нових перемог у боротьбі за освоєння (Промова т. П. Постишева на І Харківській виробн.-технічній конференції машинобудівельних заводів.—**Підсумки виконання будівельної програми першої п'ятирічки** (з книжки «Итоги первой пятилетки», вид. Держплану СРСР). А. Вольмір—Актуальні завдання будівельної індустрії. Б. Леонін—Підсумки і завдання боротьби за економію металів. В. Ван та Б. Миронов——Електрогосподарство УСРР в 1933 р. та завдання підготовки його до зимового максимуму 1933-34 р. Р. Панчешніков.—До характеристики споживання палива у Київськ. області.

О. Бик. Піднести критику буржуазно-реставраторських теорій у конкретній економіці на вищий щабель (рецензія). Б. Л. Давідович, Я., Калугін С. й др. Завод разработал вторую пятилетку (рецензия).

№ 11—12.

На порозі XVII з'їзду ВКП(б) і XII з'їзду КП(б)У.—**Підсумки 1933 сільгосп. року і завдання готування весняної сівби:** 1. Доповідь т. В. Я. Чубаря на об'єднаному пленумі ЦК і ЦКК КП(б)У, 18-XI-33 р., 2. Промова т. П. П. Постишева на об'єдн. пленумі ЦК і ЦКК КП(б)У, 19-XI-33 р., 3) Резолюція об'єдн. пленуму ЦК і ЦКК КП(б)У на доповідь т. В. Я. Чубаря, ухвалена 22-XI-33 р. В. Ван і Б. Миронов—Електрогосподарство УСРР в 1933 р. та завдання підготовки його до зимового максимуму (закінчення). В. Ван—Чергові завдання електрифікації с. господарства УСРР. Б. Шульман—Упорядкувати постачання руди південній металургії. Б. Бакуменко—Про становище українських кар'єрів металургійного вапняку. Д. Славензон—Осінньо-зимовий ремонт тракторів 1933-34 р., В. Коваленко—Стан будівництва 1933 р.

Зрушення в розміщенні продукційних сил СРСР.

ЗМІСТ

Стор.

Передова — На порозі XVII з'їзду ВКП(б) і XII з'їзду КП(б)У . . . . 3— 20

Підсумки 1933 сільськогосподарського року і завдання готування весняної сівби: . . . . 21— 65

1. Доповідь тов. В. Я. Чубаря на об'єднаному пленумі ЦК і ЦКК КП(б)У 18/XI—33 року:

2. Промова тов. П. П. Постишева на об'єднаному пленумі ЦК і ЦКК КП(б)У 19/XI—33 року.

3. Резолюція об'єднаного пленуму ЦК і ЦКК КП(б)У на доповідь тов. В. Я. Чубаря, ухвалена 22/XI—33 року.

В. Ван і Б. Миронов — Електрогосподарство УСРР в 1933 році та завдання підготовки його до зимового максимуму . . . . 67— 73

В. Ван — Чергові завдання електрифікації сільського господарства УСРР . . . 76— 84

В. Шульман — Упорядкувати постачання руди південній металургії . . . . . . 85— 89

Б. Бакуменко — Про становище українських кар'єрів металургійного вапняку . 90— 96

Д. Славензон — Осінньо-зимовий ремонт тракторів (1933—34 року) . . . . . . 97—105

В. Коваленко — Стан будівництва 1933 року . . . . 106—115

Зрушення в розміщенні галузей народного господарства . . 116—123

Зміст журналу за 1933 рік . . . . 124—125

Центральна наукова бібліотека Х.Д.У.
Інв. №

РЕДКОЛЕГІЯ: Березіков В. С., Наумов Д. Б, Павлов М. Р., Сальман Р. Б., Супоницький Ш. І., Тун Я. А. (відповідальний редактор), Яковська Н. Е. Зав. ред. Каплан Д. А.

ДЕРЖАВНЕ ВИДАВНИЦТВО „ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ“

ЩОМІСЯЧНИЙ ПОЛІТИЧНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ЖУРНАЛ

„Господарство України“

Щомісячний журнал Держплану УСРР «Господарство України» 1933 року вступає в II-й рік свого існування. З 1934 року журнал є органом Держплану УСРР і УНГО (Управління Нар.-Господарським Обліком).

Журнал «Господарство України» є єдиним на Україні політичним й планово-економічним журналом, що висвітлює питання конкретної економіки й економічної політики, а також теоретичні проблеми народного господарства.

Журнал «Господарство УкраїниІ бореться за генеральну лінію партії, за соціалістичне планування. Журнал мобілізує на виконання планів, синтезує досвід місцевих планових й оперативних органів, дає синтез техніки й економіки, висвітлює на основі марксизму-ленінізму питання перспективного і поточного планування.

Журнал «Господарство України» відбиває динаміку народного господарства та окремих його галузей, опрацьовує теоретичні і методологічні питання побудови єдиного соціалістичного обліку, в зв'язку з плануванням на промислових підприємствах, в колгоспах і радгоспах.

Журнал «Господарство Укріни» обслуговує робітників планових органів, широкий актив партійних, професійних і господарських організацій й установ та учнів економічних й технічних ВУЗ'ів.

ПРИЙМАЄТЬСЯ ПЕРЕДПЛАТА НА 1934 РІК

Умови передплати: на 1 рік—30 крб.; на 6 м-ців—15 крб.

Адреса редакції: Харків, будинок Держпромисловості.

Телефони: Загально-міський № 9-18-66, комут. Держпрому № 5-69.