

Проф. В. Бошко

Проблема виходу на Донбас¹⁾

Подаючи тут коротку гідрографічну та економічну характеристику районів, що тяжуть до досліджуваного виходу, ми маємо на оці не самий лише зазубневий вихід на Донбас, а й дальше сполучення Дніпра через річки Самару—Вовчу—Казенний Торець—Північний Дінець з Доном. В перспективі це сполучення буде продовжене також і в напрямі, з одного боку, Волги через Волго-Донський канал, з другого—до Надкаспію, через Манічський канал, що відкриває шлях на Закавказзя, Середню Азію і Казакстан.

Однак, цей нарис так далеко не заходить, обмежуючись покищо межами районів, що тяжуть до траси Дніпрянсько-Донецького сполучення.

І. Історична частина

Вихід Дніпра на Донбас, як і інші виходи з Дніпра в інших напрямках, ставлено як велику економічну справу ще перед світовою війною, в період від 1904 до 1914 р., коли у зв'язку з загальним піднесенням цікавості до водних шляхів, Дніпру і його сполукам віддавали велику увагу. До цього часу належить дослідження Дніпрянсько-Донецького сполучення і водних шляхів: Волго-Дніпрянсько-Вислянського і Чорноморсько-Балтійського, що провадила колишня управа Внутрішніх Водних Шляхів.

1904—1908 р.р. Н. П. Пузиревський робив розвідкові дослідження Дніпрянсько-Донецького водного шляху за двома варіантами. З цих варіантів перевагу віддано сполученню між р. Бритаєм, притокою р. Береки, що впадає в Північний Дінець, і р. Тернівкою, що впадає в Самару.

Відстань від Дніпра до Північного Дінця 220 клм. Водорозділ стоїть над рівнем моря на 190 м, підвищується над рівнем долин Тернівки та Бритає, там де вони міліють, на 65 м. і має невелику протяжність—близько 2 км. Сполучення було запроектовано для суден розміром 96×15 м. з углибкою в 1,75 м. Каналові дано було ширину на дні 42 м, і глибину 2,35 м. Для того, щоб зменшити видатки експлуатації, роздільний б'єф передбачалося зробити в тунелі 18×9 м. протяжністю на 200 м. і на 128 м. над рівнем моря або на 80 м. над рівнем Дніпра біля гирла р. Самари. Підняття від Дніпра передсачалося перемогти 19 шлюзами звичайного підпору близько 4 м, а пуск до Північного Дінця—13 такими ж самими шлюзами. Подавати

¹⁾ На обговорення.

воду в канал передбачалося через накачування її смоками з Дніпрянського б'єфа. Вартість каналу визначали в 32,5 млн. довоєнних карбованців ¹⁾.

Згодом, 1911 року, для сполучення водним шляхом Донецького басейну з Дніпрянським, знов ставиться питання про те, щоб сполучити Північний Дінець з Самарою, але безрезультатно, бо проект вимагав силу коштів. Далі, 1915 р. на р. Самарі частково вже роблять дослідження з тим, щоб зробити її судоплавною. Нарешті, 1917 р. ще раз ставиться питання про Донецько-Дніпрянське сполучення річками Самарою, Биком і Торцем—для передачі на Дінпро донецького вугілля, бахмутської соли, місцевого хліба і нафти з Волги. Однак, російському капіталізму не під силу було здійснення ідеї Донбас—Дніпро. За цю справу взялась радянська влада.

У зв'язку з перспективами комплексного використання водних ресурсів Дніпра, Дону і Волги цю справу, на доручення УЕН від 18-VIII 1930 р., опрацьовує Укрмеліотрест, що зробив гідрогеологічне обслідування річок Самари та Вовчої і склав схему комплексного використання їхніх водних ресурсів у плянах розвитку транспорту, сільського господарства, водопостачання і рибного господарства.

У результаті опрацювання схематичного проекту визнано економічну доцільність і технічну можливість створити водний шлях від верхів'я р. Вовчої, біля Сталіно—Макіївського промислового району Донбасу, до Дніпра, шляхом регулювання стоку верхньої частини р. Вовчої та шлюзування її від с. Андріївки—Клевцове до Самари, а також р. Самари нижче Павлограда до Дніпра.

Разом з тим, проект показав можливість зросити 18 тис. га земель під городні культури, а також зберегти для потреб водопостачання промислових підприємств значну кількість води і використати Клевцівське водоймище на площі до 7 тис. га для рибного господарства.

Визнано, що топографічні і геологічні умови цілком сприятливі для того, щоб утворити таке водоймище. Щодо транспортної схеми проекту, то слід відзначити, що водний шлях намічено від пристані біля с. Андріївки—Гришинське на р. Вовчій і далі по Самарі до Дніпра з загальною протяжністю 324 км., замість передбаченого раніш довшого шляху безпосередньо від залізничної станції Роя. Від цієї станції до пристані біля Андріївки—Гришинське запроектовано під'їзну лінію на 22 км.

На протязі 217,1 км. водний шлях має бути шлюзований 12 шлюзами з відповідними греблями, а решта 107 км припадає на Клевцівське водоймище на протязі 44,9 км. і 62,0 км. на низову частину р. Самари, підпертої Кічкаською греблею.

Після шлюзування теперішні мости, за винятком залізничних та одного мосту біля села Покровського на ґрунтовій дорозі, будуть затоплені, замість них проектується спорудити 8 залізобетонних і залізних мостів, а також 11 паромних перевозів.

На всім протязі річкової системи передбачається спорудити канал завширшки 32 м. з подвійними схилами для того, щоб можна було організувати зустрічний рух суден розміром 75×15 м. з корисною углибкою в 1,2 м. Найменший радіус закруглень допущено в 300 м., найбільшу глибину фарватеру запроектовано в 2 метри.

Щоб закінчити з історичною частиною цієї справи, відзначимо ще, що її вивчала і Дніпрянська філія ЦНІВТ'а, частково й Київський

¹⁾ А. Чернідов.—„Проблема использования Нижнего Днепра“. В збірнику „Водное хозяйство“ 1929 р. стор. 115—116.

Науково-дослідчий інститут експлуатації залізничного транспорту. Крім того, тільки восени 1932 р. закінчилися дослідження, роблені Укрдипроводом. Нарешті, над цією справою, хоч і побічно, працював ще Південний районний комітет перевозів.

У зв'язку з потребою розвантажити залізничні лінії, особливо вихідні з Донбасу, Південно - Районний Комітет у своїх працях намітив лінії напряду вугільних потоків Дніпром з перевантаженням в Н. Дніпровському ¹⁾. Після того, як річки Самара та Вовча будуть шлюзовані і стануть судоплавними, становище, розуміється, вельми зміниться і буде вже доцільніше передавати вантажі мішаним порядком з перевантаженням на р. Вовчій, стягаючи всі вантажеві потоки на середдонбасівських лініях до одного пункту, а саме до залізничної станції Роя, до якої Вовча підходить своїми верхів'ями. Це набагато збільшить питому вагу Вовчої в засвоєнні чималої частини Дніпрянського вантажообігу. Та про це далі.

II. Гідрографія Донецького Басейну

А. Короткий опис річок Самари та Вовчої

Річка Самара впадає в Дніпро з лівого боку, за 4 км. нижче Дніпропетровського, перетинаючи ряд районів, от як кол. Карло Марксіівський, Новомосковський, Перещепинський, Юр'ївський і Павлоградський. На межі двох останніх районів, між с.с. В'язівкою та Кочерижками, вище Павлограда, в Самару впадає з лівого берега, на 130 км. від її гирла, р. Вовча, що починається між ст. ст. Желанна та Очеретине, наближаючися верхів'ями до верхів'я р. Калміус, що впадає в Озівське море. Колись р. Вовчою протягом 250 км. ішов колишній „Соляний Шлях“, що сполучав Озівське море з Наддніпряниною через Кальміус—Вовчу—Самару—Дніпро. У північній частині верхів'я Вовчої близько підходить до верхів'я р. р. Боск та Казенного Торця—притоки П. Дінця. Басейн р. Вовчої (12.863 кв. км.) становить собою близько 60% усього басейну Самари.

З лівого боку у р. Вовчу впадає 7 приток, з правого 3. Загальна площа тих 10 районів, що їх обіймають низи річок Самари та Вовчої, становить близько 1.157.140 га з населенням (на 1-І 1930 р.) в 804.327 чол.

Б. Північний Дінець, як частина водного шляху „Великий Дніпро“

Північний Дінець, як водний шлях, не можна обминати, розв'язуючи проблему Великого Дніпра. Надто бо велике народно-господарське значення цього шляху, що має протяжність близько 1.000 км., так само як великі й перспективи приведення його в судоплавний стан майже на всім його протязі, особливо в зв'язку з проєктованим сполученням Дніпра з Волгою через Волго-Донський канал, а значить і сполученням морів Чорного, Озівського й Каспійського.

У зв'язку з бурхливим зростанням соціалістичного господарства повстала потреба зробити Північний Дінець судоплавним уже в другій п'ятирічці. Управа Доно-Кубанського водного транспорту опрацювала попереднє економічне обслідування П. Дінця на ділянці Гундоровська—Озюм. В зону цієї ділянки ввійшло щось із 13 адміністративних районів УСРР, з великими природними багатствами, як об'єктом транспортно-економічного використання—от як кам'яне вугілля, нерудні

¹⁾ Див. вип. XV праць ПРК „Проект перевозок донецкого минерального топлива в пристанские пункты Днепровско - Бугского Бассейна, северо-западный и западный потребляющие районы в смешанном жел.-дор. водном сообщении“.

копалини, сіль, вапно, фосфорити, глина, металі, а також продукція сільського та лісового господарства¹⁾.

Серед приток Північного Дінця найбільша є р. Оскіл, що має близько 415 км. довжини і водозбірну площу в 14.680 кв. км. Впадає Оскіл у Північний Дінець на 22 км. нижче м. Озюма і за 520 км. від гирла Дінця.

Друга велика притока Північного Дінця—річка Айдар, що впадає в Дінець на 15 км. вище Луганського.

Площа басейну Айдара—7 355 км. На цій річці Донбасоводтрест проектує спорудити два водоймища для водопостачання.

Казенний Торець—права притока Північного Дінця, що впадає за 523 км. від його гирла, має довжину 124 км. і площу свого басейну 5.298,3 кв. км. Після збудування шлюзів та гребель на ділянці Казенного та Кривого Торця відкриється судоплавний шлях до центру Донбасу. Зараз уже є 3 греблі—Слов'янська, Краматорська і Костянтинівська. Опрацьовується Антиторцеву систему, що про неї вже була мова вище.

Річка Бахмут впадає в Північний Дінець за 485 км. від його гирла, має загальну протяжність 85,5 км. і площу басейну 173,4 км. Річка Лугань, що впадає в Дінець за 304 км. від його гирла, має довжину 198 км. з басейном в 3.697 кв. км. Річка Уди з притоками Лопанню та Харковом становить також чималу притоку Північного Дінця. Річищем цієї річки Уди, намічається, між іншим, в одному з варіантів подавати технічну воду з Північного Дінця, перекачуючи її в Харків. Тут же передбачається збудувати ряд водоподільних грабель.

В. Дін

Четверта в Європі площею свого басейну (430 тис. кв. км.) та протяжністю 1.980 км. р. Дін починається з Іван-Озера, що на Оксько-Донському водорозділі колишн. Тульської губернії, і впадає в Таганрозьку затоку Озівського моря.

Від гирла і до Калача, на протязі 1.368 км., протікає Верхній і Середній Дін. Найбільші притоки Верхнього Дону: Хопер, завдовжки 930 км. з площею 63.300 кв. км., Медведиця (відповідно 692 км. і 38.200 кв. км.), Вороніж (470 і 22.500), Ілов'я (208 і 7.415). Від Калача до Ростова на протязі 520 км. тече Нижній Дін з найбільшою своєю притокою—Північним Дінцем.

III. Економічний нарис Донецько-Дніпрянського басейну

А. Економічна характеристика басейну річок Самари, Вовчої, П. Дінця і Дону

1. Кам'яновугільна промисловість. Домінантне значення в межах Донецького Басейну, звичайно, має кам'яновугільна промисловість. Основне й найважливіше багатство Басейну—кам'яне вугілля—маємо в мінімальних запасах переважно в тих якраз районах, що тягнуть до проектного водного шляху з Дніпра в Донбас²⁾.

Разом з тим вантажні потоки з цих районів ідуть у напрямках, що легко можуть бути обслужені Дніпрянською водною системою й що обтяжені до краю.

¹⁾ Докладніше про це дивись ґрунтовну статтю А. Панкратова—„Північний Дінець, як водний шлях“. „Господарство України“, 1931 р. № 7—8.

²⁾ Загальні запаси вугілля Донбасу, як відомо визначено в 70 млрд. тонн, а саме Гришинський і Сталіно-Макіївський райони мають максимум запасів кам'яного вугілля—31%.

Напр., за даними Д. О. ЦНІВТ'у залізничні виходи з Донбасу на захід—Гришина і на північний захід—Червоний Лиман 1937 р. матимуть максимальну інтенсивність товарового руху, що досягатиме 25 млн. тонн, тим часом як пересічна величина цього вимірника для УСРР становить 8,4, а для Донецьких залізниць — 17,2.

З другого боку, шахти, що тяжуть до Північного Дінця на ділянці Гундоровська—Озюм, 1937 р. мають давати понад 10 млн. тонн вугілля. Зокрема, сама тільки нова Черкаська група цих шахт (1—5 км. від Північного Дінця), що вступає в експлуатацію з 1934 р., доведе розмір видобутку вугілля на 1937 р. до 800 тис. тонн.

Так само вартий уваги і безпосередньо прилеглий до Північного Дінця район Озюмського кам'яного вугілля, родовище якого буде багатим джерелом нових енергетичних ресурсів, що їх розробка продиктована постановою конференції в справі розміщення продукційних сил УСРР в другому п'ятиріччі.

Якщо споживачами вугілля з районів Вовчої та Самари будуть райони Наддніпрянщини, Наддеснянщини і північних частин Союзу, то в районі Північного Дінця на ділянці Гундоровська—Озюм для 1937 р. споживачами будуть Слов'янське, Краматорське, Костянтинівка, Луганське і Озюм. Якщо з Донбасу вгору Дніпром намічається потік вугілля орієнтовно розміром до 10 млн. тонн, то завіз з шахт вугілля до відзначених районів Північного Дінця має становити в 1937 р. до 400 тис. тонн і в Ростов—до 200 тис. тонн.

2. Промисловість будівельних матеріалів. Серед корисних копалин Донецького Басейну, поряд з покладами кам'яного вугілля і різних руд (залізної—вздовж середньої течії Північного Дінця, мідяної—в районах с. с. Кадема та Клинівка), слід також відзначити копалини нерудного походження, от як приміром доломіти, вапняки, крейда, гіпс, глина, пісок, пісковики, кварцити тощо, що широко вживаються як у промисловості Донбасу, так і за його межами.

Райони родовищ цих копалин лежать переважно впродовж Північного Дінця: приміром, доломіти добувають у районі станції Яма, вапняки—станція Переїзна, пісковики і взагалі будівельний камінь—у районах Варваропільському та Слов'яно-Сербському, крайду—в районах ст. Переїзної, Краматорської, Слов'янської і Шидловської, вогнетривку глину (частково експортну)—в Часів-Ярі за 8 км. від Казенного Торця, і т. д.

На базі зазначених копалин у районах П. Дінця проектується широке промислове будівництво, зокрема вапняково-любайстрові та крейдяні заводи в Озюмі та Луганському, цементові—в Слов'яно-Сербському й Луганському і інш.

Доно-Кубанська Управа річкового транспорту проектує перевози новим водним шляхом до 270 тис. тонн.

3. Хемічна промисловість. Основні підприємства хемічної промисловості досліджуваного басейну зосереджені в Переїзній та Слов'янському (содові заводи), Костянтинівці та Рубіжній (ряд хемічних заводів), в Озюмі та Бантишеві (фосфоритні розробки). В Лисичанському передбачається збудувати величезний комбінат з випуском продукції на суму до 250 млн. крб.

Тут же, в цьому комбінаті, намічається виробництво с.-г. добрив, примірно коло 300 тис. тонн. Крім того, в Лисичому ж таки вступає в експлуатацію великий завод віконного скла з продукційністю до 112 тис. тонн. А на базі Озюмських фосфоритових родовищ

передбачається розкинути виробництво нових видів концентрованих і комбінованих добрив.

Великі запаси соли, крейди й вапна поблизу паливних баз обумовлюють розвиток у Донбасі содової промисловості — в районах Донсоди, Словсоди та Лисичого, що прилягають безпосередньо до Дінця.

Вантажообіг нового водного шляху, пов'язаний з постачанням хемічних заводів на Північному Дінці і вивозом продукції хемічних фабрикатів цих заводів, ДУРТ визначає орієнтовно в 275 тис. тонн.

4. Металюргійна й металообробна промисловість. Металюргійна й металообробна промисловість району, в зв'язку з експлуатацією таких велетнів машинобудівництва УСРР як Харківський тракторний завод, Турбозавод, Краматорський завод, Луганський паровозобудівельний завод, а також у зв'язку з ростом металюргійної бази Донбасу, має передумови для свого дальшого розвитку, при чому Північний Дінець буде найважливішим водним шляхом для транспортування сировини та продукції даної галузі промисловості і, зокрема, для обслуговування запроєктованого Усть-Біло-Калітвенського металюргійного комбінату.

5. Сільське господарство. Основні культури району — пшениця та соняшник — згідно з пляном Українського дослідчого інституту соціалістичної реконструкції сільського господарства, мають 1937 р. здати лишки своєї продукції на новий шлях (П. Дінець), а саме понад 200 тис. тонн орієнтовно. Менше дадуть молочна та садово-городня продукція, бо цю продукцію переважно споживають на місці.

6. Лісове господарство. Лісові масиви, що стоять головно в районі тяжіння до Північного Дінця та його приток, обіймають площу коло 200 тис. га, даючи щороку відпуск деревини понад 250 тис. кубометр., що йде головним чином на задоволення потреб місцевої промисловості та комунального житлового будівництва. На водний шлях передбачається передати до 65 тис. тонн. Крім того, на задоволення потреб Донбасу в 1937 р. потрібно буде довести багато лісу з надволзьких районів. Дінцем лісу везтиметься щось орієнтовно із 1,5 млн. тонн. Крім зазначених вантажів, передбачається, що Дінцем підуть нафтові вантажі — коло 150 тис. тонн.

Крім самого Донбасу (правобережжя Північного Дінця), басейн Дону обіймає і ряд інших промислових районів. і саме — східню частину Донбасу, в межах Північно-Кавказького Краю (вугільна промисловість, металюргійна, районні електростанції), м. Ростов (на Дону) з великими заводами с.-г. машинобудівництва (Ростсельмаш, Красный Аксай) і іншими підприємствами, м. Вороніж, з підприємствами для перероблення продукції сільського господарства. Серед намічених великих підприємств слід відзначити такі: 1) металюргійний завод в Старому Осколі — на базі залізних руд, що залягають у районі Курської магнетної аномалії, 2) Липецький металюргійний комбінат і 3) Хоперський металюргійний комбінат біля ст. Урюпинської.

Усі ці заводи проектується на Донецькому паливі. В зв'язку з використанням руд Курської аномалії мова йде про коксові установи в Старому Осколі.

Енергетичне господарство базується переважно на вугільному паливі. Великі районні електростанції зосереджуються по вугільних районах (Штерівка, Артемівське, Несвітай і інш.).

Сільське господарство спеціалізується так: у північній частині басейну, в межах ЦЧО, переважає пшениця, картопля та олійні куль-

тури, у Нижньо-Волзькому краї—пшениця та просапні культури, теж саме і в південній частині. На лівобережжі Дону зосереджується скотарський район.

В частині залізничного транспорту в басейні Дону слід відзначити збудування залізничної магістралі Москва—Донбас і проєктовану лінію Саратов—Міллерове.

Щодо водного транспорту, то стан його в басейні Дону і Північного Дінця дуже незадовільний, головнo, через несудоплавність більшості цих річок. Поліпшити цей стан проєктується шлюзуванням, землечерпанням та врегулюванням стоку.

Б. Економічна характеристика Середнього та Нижнього Дніпра

1. Район легкої індустрії й середнього машинобудівництва. Економіка Наддніпрянщини, особливо середньої та нижньої, що її контури вже відзначено в загальній частині цієї книги, становить вихідний пункт і основну передумову для розвитку вантажообороту не тільки Дніпрянсько-Донецького, але й усіх інших виходів, що обіймаються поняттям „Великий Дніпро“ в цілому.

Велика промисловість зосереджена тут переважно по великих містах, що стоять понад самим Дніпром, отже, сама вже природа призначила його як велику магістраль, що має сполучати між собою різні райони.

Спинімось перш за все на районі індустріального Києва, як центру промисловості Середнього Дніпра.

Крім свого значення, як району індустріального сільського господарства (інтенсивного молочарського скотарства, розвинутого городництва та технічних культур), Київщина разом з тим набуває значення промислового центру з розвинутим машинобудівництвом, що має великі в цім напрямі перспективи у зв'язку з новим використанням Дніпрянського водного шляху з напрямом до інших металургійних центрів України.

Зосереджувати в Києві середнє, дрібне й точне машинобудівництво диктує відзначене XI з'їздом КП(б)У прагнення „встановити соціально-економічну рівновагу між окремими районами України“. Цьому сприяє близькість південного району важкої індустрії до джерел дерева, як другої важкої сировини для середнього та легкого машинобудівництва, а також багаті енергетичні ресурси в Київській області і зручність транспортних зв'язків як з сировинними джерелами, так і з споживчими районами. Отже, якщо Київ далі має розвиватися по лінії середнього, дрібного і точного машинобудівництва, то чорний метал легко може бути замінений легким, особливо, як мати на увазі, що поблизу Києва є каолінова сировина для виробництва алюмінію, про що ми вже згадували вище (в загальній частині цієї книжки). А втім, слід мати на увазі, що майбутнє каолінів взагалі не вичерпується значенням їх, тільки як сировини для виробництва алюмінію: про каоліни можна говорити як про самостійну галузь промисловості. Каоліни—це 40—50% в порцеляно-фаянсових виробах, це—від 20 до 40% усіх писальних сортів паперу, це—10—40% продукції миловаріння (на вагу). Каолін заступив собою імпортову газову сажу в гумовому виробництві. Десяток хемічних заводів СРСР споживає каолін, виробляючи сірчано-кислий глинозем та інш. Вогнетривка промисловість так само пред'являє величезний попит на каолін.

Далеко ще більші перспективи розвитку Київщини на другу п'ятирічку по лінії спеціалізації металеобробного виробництва і ква-

ліфікованих видів машинобудівництва, от як транспортного машинобудівництва, сільсько-господарського і точного, продукція яких матиме великий ринок збуту, включаючи Донбас. Приміром, реконструкція Київського кабелевого заводу ім. Красіна має забезпечити такий розмір виробництва, що задовольнить попит на кабелі виробити не тільки Київської області, але й усього Союзу і особливо Донбасу, бо цей завод—єдиний в СРСР, що виготовляє кабелі до врубів машин. Комплекс заводів транспортного машинобудівництва Київщини, що їх програма в 1932 р. дорівнювала близько 87 млн. крб., збільшить свій ринок збуту паралельно з виростанням своєї продукції. Карасьові ім. Сухомліна, „Ленкузня“ (що виробляє казани та машини на річкові пароплави), авторемонтний завод, паровозоремонтний завод, трамвайний завод ім. Домбала і інш. — збільшать свої програми на другу п'ятирічку майже вдвоє.

Збільшиться також і продукція легкої промисловости, а саме вельми зросте продукція цукру, збільшиться крохмалево-паточкова промисловість, спиртова, кондиторська, макаронна, м'ясна і інш. Шкіряна промисловість, репрезентована на території Київської області п'ятьма виробництвами, дає 30% усієї української продукції. Передбачається організувати виробництво сурогатів й утилізацію покидів на шкіряних заводах. Отже, збільшиться і вантажооборот Дніпрянського басейну. Уже 1937 рік Дніпро перевозитиме орієнтовно до 10,5 млн. тонн вантажу проти 4 млн. тонн 1932 р. Крім Києва другий пункт розвитку легкої індустрії на Дніпрі—це Черкаси. Центральна роля належить тут цукроварній промисловості. Слід відзначити також махоркову галузь і лісо-форнірну. Мінерального палива для Черкаського рафінадного заводу споживається багато. Після того як річка Самара та Вовча будуть зроблені судоплавними, паливо можна буде приставляти поспіль водним шляхом з самого Донбасу. З-поміж нових галузей треба відзначити в Черкасах швацькі фабрики, виробництво машин для громадського харчування і авторемонтні майстерні.

У Кременчузі розвиваються різні галузі тої ж самої легкої індустрії: млинярська, лісо-форнірна, махоркова, деревообробна, обробка чорних металів, шкіряна, кондиторсько-цукеркова, текстильно-швацька і інш. Водний транспорт може бути використаний тут головню для перевозу лісових матеріалів, мінерального палива, що його чимало споживає міська електростанція, і особливо для перевозу каменю з каменярень понад річкою (де останнього часу добувається близько 2 млн. т. каменю—в так зван. Крюківсько-Кременчуцьких кар'єрах). Варта уваги намічена перспективним пляном реконструкція Крюківського вагоно-ремонтного заводу, після якої він стане великим вагонобудівельним підприємством. Потреба заводу в металі досягне понад 600 тис. тонн. Підвозити сировину знов таки доведеться природним водним шляхом, що сполучає Крюків з Дніпропетровським металургійним районом. Теж саме слід сказати і за промисел для виготовлення селянської меблі в Ново-Георгіївському, поблизу Кременчука: сировина для цього виробництва знов таки йтиме водним шляхом (дерево, залізо).

В. Район реконструйованої важкої індустрії

Ряд великих промислових центрів, що стоять на Нижньому Дніпрі, характеризується тим, що в них переважає важка індустрія, особливо металургійна (район Кам'янського, Дніпропетровського,

Запоріжжя, Криворіжжя, Нікопіль). Відсталу раніш металургію цього району тепер поновлено, наново реконструйовано. На дійових заводах Дніпропетровського, Кам'янського і інших міст останнього часу побудовано нові велетенські домни, устатковані за останнім словом техніки. Тут встановлюють потужні обтискні верстати-блємінги радянського виробництва. Реконструюється мартенівське виробництво. Постає нова галузь металургії—електрометалургія і виробництво високоякісних сталей.

На дійових заводах Півдня за роки п'ятирічки здійснено такі реконструктивні роботи: на заводі ім. Томського збудовано новий доменний цех з 4-х цілком механізованих великих печей з удосконаленими дворами та бункерним господарством. Такі ж саме цехи будують на заводах ім. Дзержинського та Ворошилова. Одну домну піч на заводі ім. Дзержинського пущено вже в 1932 р. Піч 1-біс заводу ім. Ворошилова стане на експлуатацію на початку 1933 р. На заводах ім. Томського й Дзержинського збудовано і незабаром стануть в експлуатацію нові механізовані мартенівські цехи з 125—150-тонними печами. На цих же таки заводах 1933 р. почнуть робити потужні блємінги з продукційністю до 2 млн. тонн блємсів на рік. На заводі ім. Дзержинського збудовано нову електростанцію.

На заводі ім. Петровського і Леніна, крім дублювання манесманівського цеху, збудовано новий цех тонкостінних труб.

На Сталінському заводі кардинально реконструйовано домну № 3/6, механізовано домну № 2, піч № 4 перебудовують на більший об'єм.

Крім цих великих робіт, за минулі роки заводи ім. Ільча і Сталінський переведено на виробництво якісного й високоякісного металю.

Капітальні роботи на Півдні не обмежувалися реконструкцією та поширенням дійових заводів. За минулі роки почалось будівництво трьох металургійних велетнів, що мають величезне народно-господарське значення. 1930 року почато будівництво Запорізького заводу та Озівсталі, 1931 р.—Криворізького заводу. 1930 року пущено в роботу Керченський завод ім. Войкова, що з 1917 р. стояв на консервації, з новими коксовими і доменними цехами.

Початок експлуатації Запоріжсталі утворює основу для масового виробництва якісної і високоякісної сталі на базі енергії Дніпрянської електростанції ім. Сталіна. Пуск Ново-Маріюпільського заводу (Озівсталі) розширює можливість для використання керченських руд. Нарешті, збудування Криворізького заводу забезпечує південну металургію оптимальними транспортними умовами, бо при цьому зникає незрівноваженість вантажних потоків, що йдуть з Криворізького басейну в Донбас і назад.

Провідна роль металургійної та металообробної промисловости, ясна річ, залишиться і у вантажообороті.

Надходження руди в Дніпрянський район досягає майже 1,5 млн. тонн. Керченська руда може йти морем до Херсона, а звідти, перевантажена на річкові баржі, до Запоріжжя, Дніпропетровського, Кам'янського.

Великої ваги у вантажообороті набуває чавун, металовироби, сталь, а також будівельні матеріали, особливо в Дніпропетровському.

З тієї величезної кількості палива, що споживає завод ім. Петровського в Дніпропетровському, можна буде приставляти водою.

після шлюзування Дніпра, мазут, дрова тощо. З сировини на Дніпро перейде манганова руда, частково брухт чавунний, брухт залізний, камінь вапняковий, пісок, глина вогнетривка тощо.

Продукція Дніпропетровської індустрії—металі та металовироби, машини, хемічні продукти і будівельні матеріали, зокрема, ліс, цемент, цегла, камінь, тощо,—буде розвезена Дніпрянською системою, особливо між Кам'янським, Дніпропетровським, Запоріжжям і Никоподем, а також піде на Десну—Жиздру—Оку, куди підуть металі, манганова руда, цукор, консерви, тощо, а назад — фосфоритове борошно, трепел, крейда, вапняк, тощо.

Немає сумніву, що більшість матеріалів для Дніпропетровської промисловости вже найближчого часу краще буде перевозити Дніпрянською системою.

З промислового погляду, величезного значення, після Дніпропетровського набирає Кам'янське, що стоїть вище Дніпропетровського. Центральний пункт промисловости тут—2 заводи: металургійний ім. Дзержинського і вагонобудівельний „Правда“. Перший з них споживає величезну кількість сировини і дає силу продукції. Частина цієї сировини безперечно потягне на воду, після шлюзування Дніпра, от як приміром, вапняковий камінь (з Наджиздринського району або з Донбасу), чавун у виливанцях, глина, манганова руда тощо.

Посліди металургійного заводу ім. Дзержинського—жужіль—стала за основу для утворення в Кам'янському другого потужного промислового підприємства—жужелецементового заводу. Крім того, біля заводу ім. Дзержинського в Кам'янському намічено збудувати величезної потужности електростанцію, що об'єднуватиме Дніпрянську станцію, Дніпрянську гідроелектростанцію і Криворізьку станцію, а також, згодом, і Олександрійську станцію (на бурому вугіллі).

Продукція Кам'янського заводу, що задовольняє величезний попит металообробних та машинобудівельних заводів Кременчука, Крюкова, Черкаса, Києва, Брянська і інш. промислових пунктів на Дніпрі та Десні, ця продукція, ясна річ, піде суцільним водним шляхом. Теж саме в значній мірі слід сказати і про задоволення потреб житлового та комунального будівництва, з тим, однак, зостереженням, що продукція заводу з Кам'янського піде водним шляхом лише навігаційного періоду.

Швидко розвивається промисловість Запоріжжя, що так само стоїть на Дніпрі і разом з тим там, де стикаються найважливіші залізничні магістралі, що сполучають, з одного боку, Криворіжжя з Донбасом, а з другого—Москву, Курськ, Харків з Севастополем.

Провідна галузь промисловости тут—с.-г. машинобудівництво та обробка чорних металів. Легка індустрія репрезентована перш за все млинарською промисловістю, потім швацькою. Металь для с.-г. машинобудівництва та обробки чорних металів дасть Дніпропетровське і Дніпрянський промкомбінат.

Серед підприємств нового промислового будівництва Запоріжжя маємо комплекс підприємств, будованих на площі Дніпробуду і відомих під назвою „Дніпрянського комбінату“, куди належать: Запорізький електрометалургійний завод, завод феростопів—„Дніпростоп“, алюмінійний комбінат, коксові установи, жужелецементовий завод.

Завод Дніпросталь вироблятиме на рік 350 тис. тонн високоякісної сталі і 150 тис. інструментальної сталі.

Програма виробництва заводу феростопів — 80 тис. тонн феромангану, 4 тис. тонн ферохрому і 1,4 тис. т. феро-вольфраму.

Річна продукція заводів алюмінійного комбінату має бути така: алюмінію 19.300 т., феросиліцію 26.800 т., електродів 21.770 т., бльоків 2.820 т., а разом 59.690 т. Сировини потрібно буде 145.875 тонн, палива—156.860 тонн.

Коли відкритється наскрізний водний шлях „Херсон—Ленінград“, треба думати, на Запоріжжя великим Дніпром підуть боксити з Ленінградської області, а назад чимала частина продукції алюмінійного комбінату.

Продукцію коксових устав обчислено в 1.923.760 тонн; потребу в сировині—61,5 тис. т, палива—1.915 тис. т. Жужелецементовий завод запроектовано на 2.670 тис. бочок. При цьому витрата матеріалів передбачається така: вапняку вогкого—95.632 т., сухого—90.250, жужелі сирої—458.520 т., сухої—343.924, гіпсу—8.050 т. цементу—403.000 т., палива—400.000 т.

Щодо заводів будівельних матеріалів, то тут слід зазначити, що Дніпрокомбінат буде не тільки сировинною базою для виробництва будівельних матеріалів, але сам буде великим споживачем їх. Витоплюючи чавуну до 1.800 тис. т. доменний цех Дніпросталі випускатиме, як побічний продукт, до 1 млн. тонн, гранульованої жужелі, що становить собою прекрасний вихідний матеріал для виробництва цементу та жужільної цегли. Запроектовано і вже будують такі заводи:

Заводи	Продуктивн. на рік
Жужелецементовий	2.600 тис. бочок
Цегельний	30.000 тис. шт.
Вапняковий	200 тис. тонн
Шамотний	150 тис. тонн.

Центральний ремонтний завод складається з цехів: чавуно-ливарного, що виробляє 8.000 тонн, сталеливарного—на 2.000 тонн, міделиварного—на 400 тонн, кузні—на 1.200 тонн, механічного цеху—на 4.500 тонн і цеху конструкцій на 3.000 тонн.

Нещодавно Президія ВРНГ постановила будувати південний трубний завод у складі Дніпрокомбінату.

Наприкінці відзначимо будування в Запоріжжі заводу ковкого чавуну.

Сировину постачатимуть заводи Дніпропетровського і заводи Дніпровського комбінату. Нема сумніву, що чимала частина вантажообороту Великого Запоріжжя і Дніпрянського комбінату перейде на Дніпрянський водний шлях, особливо після його шлюзування та сполучення з Донбасом, Москвою і Ленінградом.

У Запорізькому вантажообороті братимуть участь разом і транзитні і місцеві вантажні потоки. Для кожної з цих категорій запроектовано особливі гавані. Для горішньої гавані, що прийматиме вантажі з гори, намічено вантажооборот: лісні вантажі, кам'яне вугілля, вантажі комбінату, при цьому до вантажів Промкомбінату належать вальцьоване залізо, цемент, хемічні продукти. Якщо горішня гавань буде обслуговувати систему всього Дніпра, то долішня—головним чином тільки південний район.

Обидві гавані будуть сполучені залізничними рукавами з Промкомбінатом.

Нарешті, слід відзначити запроектоване збудування двох консервних заводів—одного в Кам'янському на 48,5 млн. бляшаних банок і одного в Благовіщенському—на 67,5 млн. банок. Потреба в сировині першого заводу—39.248 тонн, а другого—53.653 тонн, разом 92,9 тис. тонн.

У зв'язку з проєктованим зрошуванням від використання енергії Дніпрельстану та запасів Дніпрових вод площі до 65 тис. га понад Дніпром, треба думати, що й продукція цих поливаних городів розвезитиметься Дніпром і його притоками на задоволення споживчих потреб людности, а також частково і на консервні заводи. З цього погляду суцільний водний шлях на Брянськ, Москву, Ленінград, Донбас відкриває великі перспективи.

IV. Транспортне використання ресурсів у басейні р.р. Самари та Вовчої

З погляду транспортного використання великий мають інтерес такі природні багатства й ресурси в районах, прилеглих до р.р. Вовчої й Самари: 1) будівельний граніт, що його кар'єри лежать за дві версти від р. Вовчої біля села Гаврилівки в Межівському районі і дають на вивіз залізницею щороку до 400 вагонів каменю; 2) любайстер, великі поклади якого є в Юр'ївському районі, там де Вовча впадає в Самару; любайстер залягає близько до води, отже його легко можна б приставляти водою на цементові заводи Кам'янського та Дніпропетровського; 3) цегла що її виробляє—до 5.100 тис. на рік—силікатний завод Будтресту в Павлограді на р. Вовчій.

Крім того, басейни згаданих річок багаті на: 4) зернохліба, де їх в одному, напр. Новомосковському районі, заготовлено 1930 р. понад 20 тис. тонн, що йшли в Дніпропетровське, 25 тис. тонн у Покровському районі, що йшли на експорт, 28 тис. тонн у Селідовському районі для Донбасу і т. д.

Разом з тим на водний шлях легко можуть перейти: 5) сіль, що великими шарами залягає в північно-західній частині Донецького басейну в Словяно-Бахмутській улоговині, де грубість цих шарів досягає 30 метрів на протязі 427 км., а також в улоговині Кальміус-Торецькій. До останнього часу сіль везли з Донбасу більше залізницею через Куп'янку, Лиман, Словянське, Гришине; 6) вапняки та доломіти, що їх вивозять з Донбасу як флюси на витоплення чавуну; 7) каолінова та вогнетривка глина, великі запаси якої є в районі с. Костянтинівки в горішній частині балки „Сухі Яли“, і інш.

V. Деякі перспективи вантажообороту Самари та Вовчої

Якщо заводи Донбасу досі діставали залізну руду з Криворіжжя і манганову з Никопіль-манганової рудні через вихідні залізничні пункти Гришине, Словянське і Волноваха, то після того як Самара й Вовча стануть судноплавними, доцільніше буде приставляти манганову руду водою, особливо як мати на увазі, що можна буде завантажувати судна в зворотному напрямі, на яких перевозитиметься кам'яне вугілля до Херсону.

До цього часу донецьке паливо перевозиться залізницею переважно в пункти Наддніпрянщини: Херсон, Запоріжжя, Н. Дніпровське, Дніпропетровське, Кременчук, Черкаси, Київ, потім у райони північно-західні й західні.

Донецьке паливо в Наддніпрянщині споживає, головню, металургійна промисловість.

Щодо інших вантажів, що можуть бути вивезені з Донбасу водою через Вовчу й Самару, то слід відзначити флюси для заводів Кам'янського, Дніпропетровського й Запоріжжя; вогнетривку цеглу—шамотову для доменних печей і динасову для мартенівських, що її

виробляють заводи Донбасу і вона йде на заводи Наддніпрянщини для Кам'янського та Дніпропетровського.

У зворотньому напрямі, тобто на Донбас, зазначений водний шлях можна використати для перевозу: а) лісу, з верхів'їв Дніпра, УСРР, БСРР і Західньої області, з північних районів і Надволжя; б) апатити для заводів Донбасу (тільки в частині розчинних фосфоритів), а також і іншу продукцію хем. заводів; в) вапняки й граніти з кар'єрів під Дніпропетровським та Кременчуком, потрібні на будівництво Донбасу

Вантажооборот Самари й Вовчої після їх шлюзування був предметом вивчення ряду установ і його вже переглядувано декілька разів. Проте, не можна сказати, щоб це вивчення дало остаточні й безперечні результати. Приміром, Дніпропетровська філія ЦНДІВТ'у в первісних обрахунках своїх визначила була розміри цього вантажообороту в 23.669,88 тис. тонн—з Донбасу, і в 10.783 тис. тонн—на Донбас, а разом в 34.452,88 тис. тонн („Економ. записка“ стор. 42—43). Обчисливши, однак, знов цей вантажооборот, вона зменшила його минулого року вже до 16 млн. тонн, з них 15,42 млн. тонн—з Донбасу і 2,75 млн. тонн—на Донбас. (Тези доповіді з проблем р. р. Самар та Вовчої до конференції В. Дніпра).

З другого боку, Укрмеліотрест, виходячи з обережніших підрахунків, визначив вантажооборот Самари та Вовчої на 1937 р. тільки в 14,9 млн. тонн—12,8 млн. тонн з Донбасу і 2,1 млн. тонн на Донбас.

Нарешті, НКвод запроектував на кінець другої п'ятирічки вантажооборот цих річок лише в 8,47 млн. тонн—6,52 млн. т. Донбасу й 1,95 млн. т. на Донбас.

Таку ж саму неоднаковість бачимо і в визначенні місцевого вантажообороту Вовчої та Самари.

Все це говорить про те, що справу цю гаразд іще не вивчено й досі і що вантажооборот нового накреслюваного шляху треба зовсім наново переглянути і переобчислити.

Разом з тим треба, щоб черговість будування і довгочасність споруд відповідали зростанню майбутнього вантажообороту.

VI. Деякі технічно-економічні обрахунки судноплавства на р. р. Самарі та Вовчій

Обраховуючи водний шлях Дніпрянсько-Донецького сполучення як магістраль першого розряду, Дніпропетровська філія ЦНДІВТ'а намітила такі розміри:

а) типового судна—106.16.2,2 м. (дожина, ширина, вантажоуглибок);

б) самого каналу—глибина на середині ложкуватого профілю в 3,2 м., радіус закруглень—500 м.;

в) шлюзових камер—270.17.2,6 м. (довжина, ширина, глибина на королі).

Загальну довжину водного шляху на р. р. Вовчій та Самарі від початкового порту на Вовчій і до гирла Самари запроектовано в 291 км. Будівельну вартість шляху визначено в 53 млн. крб. Вартість перевантаження одної тонни в порту Орші для Ленінграду намічено пересічно в 27 коп., а вартість одного тонно-кілометра водного перевозу визначено, залежно від напрямку, в 0,16 і 0,27 коп.

Вартість перевозу залізницею на електрифікованій дільниці дорівнює 0,23—0,24 коп. від 1 т. км., а для парової тяги—0,39—0,47 коп.

Виходячи з цих даних, можна ждати таку економію супроти залізничного перевозу (в млн. крб. на рік), згідно з орієнтовними підрахунками Д. Ф. ЦНДІВТ'у перевезу на мішаний залізнично-водний перевіз вантажів через Вовчу—Самару—Дніпро: для вантажів Ленінграду—5,2 Києва—0,6, Дніпропетровського—1,3 і Кам'янського—1,5, а разом—8,6.

Перевозити вантажі на Ленінград, Дніпропетровське, Кам'янське, Київ, Херсон, Миколаїв, згідно з обрахунками, визнано за доцільніше мішаним залізнично-водним перевозом, на Олександрівське та Кривий Ріг такий перевіз відпадає, бо коштуватиме багато, а тимчасом будована тепер залізнична лінія Чаплине—Олександрівське набагато виправляє шлях порівняно з мішаним водно-залізничним (197 : 396) і зменшує, після її електрифікації, вартість залізничного перевозу, яка, порівняно з мішаним перевозом через Самару та Вовчу, дорівнюватиме, за орієнтовними підрахунками тільки 20% зворотного напрямку; до того ж цей зворотний перевіз буде далеко не з повними суднами.

Щодо місцевого вантажообороту, то беручи його розміром 6 млн. тонн на рік, вартість тонно-км. можна обчислити не більше як в 0,5 коп. (проти вартості тонно-км на залізниці в 1,2—1,5 коп.).

У всякому разі, після того, як р.р. Самара та Вовча будуть приведені в судноплавний стан, великою мірою зросте їхня роль в засвоєнні вантажообороту Дніпра, в басейні якого з'явиться невеликій кількості донецьке паливо й ряд інших зазначених вище вантажів, і таким чином знайде величезний господарський обмін між районами Дніпра, Дону і Волги.

З народньо-господарського погляду не можна визнати за доцільне утворювати самий лише тупиковий річковий шлях, що кінчався б у верхів'ї р. Вовчої. Треба всяко використати можливість продовжити цей шлях через р. Торець до північного Дінця, у гирлах якого вже тепер Доно-Кубанська управа річкового транспорту має судноплавство.

Дніпро-Самара—Вовча—Торець—Донець—Дін, а в перспективі і Волга—Манич—Каспій,—такий новий водний шлях диктує нам розвиток народнього господарства країни.

ВІІ. Вантажооборот Північного Дінця

Вантажооборот Північного Дінця на ділянці від Гундоровської до Озюма, за попередніми даними Доно-Кубанської управи річкового транспорту, на 1933 р. намічено в 3,10 млн. тонн угору й униз Дінця. Після ж шлюзування Дінця на ділянці до Харкова й Білгорода вантажооборот намічено в 5,4 млн. тонн, з можливим його збільшенням до 7,8 млн. тонн після того як буде проведено Волго-Донський канал.

Загальний вантажооборот на 1937 р., виходячи з того, що Північний Дінець буде шлюзований аж до самого Білгорода, орієнтовно обчислено в 19.130 тис. тонн, з них на низ піде 11.815 тис. тонн, а вгору—7.315 тис. тонн, у тім разі якщо на 1937 р. в експлуатацію буде здана не тільки основна дільниця Північного Дінця від Гундоровської до Озюма, але й будуть зроблені судноплавними гирла основних його приток—Казенного Торця до Костянтинівської, Луганки до Луганського і Бахмутки до Артемівського або до ст. Сіль.

VIII. Технічно-економічні обрахунки судноплавства на Північному Дінці

Загальну суму капіталовкладень на Півн. Дінець від Гундоровської до Озюма намічається в 63.807 тис. крб.

Загальна сума експлуатаційних видатків для цієї ж самої ділянки має становити 3.087,5 тис. крб., з них транспортні видатки — 1.770 тис. крб., шляхові — 860 тис. крб., на пристані — 103 тис. крб., і загальноадміністративні — 354 тис. крб.

Розподіливши ці видатки поміж окремих видів руху, матимемо таку собівартість перевозу: пасажиро-кілометр—0,87 коп., тонно-кілометр суховантажу м. шв.—0,59 коп., 1 тонно-кілометр нафтовантажу м. шв.—0,69 коп.

При обчисленні собівартості перевозу тонно-кілометрову роботу прийнято тільки на плесі Гундоровська—Озюм, але фльота буде обслуговувати вихід цих вантажів також і на інші ділянки Дінця, отже собівартість перевозів на даній ділянці в такім разі має звичайно, набагато зменшитись (тези доповіді ДКУРТ'а до конференції В. Дніпра).

Потрібні витрати становлять 106,5 млн. крб., або по 150 тис. крб. на 1 км. при загальній довжині його від Гундоровської до Білгорода близько 700 км.

НКВод на друге п'ятиріччя запроєктував роботи над утворенням судноплавства на Півн. Дінці до Озюма. Вартість цього шляху визначено в 32 млн. крб.

Так само, як і при утворенні шляху Дніпро—Самара—Вовча, очевидно, черговість капіталовкладень має бути обов'язково пов'язана з ростом вантажообороту і що тому, як правильно зазначає Є. І. Милославський у своїй брошурі „Водні шляхи сполучення“ (1932 р.): „на перший час треба обмежитись тільки найголовнішими спорудженнями з самого шляху і потрібною мінімальною кількістю фльоти для того, щоб по змозі зменшити первісні витрати на цей шлях“.

IX. Народньо-господарське значення комплексного розв'язання проблеми досліджуваного виходу

Народньо-господарське значення виходу Дніпра на Донбас—величезне. Цей вихід є немов би ключ і вихідна передумова найповнішого і найефективнішого розв'язання проблеми Великого Дніпра в цілому, і, передусім, в межах УСРР. Річ у тім, що через цей вихід в артерії Дніпрового водного шляху, як про це була вже мова вище, увіллуться величезні вантажні маси найважливішого гірничо-заводського району, а в зворотному напрямі поплинуть силенні вантажні потоки Дніпрової системи. Беручи на увагу й перспективу дальшого сполучення Дніпра з Доном, Волгою, Озівським і Каспійським морями, легко бачити, що вантажооборот водного шляху, який відкривається з виходом на Донбас, буде важним вихідним пунктом і джерелом роботи для всієї системи Великого Дніпра в цілому.

Крім того, слід мати на увазі, що з утворенням цього виходу в значній мірі буде розв'язане поставлене партією й урядом (червневий пленум ЦК 1931 р. і II-га сесія ЦВК СРСР) завдання розвантажити переобтяжений залізничний транспорт від чимраз більших вугільних потоків і чималу частину їх передати на проєктований водний шлях.

Проєктуючи використання р. р. Самари, Вовчої, Казенного Торця і Півн. Дінця, слід вивчити й порівняти перспективи накреслюваної на друге п'ятиріччя електрифікації декотрих ліній Донбасу, що без-

посередньо прилягають до району тяжіння цих річок. Все це, в зв'язку із здешевленням транспортування, може вплинути й на розв'язання питання про розмір та потребу в запроєктованому будівництві нових залізниць у напрямі, пов'язаному з потоками донецького вугілля (Смоленськ—Ст. Русса, Брянськ, Вязьма, Гришине, Павлоград). Таке, передусім транспортно-економічне значення досліджуваного виходу. Але цим значення проблеми виходу звичайно, не вичерпується.

Поруч з транспортним, вимальовується й меліоративне значення виходу, пов'язане перш за все з зрошенням близько 17 тис. га під городні культури понад шлюзованою частиною р. Самари. На це, як підрахував меліотрест, потрібно буде капіталовкладень близько 11 млн. крб., при чому чистого прибутку з одного га вже на третій рік можна ждати в 382 крб.

Відкриття даного виходу почасти розв'язує разом з тим і проблему водопостачання промислових підприємств Донбасу, що, як відомо, терплять велику нестачу в воді. Запроєктовані водоймища, місткістю на 250 млн. куб. метрів у верхів'ях Вовчої біля села Андріївки та Клевцове, які забезпечують щорічну корисну віддачу води в 82,5 млн. куб. метрів,—ці водоймища задовольнять потреби не тільки водного транспорту (38,3 млн. куб. метрів), а й сільського господарства на зрошення (16,5 млн. куб. метрів), а також і промисловість (27,5 куб. метрів). Крім того, намічається спорудити додаткові водоймища на притоках Вовчої—на Гайчурі та Тересі для постачання води залізничним станціям, каоліновому заводу та зрошувальній мережі. Корисна віддача проєктованих чотирьох великих водоймищ (біля с. с. Олексіївки, Андріївки, Клевцове, Вознесенки і м. Павлограда)—187 млн. куб. метр. на рік.

Нарешті, в порядку комплексного використання ресурсів у басейні Самари та Вовчої маємо на увазі і максимально розвинуте рибне господарство.

Не кажемо вже про те, що в результаті комплексного використання водних ресурсів у межах Дніпрянсько-Донецького басейну вельми розвинуться сільське господарство, промисловість, розробка будівельних матеріалів тощо.

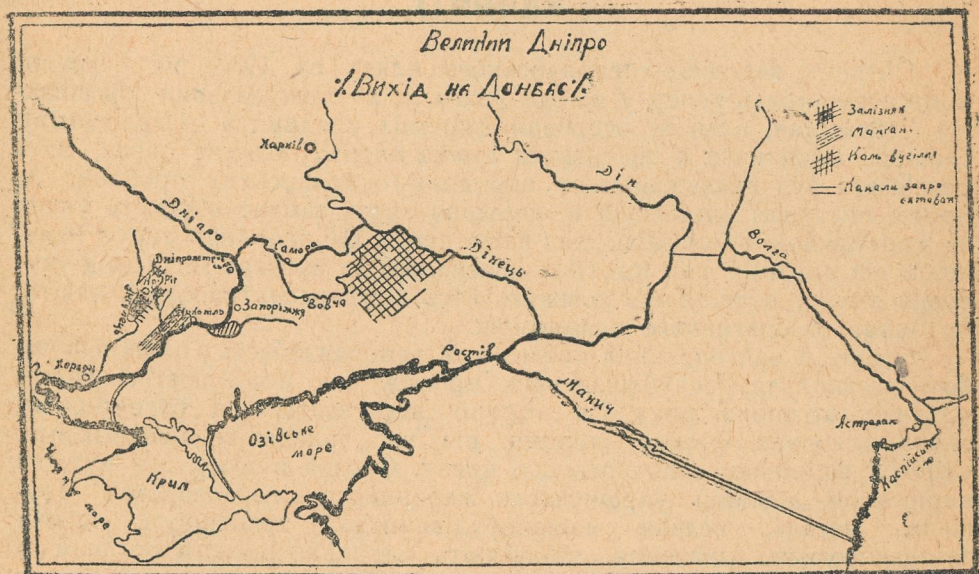
Щодо басейну самого Півн. Дінця, то шлюзування його розв'язує не тільки транспортну справу, а й справу водопостачання промисловості і меліоративну справу. Попередні рекогносцировочні дослідження Донбасводтресту доводять можливість спорудити значні водоймища в таких пунктах: біля Веселогорського, Привольського, села Андріївки і Кочетова.

В контрольних числах НКЗ на друге п'ятиріччя намічено на Півн. Донці в районі Донбасу зросити 5 тис. га землі і на притоках Дінця в районі Харкова 7 тис. га. А на Дону намічається іригацію коло 500 тис. га, як уже відзначено. Крім того, в районах Бахмутки запроєктовано зросити 2321 га.

Нарешті намічається використати Дінець і Дін також і на енергетичні цілі. За обрахунками Донбасводтресту, на Дінці, від Гундовської до Кочетка, можна буде мати потужність близько 11.361 к. с., цебто 8.363 квт, що може бути використана як на транспортні потреби, так і на водопостачання й місцеві потреби.

Таку в перспективі маємо амплітуду комплексного використання ресурсів Дніпрянсько-Донецького басейну, починаючи вже з 2-ої п'ятирічки.

Само собою зрозуміло, що для розв'язання проблеми виходу Великого Дніпра на Донбас, як найважливішої умови для такого комплексного використання багатючих ресурсів цього басейну, неодмінно треба організувати як слід і всіляко форсувати всебічне й глибоке вивчення цієї проблеми ¹⁾. Це важливе й відповідальне завдання мала б, думається нам, взяти на себе Конференція Великого Дніпра при ВУАН.



¹⁾ Ми не спиняємося тут на другій важливій проблемі, зв'язаній з даним виходом,—на проблемі сполучення Дніпра з Волгою через Волго-Донський шлюзований канал. Велике народньо-господарське значення такого сполучення очевидне, адже Волго-Донсько-Озівсько-Дніпрянська водна магістраль буде найголовніша лінія глибокої реконструкції народнього господарства у величезному районі Союзу, що обіймає всю Нижню та Середню Наддніпрянщину й Надволжя до м. Горького та верхів'їв Ками і Південну частину Сибіру до Омська.

Досить сказати, що з прориттям Волго-Донського каналу відкриється дешевий водний шлях для постачання донецького палива в Нижнє та Середнє Поволжя з відповідним заощадженням нафти в Надволжі, що піде тоді на експорт. Крім того, до вантажообороту Волго-Донської магістралі мають ввійти хліб, ліс, нафта, метал, уральські вантажі тощо. Докладніше, однак, можна буде говорити про це цісля остаточного опрацювання та обґрунтування проблеми Волго-Дону.

М. Манзон

Деякі організаційні питання нашого планування¹⁾

Питання народньо-господарського плану на 1933 рік і другої п'ятирічки стоять тепер у центрі уваги всіх планувальних організацій (Держплан, планові осередки окремих урядництв і Наркоматів). Планова аналітична й синтетична думка вперто працює зараз, щоб розв'язати ряд найважливіших народньо-господарських проблем. А, проте, питанням організації планування якимось замало віддають уваги як наші планові організації, так і наша преса. Це особливо дивує тому, що в цій справі є ряд істотних неясностей та вузьких місць, від усунення яких у великій мірі залежить весь хід перспективного й, навіть, поточного оперативного планування.

Перше й найголовніше питання це непогодженість у плановій роботі союзних та республіканських органів, що повторюється систематично кожного року. Це гостро відчувається в республіканських планових органах щороку під час складання контрольних цифр і народньо-господарського плану. Справа в тому, що вузлові вирішальні дільниці українського народнього господарства (вугілля, метал, велике машинобудівництво, транспорт), маючи загальносоюзне значення, підлягають загальносоюзним органам і їх планують в основному в загальносоюзному порядку, а потім вони входять, як основна складова частина в загально-республіканський план народнього господарства. А за українськими планувальними організаціями залишається в основному планування республіканських галузей народнього господарства, погодження всіх показників як загальносоюзних, так і республіканських галузей, створення на базі цього єдиного народньо-господарського плану України.

Але таке, здавалось би, досить ясне становище практично натрапляє на ряд труднощів. Справа в тому, що планові накреслення щодо загальносоюзних галузей промисловости, розташованих на території УСРР, впираючись, в основному, в розв'язання ряду комплексних проблем народнього господарства (балянс палива, металю, перспективи розвитку великого машинобудівництва, створення і зміцнення нової вугільно-металюргійної бази на Сході тощо), потребують тривалого та поглибленого опрацювання в масштабі всього Союзу.

Українські планувальні організації, не знаючи своєчасно всіх перспектив планування вирішальних дільниць українського народньо-

¹⁾ Від редакції. Стаття тов. Манзона порушує актуальні питання організації планування, але не вичерпує їх і в частині позитивного розв'язання порушених питань не досить повна й конкретна. Редакція запрошує планових працівників висловитися на сторінках нашого журналу з приводу порушених в цій статті питань.

го господарства, в кращому разі, можуть обмежитися опрацюванням ряду проблем республіканського значення, не маючи повної можливості скласти своєчасно єдиний повноцінний народньо-господарський плян (плянування комплексних питань загальносоюзного значення в межах однієї республіки можна розглядати тільки як компетентну думку окремих осіб та організацій, оскільки зазначене плянування обмежується тільки республіканськими рямцями, не маючи змоги розв'язати це питання в цілому в загальносоюзному масштабі). Та й плянування навіть лише республіканських галузей народного господарства у великій мірі утруднюється без більш-менш накреслених перспектив щодо вирішальних дільниць (не можна ж, наприклад, плянувати мінерали, будматеріали тощо, не знаючи як слід обсягу капіталовкладень у будівництво вугільної та металевої промисловості й т. інш., цебто не знаючи фактично потреб даних галузей на будматеріали тощо).

А, проте, порядок плянування щодо часу такий, що строки, встановлювані республіканськими органами для складання пляну загальносоюзних і республіканських галузей народного господарства, розташованих на території республіки, майже цілком збігаються, не даючи змоги республіканським організаціям діждатися відповідних повноцінних і доброякісних матеріалів щодо плянування загальносоюзних галузей промисловості. Наприклад, українські плянувальні організації, звичайно встановлюють для всіх галузей народного господарства, розташованих на території України (як республіканських, так і загальносоюзних), єдині строки складання контрольних цифр і плянів; при чому, як правило, строки ці передніші, ніж це передбачається для загальносоюзних організацій лінією їх загальносоюзних центрів (Наркомважпром, Управи Трестів у Москві, НКШС і т. інш.). Наслідком цього бракує достатнього погодження у строках і етапах плянування двох органічно поєднаних і взаємозалежних дільниць народного господарства,—через що ми в практичній роботі, яка повторюється щороку, мусимо створювати безліч орієнтовних прикидок і варіантів, які тільки завантажують і відтягують роботу та дають часто знеосіблення й безвідповідальність у питаннях плянування.

Досить зазначити хоча б те, що українські директивні організації встановили первісні строки складання контрольних цифр на 1933 рік по окремих галузях народного господарства (включаючи й загальносоюзного значення) приблизно 15—20 вересня; а строки лінією НКВажпрому, НКШС і т. інш. значно пізніші, що не давало можливості своєчасно скласти перший варіант загальнореспубліканського пляну. Моменти, що дуже ускладнюють зазначене становище—загальне запізнювання, що буває щороку, основних директив і лімітів для складання народньо-господарського пляну, які подають республікам загальносоюзні плянові організації, а також брак достатнього погодження щодо часу між окремими розділами пляну (капіталовкладення і продукція, виробництво і праця тощо). Зазначене становище часто спричиняє те, що ряд розділів пляну, які мають органічно впливати один з одного, розміщуються щодо часу нерівномірно і наскакують один на одного і аж ніяк не сприяють провести єдину витриману концепцію у всьому пляні.

Дальше питання,—яке треба негайно розв'язати—це розходження в обсягу тих вимог, які ставлять окремі організації лінією загальносоюзною та республіканською під час складання народньо-господарського пляну,—вимог, що відбиваються зовні у формах і показниках до складання пляну (макети форм та основних показників). Макети,

що їх надсилають лінією НКВажпрому, НКЛегпрому, НКШС, НКЗему СРСР, Центросоюзу й т. інш., часто дуже розходяться як між собою, так і з макетами Держплану УСРР, зв'язаного певними вимогами лінією Держплану СРСР. Часто трапляються розходження й кількісного й якісного порядку в частині директив та лімітів, що їх дають загальносоюзні організації лінією своїх республіканських організацій, і директив та лімітів Держплану СРСР. Наслідком цього, щороку доводиться витратити багато часу, щоб погодити всі зазначені вимоги й опрацювати єдину систему показників у межах однієї республіки. А це питання цілком залежить від компетенції Держплану СРСР, який повинен щодо цього заздалегідь умовитися з усіма зацікавленими організаціями в загальносоюзному масштабі. До речі сказати, як нам відомо, питання це неодноразово ставили перед Держпланом СРСР, але жодних наслідків, як бачимо, нема і на сьогодні.

Надзвичайно гостро стоїть також питання про організацію низового планування (область, район в УСРР). До цього часу бракує виразного розмежування роботи між різними низовими планувальними органами, не досить продумано питання про погодження галузевого й територіального планування, не налагоджено достатнього зв'язку центральних планувальних органів з їх периферією, не укомплектовано кадрів низових планових органів тощо. Не зовсім гаразд і щодо погодження заводського планування (мова йде не про середозаводське оперативне планування, а про контрольні цифри, пляни, тощо) і галузевого планування, хоча про це давно знають планові працівники господарських об'єднань. Досить зазначити хоча б те, що до сьогоднішнього дня бракує досить повної ясності у справі розмежування планової роботи між окремими низовими організаціями (контрольні цифри щодо праці складають і райпляни і інспектури праці, баланси праці складають або райпляни або відділи праці тощо). Питання про компетенцію розв'язується в кожному окремому випадку по згоді сторін залежно від кваліфікації й готування окремих працівників до виконання тієї, чи тієї роботи, а не певним, господарсько-доцільним розстановленням сил.

Наприкінці, треба ще зазначити організаційну невиразність у питаннях квартального планування, брак достатнього органічного зв'язку між плануванням та організацією звітності й обліку виконання народньо-господарського плану. Останній момент особливо важливий тим, що питання, зв'язані з передбаченим виконанням плану базисного року, що правлять за основу проектування на майбутній рік, фактично опрацьовують недостатньо й несвоєчасно. Наш облік на даному етапі його розвитку ще досить неповоротливий, не еластичний й часто обмежується тільки фіксацією подій і хронічно запізнюється.

Треба ще зазначити, що всі згадані організаційні дефекти, часто створюючи непотрібну квапливість і метушливість у роботі, дуже перешкоджають виконати найважливіше в справі планування завдання партій та уряду,—щоб громадськість своєчасно досить повно й широко опрацьовувала планові питання. Фактично зустрічне планування ще не посіло свого належного місця, ще не вросло органічно в загальну систему планування. Наскакування й збіг строків, поспішність опрацьовування, непогодженість щодо показників часто не дають громадськості змоги глибоко продумати всі питання щодо окремих ланок і іноді призводять до механічного приймання вже ухвалених і затверджених частин плану.

Вважаючи, що все вищезазначене в основному можна віднести не тільки до організації плянування на Україні, але в тій чи тій мірі до всіх республік—треба накреслити ряд конкретних пропозицій, щоб упорядкувати організаційний бік плянування і цим значно поліпшити якість усієї плянкової роботи. Пропозиції ці в основному такі:

1. Створити цілковите погодження у пляновій роботі загальносоюзних і республіканських організацій (погодженість щодо строків, обсягу вимог, форм і показників основних директивних настанов, лімітів тощо).

2. Внести певну чіткість і виразність у всі етапи проходження народньо-господарських плянів.

Всю цю роботу варто було б розподілити за системою безперервної течії, створивши справжню взаємозалежність між окремими частинами пляну. Наприклад, плян щодо продукції треба цілком пов'язати по суті щодо часу з пляном капіталовкладень, а також у певній мірі передбачати вже плян і щодо праці. Правда, в даному разі є й певна зворотна залежність і цілий ряд взаємно-переплетених впливів; а все ж треба встановити певну функціональну залежність між окремими частинами пляну. Всяке забігання наперед, перескакування щодо часу через певний етап в даному разі може тільки стати на перешкоді роботі і спричинити безліч різних необґрунтованих і швидко-змінних варіантів. Звичайно, така організація роботи зовсім не має на увазі того, що окремі частини пляну можна відсунути на кінець, що з ними можна почекати, навпаки, роботу можна розгорнути по всьому фронту, але на деяких ділянках вона матиме тільки підготовчий характер і остаточно оформлюватиметься паралельно з уточненням основних ділянок пляну. Наприклад, питання праці, залежні в певній мірі від організації і плянування виробництва, що мають зворотний вплив на виробництво, як важливіший організаційний чинник, можна й треба плянувати паралельно з плянуванням виробництва, але остаточно оформляти їх треба тільки тоді, коли цілком виявляться всі основні виробничі показники.

3. Своєчасна й досить повна інформація (від загальносоюзних плянових органів) всіх республік про основні настанови в галузі плянування, обмін досвідом у всьому процесі роботи, складання й уточнення плянів, одержання й використання компетентних думок республік щодо окремих вузлових питань, своєчасне надсилання директив і лімітів (хоча б і попередніх), обов'язкове погодження Держпляном СРСР всіх директив, лімітів, форм і показників, що їх надсилають лінією окремих організацій.

4. Організація низового (насамперед районного) плянування: чітко визначити його компетенцію, залежність, форми зв'язку з центральними пляновими органами, функції окремих плянових органів, тощо.

5. Реорганізація кон'юнктурної роботи, надання їй більшої гнучкості, виходячи з доконечних вимог перспективного й оперативного плянування. Можливо було б доцільно навіть трошки звужити обсяг кон'юнктурних матеріалів, щоб вони не були такі широкі й громіздкі, але своєчасніші. Варто було б опрацювати питання про організацію невеличких щомісячних (за минулий місяць) кон'юнктурних зведень, які освітлювали б основні вирішальні показники тієї чи тієї ділянки і справді могли б своєчасно сигналізувати про наявні дефекти. Не виключена можливість мати й коротші невеличкі кон'юнктурні зведення (декадки), що правлять за незамінимий матеріал для точного оперативного плянування. Звичайно, зазначене поставлення

справи не зменшує значення великих кон'юнктурних робіт, розрахованих на більший строк, які охоплюють далеко ширше коло питань.

6. Забезпечити досить повне громадське опрацювання плану, організувавши зустрічне планування, пристосовавши відповідним способом строки проходження плянів. Питання зустрічного планування треба розв'язувати не наспіх, на ходу, вони мають відбиватися у всіх етапах проходження плану, починаючи з низових плянових органів і кінчаючи центральними.

7. Підсилити роль квартального планування, надавши квартальному плянові значення не тільки, як певного відтинку річного плану, але й самостійного суцільного плану—комплексу, погодженого у всіх частинах і відповідним способом прокорегованого на підставі кон'юнктурних спостережень. Квартальному плянові треба забезпечити також широке громадське опрацювання.

Грубо, схематично можна накреслити приблизно такий загальний порядок проходження плянів, який був би найдоцільніший. Підготовчу роботу до складання контрольних цифр і народньо-господарського плану на майбутній рік треба розгорнути лінією всіх організацій уже в травні—червні попереднього року, коли вже має початися систематичне нагромадження й підсумування звітних та кон'юнктурних матеріалів (хоча б на підставі даних I й II кварталу). Звичайно, треба відповідно перебудувати й кон'юнктуру, забезпечуючи щомісячні основні показники. Вся зазначена робота має в основному бути початком готування бази—сподіваного виконання плану поточного року—і в певній мірі орієнтувати плянових працівників щодо проектувань на майбутній рік. У липні загальносоюзні плянові органи повинні дати попередні директиви й ліміти до складання контрольних цифр, як лінією окремих республік, так і лінією загальносоюзних господарських організацій і Наркоматів, які й собі доводять зазначені директиви та ліміти до своїх республіканських об'єднань. Попередні директиви та ліміти треба докладно обмірковувати на місцях, прокорегувати попередніми зустрічними планами підприємств та урядництв, доповнити зауваженнями окремих компетентних організацій і осіб, у тім числі окремих великих фахівців тощо. У серпні матеріали з місць надходять у загальносоюзні плянові органи, де їх старанно аналізують. У вересні, на підставі вже синтетичних матеріалів і чітко визначених контурів майбутнього господарського року, Держплан СРСР дає вже остаточні директиви та ліміти до складання плану на майбутній рік, з зазначенням строку одержання остаточних матеріалів від окремих республік. Всі директиви й ліміти, а також форми, показники і строки, що їх дають лінією Держплану СРСР і різних госпорганів та урядництв, треба точно погодити й не припускати самовільних відхилень. Республіканські ж організації вже виходячи з цього, встановлюють обсяг вимог і строків одержання матеріалів від своєї периферії. Приблизно в жовтні матеріали окремих республік та організацій вже надходять у центр, де їх зводять до купи і в листопаді або на початку грудня затверджують загальносоюзні директивні організації, після чого окремі зміни та уточнення можна вносити тільки при остаточному виявленні сподіваного виконання плану поточного року.

Всі зазначені строки треба розподілити так, щоб забезпечити повне опрацювання питання у всіх ланках (республіканські органи з своєю периферією, госпоргани—з своїми окремими підприємствами, включаючи, як органічну частину, зустрічний план).

Звичайно, зазначений порядок—це тільки орієнтовна схема і він аж ніяк не розв'язує ще ряду питань порушених вище.

У всякому разі, над цим треба подумати і доопрацювати це питання. Щоб забезпечити дальшу безперебійну роботу плянування, надаючи їй потрібної виразності та, щоб усунути непогодження, яке повторяється з року-в-рік,—зазначені питання мають широко обміркувати, як наші плянувальні органи на місцях, так і на загально-союзних організаційних нарадах у справі плянування при Держплані СРСР з участю окремих республік, всіх зацікавлених Наркоматів, урядництв, госпорганів тощо.

Зазначеними питаннями повинен також широко зацікавитися і Держплан УСРР, що здійснює загальне методологічне керівництво всіма питаннями плянування в межах республіки.

Поважне слово в цьому питанні належить також усій радянській громадськості.

З. Равдель

Більше принципіальної чіткості в госпрозрахунковій справі

Рецензія на книгу „Перевід на госпрозрахунок основних цехів і робітничих бригад металообробних підприємств“. Вид. „Господарство України“ Харків, 1932 р. під колективним авторством Полякова, Водоп'янова, Булановського, Стеценка й Баранова і під керівництвом та редакцією Н. Е. Полякова.

Питання госпрозрахунку є одні з найактуальніших серед господарсько-політичних питань сучасного етапу соціалістичного будівництва. Ця актуальність питань госпрозрахунку, що її визначає вже те колосальне значення, яке має госпрозрахунок, як основна метода радянського господарювання, як найважливіший важіль планування, підсилюється не раз підкреслюваним партією фактом зовсім недостатнього запровадження принципів госпрозрахунку в нашої промисловості і, зокрема, на наших підприємствах.

Серед питань госпрозрахунку питання госпрозрахунку робітничої бригади є найскладніші, а тому й вимагають особливої уваги.

Доконечність уважного вивчення специфіки бригадного госпрозрахунку, важливість узагальнення позитивного досвіду його застосування обумовлюється колосальною роллю бригадного госпрозрахунку, як основної форми соціалістичної організації праці. Це вивчення набирає ще більшої ваги тому, що ми маємо опортуністичну недооцінку ролі бригадного госпрозрахунку, й маємо дуже серйозні перекручення у практиці бригадного госпрозрахунку. Далеко не сприятливе становище з керівництвом бригадним госпрозрахунком досить яскраво висвітлено в недавно опублікованій постанові Президії ВЦРПС на доповіді ЦК спілок робітників кольорової металургії та електропромисловості „Про стан та керівництво госпрозрахунковими бригадами“¹⁾.

Таке становище надто гостро ставить питання про потребу в глибокому теоретичному опрацюванні питань госпрозрахунку у всьому народньому господарстві, зокрема, госпрозрахунку на підприємстві і особливо госпрозрахунку робітничої бригади.

Конче потрібним стає кваліфіковане узагальнення того колосального позитивного досвіду в справі запровадження госпрозрахунку, що має наша промисловість. Видання праці, присвячених глибокому опрацюванню госпрозрахункової справи, що узагальнювали б досвід передових заводів, цехів, робітничих бригад,—безумовно, дуже могло б скоріш досягти справжнього, а не паперового запровадження принципів госпрозрахунку, помогло б позбутися тих перекручень, що їх маємо ще в нашої заводській практиці. Проте, літератури, присвяченої розрахунковій справі, надзвичайно мало, вона обмежується декількома настановними статтями та брошурами. Кваліфікованих серйозних праць, що ставили б собі на меті узагальнити той колосальний досвід, що є в нашої промисловості, на сьогоднішній день фактично дуже мало.

На тлі такого становища слід безумовно вітати факт випуску книги, що як це зазначено в передмові до неї,—„має своєю метою перш за все допомогти працівникам металообробних підприємств розібратися у всій різноманітності й складності справ, пов'язаних з переводом цехів і робітничих бригад на госпрозрахунок“.

Проте, ознайомившись з книгою ближче, мусиш прийти до висновку, що ця праця не тільки не може допомогти розібратися у всій різноманітності та складності

¹⁾ Див. газету „За індустріалізацію“ від 17-XI-1932 р.

цілого ряду великої принципіальності питань госпрозрахунку, а навпаки, заплуते вже розв'язані, ясні питання.

Почавши цілком правильно з аналізу основ госпрозрахунку, його суті, автори, однак, не забезпечили хоч би відносно повного й правильного висвітлення питання. Приміром, автори зовсім не згадали про таку „дрібницю“, як роль госпрозрахунку у здійсненні загального контролю та обліку, вони зовсім не розвинули тієї основної тези, що єдиною метою здійснення принципів госпрозрахунку на даному етапі є всепроникливий контроль карбованцем, а згадавши лише побічно про це, вони не розгорнули характеристики ролі госпрозрахунку для дальшого росту соціалістичного нагромадження, що так гостро підкреслено у т. Сталіна в його шості історичних умовах роботи по-новому¹⁾.

Не давши справжньої аналізи основ госпрозрахунку і не вияснивши ще суті трьох різних форм середзаводських госпрозрахункових стосунків (завод-цех, цех з цехом, цех-бригада), що єдине було б методологічно вірне,—автори переходять до аналізу госпрозрахунку цеху. Тут ми дізнаємося, що „госпрозрахунок цеху є не самоціль господарської діяльності, а особлива форма плянового керівництва роботою цеху, як окремим самостійним господарством (стор. 13,—підкреслення наше, З. Р.).

Визначення цеху, як самостійного господарства, ми знаходимо на стор. 64 і на стор. 102, де читаємо: „Цех, в умовах госпрозрахунку, являє собою з організаційного погляду самостійну господарсько-виробничу одиницю, майже аналогічну заводові, але без права безпосередніх взаємин з зовнішнім світом“. Остання частина фрази частково виправляє формулювання, однак, так і залишається незрозумілим, на що таке підкреслення наче б то автаркції цеху. Госпрозрахунок дійсно збільшує самостійність цеху в межах плянового завдання заводу, але це зовсім ще не означає, що цех стає „самостійною господарсько-виробничою одиницею, майже аналогічною заводові“.

Одну сторінку автори присвячують висвітленню природи госпрозрахунку бригади. Це „висвітлення“ таке: „Природа госпрозрахунку бригади різко відрізняється від природи госпрозрахунку цеху... Спільне в цих поняттях є те, що як у тому, так і в другому випадку(!) основою всіх госпрозрахункових стосунків є чіткий і технічно грамотний плян роботи та намагання утворити сприятливі умови для досягнення найповнішого технічно-економічного ефекту—як з кількісної, так і якісної сторони. Однак, ця відмінність(?) настільки важлива, що вона примушує розуміти госпрозрахунок бригади більше як особливу, досконалішу форму соціалістичного змагання, ніж як госпрозрахунок у власному розумінні цього слова“. Розберемо цю „аналізу“ по її окремих твердженнях. Перш за все треба підкреслити, що природа госпрозрахунку і підприємства, і цеху та бригади не тільки гостро не різняться, а навпаки, вона єдина. Але відмінність характеру стосунків між ними і різна характеристика підприємства, цеху і бригади визначає різні форми здійснення єдиних принципів госпрозрахунку відносно кожного з них окремо. Ця відмінність форм госпрозрахункових стосунків—є відмінність всередині єдності. Ця якісна єдиність госпрозрахунку заводу, цеху і бригади виявляє собою дальший розвиток соціалістичних виробничих стосунків. Далі, „спільне в цих поняттях“—далеко не вичерпується потребою в грамотному пляні, воно визначається перш за все тим, що й завод, і цех, і бригада являють собою госпрозрахункові одиниці, з усіма моментами, що походять звідси, от як: посилення боротьби за пляновість методами контролю карбованцем, боротьба за соціалістичне нагромадження, зміцнення єдиноначальності, ліквідація зрівнялівки, посилення відповідальності.

І, нарешті, мусивши все ж таки сказати, що ж таке є бригадний госпрозрахунок, в чому його специфіка,—автори не знайшли нічого кращого як побудувати таку плутану фразу, що, мовляв, бригада „це скоріш особлива форма соцзмагання, ніж госпрозрахунок у власному розумінні слова“.

Специфіка госпрозрахункової бригади саме й полягає в тому, що вона, будучи вищою формою соцзмагання, являє собою разом з тим одну з форм справжнього запровадження принципів госпрозрахунку. Органічну єдиність цих двох властивостей бригадного госпрозрахунку визначає перш за все те, що в госпрозрахунковій бригаді ми маємо сполучення високої класової активності (що передусім виявляється в зустрічному, змінно-зустрічному плануванні, тощо), активності, що перетворює бригаду на вищу форму соцзмагання,—з особистою матеріальною заінтересованістю (госпрозрахункова премія), через яку, зокрема, і здійснюється контроль карбованцем у бригаді.

¹⁾ Слід разом з тим, однак, відзначити, що редакторат видавництва подав до книги вступ під назвою: „Шість умов тов. Сталіна—шлях до перемоги народно-господарського пляну 1932 р. та завершення п'ятирічки за чотири роки“. Цей вступ цілком правильно і з належною чіткістю виявляє роль госпрозрахунку як однієї з найважливіших господарсько-політичних проблем на даному етапі соціалістичного будівництва (З. Р.)

Немає тут ні потреби, ні можливості розгорнути справжню аналізу бригадного госпрозрахунку, отже ми цим і обмежемося¹⁾.

Іменно те, що автори не розуміли специфіки бригадного госпрозрахунку, неминуче і привело їх до того, що всі конкретні питання вони далі трактують разом і для цеху і для бригади. Таким чином у книзі цілком затерто специфіку відмінних форм госпрозрахункових стосунків, чим і обумовлені невірні твердження й висновки в практичних питаннях.

Звідси і неправильне зформулювання самої назви книги, бо бригад не „переводять“, як цехи, на госпрозрахунок, а вони самі переходять на нього добровільно. Це неправильне політично формулювання проходить буквально через усю книгу²⁾.

Однак, з цим неправильним формулюванням пов'язується друге неправильне формулювання, а саме, що „госпрозрахункова бригада являє собою первісну виробничо-господарську (!) одиницю всередині цеху“ (стор. 23).

Госпрозрахункова бригада являє собою низову виробничу одиницю, вона є специфічна госпрозрахункова одиниця, але ні в якому разі не „виробничо-господарська одиниця“, бо цим самим затирається різниця між цехом і бригадою. Бригаді не виділяють обгових коштів, вона не приймає і не звільняє робітників, вона не встановлює оплати, робітникам, не відповідає матеріально за роботу і т. д. Одне діло—по-господарському ставитися до роботи і зовсім інше—бути господарською одиницею, от як цех або завод.

Через це нерозуміння специфіки бригадного госпрозрахунку у книзі не тільки не подано критики не раз уже засудженої „лівацької“ вимоги, щоб обов'язково всі бригади були „переведені“ на госпрозрахунок, а навпаки, з тексту (стор. 48 і 104) можна побачити зробити висновок, що автори це рекомендують.

Саме це нерозуміння суті госпрозрахунку бригади і призвело до того, що найбільш складні і важливі питання бригадного госпрозрахунку—питання преміювання, не тільки абсолютно не висвітлено в книзі, але автори її вважали за можливе зазначити, „що питання преміювання бригад виходять за рамки цієї праці“ (стор. 109).

З цього ж такі нерозуміння специфіки бригадного госпрозрахунку випливає і не раз засуджене настановлення, що „кожна госпрозрахункова одиниця (а значить і бригада З.Р.) повинна прагнути того, щоб утворити достатній фонд економії на те, щоб мати можливість покрити збитки, що можуть статися в майбутньому“ (стор. 111).

Ця ж плутанина не дала змоги авторам ясно відповісти на питання про систему розв'язання конфліктів з бригадою. Приміром, на стор. 142 читаємо: „Ці суперечки (з бригадою—З.Р.) розв'язуються в порядку трудового конфлікту“.

Треба сказати, що ні те, ні друге твердження не вірне, бо суперечки має розв'язувати завідувач цеху спільно з представником профорганізації. При першому „варіанті“ не виключена односторонність розв'язання конфлікту одною безпосередньо заінтересованою стороною, а при другому—неминуче зайва затяжка до засідання КРК, тим часом як характер суперечок з бригадою вимагає завжди негайного оперативного розв'язання справи.

Не випадково в книзі майже зовсім не відзначено виняткової ролі зустрічного пляну в бригадному госпрозрахунку, бо ж її оцінити можна тільки на основі правильного розуміння суті бригадного госпрозрахунку.

Автори не зуміли дати правильної аналізи різних форм середзаводських госпрозрахункових стосунків. Вище ми вже були відзначали, що єдино правильною методологічною була б така побудова книги, коли б перед аналізом окремих конкретних питань госпрозрахунку цеху і, особливо, госпрозрахунку робітничої бригади йшло б чітке вияснення своєрідності різних форм середзаводських госпрозрахункових стосунків.

Автори пішли іншим шляхом. В ч. III під заголовком „Взаємини госпрозрахункових одиниць цеху“, в § 3 під назвою „госпрозрахункове оформлення всіх міжцехових і середцехових стосунків“³⁾, ми бачимо спробу вияснити систему середзаводських госпрозрахункових стосунків. Авторі пишуть: „Тепер можна розрізнити три види взаємовідносин, що між собою дуже різняться. До першого виду належать взаємини між цехами на госпрозрахункові й управу заводу, цебто взаємини нижчої організації з вищою директивною організацією на заводі. До другого виду належать взаємини між окремими

¹⁾ Цьому питанню присвячено нашу спеціальну працю „Госпрозрахунок робітничої бригади“ ОНТ В.У. 1933 р. Харків.

²⁾ Це не заважає авторам на стор. 15 відзначити, що бригади відмінно від цеху переводять на госпрозрахунок не в адміністративному порядку, а добровільно. Це правильне твердження не пов'язано з дальшим викладом.

³⁾ З цих заголовків можна зробити висновок, що всередині цеху бригади так само заходять між собою в госпрозрахункові стосунки, що, як відомо, явна нісенітниця.

госпрозрахунковими одиницями, з однаковими правами, цебто не підлеглих одна одній. До третього виду належать взаємини цеху з нижчими госпрозрахунковими одиницями—бригадами" (стор. 56—57).

Якщо принцип підлеглості і непідлеглості взагалі є правильний критерій для виявлення відмінності форм госпрозрахункових стосунків між заводом і цехом і між цехами, то взятий механічно для бригади він відразу покаже цілковите нерозуміння специфіки бригадного госпрозрахунку і надалі обумовлює якнайгрубіші помилки.

Уся своєрідність бригадного госпрозрахунку саме і виявляється в тім, що бригада є разом і „нижча“ (висловлюючись вельми невдалим терміном авторів) госпрозрахункова одиниця супроти цеху,—і як така дістає від нього директивний наряд-завдання,—і разом з тим вона є немов би „рівноправна“ господарська одиниця з цехом,—і як така складає з цехом госпрозрахунковий договір.

Не подавши чіткої аналізи трьох форм госпрозрахункових стосунків всередині заводу, автори неминуче мусили були внести плутанину у весь дальший виклад.

Як одну з методологічних помилок, слід відзначити цілком механічне протиставлення прогресивної премії на відрядності, що немов би видається тільки за кількісне перевиконання плану, і премії госпрозрахункової, що видається немов би тільки за якісні досягнення (стор. 60). Автори не розуміють тієї простої речі, що взагалі не можна кількісні показники протиставити якісним, бо вони на ділі взаємопроникають.

Фактично і прогресивна відрядність і госпрозрахункова премія становлять собою різні форми „зарплати“, і їх виплачують за перевиконання як кількісних, так і якісних показників, що дає зниження собівартості. Практично, раціональне взаємовідношення між прогресивною відрядністю і госпрозрахунковою премією може бути встановлене тільки на основі цього принципу, і конкретно вкожному окремому випадку встановлюють шляхом попереднього визначення того, який саме відсоток економії буде сплачений по прогресивній відрядності і який по госпрозрахунковій премії. При цьому, звичайно, зважають на специфіку кожної форми преміювання, на те, як вона стимулює виробіток або досягнення економії. Докладніше спинятися в цій рецензії на цьому цікавому питанні немає можливості.

Зовсім неправильно автори обов'язково нав'язують усім заводам систему чеків для середзаводських розрахунків. Для ряду заводів якраз раціональнішою буде система розрахункових рахунків, що застосовується на величезній більшості заводів, а тим часом у книзі про неї не згадано ні слова.

Цим ми обмежимося в частині зауважень по суті.

Відзначимо тепер ряд моментів іншого порядку. На стор. 105 читаємо таке „настановлення“: „Цехові партійні і професійні організації відповідно до організаційно-виробничого поділу цехів дрібляться на осередки (ділянкові, бригадні) з зазначеними вище функціями, цілями і взаємовідношеннями“.

Це настановлення в такій редакції взагалі неправильне, а на даному етапі воно явно суперечить курсові партії на недозволеність штучного подрібнення парторганізації цеху на осередки. Потім, далеко не у всякій бригаді є рація утворювати профгрупу (згідно з рішенням ВЦРПС для цього треба мати не менш як 10—15 чол.¹⁾).

Наприкінці відзначимо, що фактичний матеріал, а його, очевидно, розробили заводські працівники, являє собою певний інтерес і в ньому позитивна сторона книги.

Тільки цей поданий в книзі фактичний матеріал, що висвітлює досвід роботи заводів, в тій його частині, де він торкається переводу на госпрозрахунок цехів, і може виправдати доцільність видання книги.

Всі загальнотеоретичні твердження не чіткі і часто-густо невірні. Майже все те, що стосується бригадного госпрозрахунку, побудоване на нечітких твердженнях, а в своїй практичній частині фактично зведене до отождолення цехового й бригадного госпрозрахунку.

¹⁾ Треба, однак, при цьому відзначити, що книгу автори писали до опублікування даного рішення.

ЗМІСТ ЖУРНАЛУ ЗА 1932 р.

№ 1—2

Постанова Партколегії ЦКК КП(б)У
Від редакції
Я. Дудник. Завдання плану народного господарства на 1932 р.—Р. Гальперін. Соціально-культурне будівництво в 1932 р.—П. Червінський. Південна металургія в перспективі вивершального року п'ятиріччя.—Ю. Гольденберг. План електрифікації України на 1932 р.—Проф. В. Бошко. Проблема Великого Дніпра.—М. Давідзон. Завдання масового соціалістичного планування.—Г. Кагановський. Змінно-зустрічний—більшовицьке знаряддя боротьби за план.—Б. Шульман. Дати південній металургії високоякісний кокс—Д. Батуроз. За міцну торгову промисловість на Україні.—А. Кічаєв. Основні завдання Ворошилівського району на 1932 р.—Листи до редакції.

№ 3—4

Я. Тун. На більшовицьку боротьбу за складання плану побудови безкласового соціалістичного суспільства.—Д. Наумов. Основні лінії соціалістичного розміщення продукційних сил України в другому п'ятиріччі.—Я. Дудник. Вугільно-металургійний комбінат України за другої п'ятиріччі.—А. Маслов. Використання енергетичних ресурсів для електрифікації України у другій п'ятиріччі.—Агр. І. Батюк. Головні контури другої п'ятиріччі сільського господарства України.—В. Народицький. Легка промисловість України у другій п'ятиріччі.—С. Козюра. Проблема транспорту в нар.-господ. плані УСРР другої п'ятиріччі.—С. Крамер. Донбас як індустріальний мікрайонний комплекс у другому п'ятиріччі.

Ф. Вінік. Г. Є. Завьялов. Основы экономического планирования производства.

Напрями і орієнтовні ліміти розвитку нар. господарства УСРР на другу п'ятирічку.

Відозва першої Всеукраїнської конференції розміщення продукційних сил. Листи до редакції.

№ 5—6

В. Чубар. Виконання плану 1932 р.—найважливіша передумова для виконання всесвітньо-історичних завдань другої п'ятиріччі.—Я. Дудник. Чергові завдання державного контролю будівництва.—В. Березіков. Завдання хлібозбиральної кампанії.—А. Анісімов. За здійснення завдань радянської торгівлі—бойової ланки соціаліст. економіки.—В. Кривенко. Механізація—основна й вирішальна ланка в боротьбі за збільшення вуглевидобутку в Донбасі.—Н. Лівшиц. Виконання нар.-госп. плану України у першому півріччі 1932 р.—Ш. Супоницький. Основні питання плану технічної реконструкції другого п'ятиріччя.—Г. Миронов. Основні підсумки першої та завдання другої п'ятиріччі україн. металургії.—В. Шульман. Виробництво чавуну на Україні у другій п'ятиріччі.—Г. Леонов. Проблема розвитку гірничого машинобудівництва.—П. Рудницький. Сільське господарство Дніпровського району у другій п'ятиріччі.—Г. Георгієвський. Проблема Бузької електростанції.

Б. Шведов і Г. Шахар. За марксо-ленінське планування науки. Л. Крижов. Лист до редакції.

Виконання нар.-господ. плану України 1932 р.

№ 7—8

Резолюція III всеукраїнської партконференції

Передова. Боротьба за здійснення рішень III Всеукраїнської партконференції.—В. Чубар. Інженери і техніки—до лав перелотих борців за побудову соціалізму другого п'ятиріччя.—Ю. Гейнман. Бойові завдання соціалістичного планування.—В. Кривенко. Припинити відставання металургії від розвитку народного господарства.—П. Кучеренко. До питання розміщення кондиторської промисловості в другому п'ятиріччі.—Д. Мащенко. Система підготовки кадрів у другому п'ятиріччі.—Проф. Д. Славензон. Спеціалізація та кооперування українського машинобудування у другому п'ятиріччі.—Л. Бурундуківський. До питання про електрифікацію залізниць за період 1933—1937 р.р.—Б. Миронов. Енергетика Дніпровського промислового комбінату у другому п'ятиріччі.—Д. Коваль. Оволодіти Нижньодніпровськими пісками Одещини.—Д. Каплан. Фашистський план механізації сільського господарства Німеччини.

Показники світової техніки. (Матеріали, зібрані групою техплану при БПІ Укрдержплану).

Передова. Завдання IV кварталу.—В. Кривенко. Я. Островський. Вироблення ширивжитку—одне з корінних питань політично-економічного значіння.—Б. Бакуменко. Південна металургія на грані другого п'ятиріччя.—Р. Гальперін.—Перспективи соціально-культурного будівництва у другій п'ятиріччі.—Д. Мащенко. Проблема ФЗУ у світлі настанов другої п'ятирічки.—А. Кривицький. Основні шляхи технічної реконструкції кам'яновугільної промисловости Донбасу в другій п'ятиріччі.—С. Лагунов. Українська республіканська й місцева метало-обробна промисловість у другій п'ятиріччі.—Є. К.-н. Перспективи розвитку водного господарства України в другому п'ятиріччі.—М. Рейнгерц. Проблема скляної консервної тари на Україні в другому п'ятиріччі.—А. Каневський. Харківська область за планом другої п'ятирічки.—М. М. Вінницька область у 2-му п'ятиріччі.

№ 10—11

М. Хатаєвич. За зміцнення колгоспів, за опанування агротехніки.—І. Злотник. На фронті радянської охорони здоров'я.—Н. Токарев. До питання про реконструкцію залізорудної промисловости Криворіжжя.—Б. Миронов. Технічно-економічні проблеми електрифікації у 2-му п'ятиріччі.—Б. Шульман. Найближчі завдання буровугільної промисловости УСРР.—В. Ковалівська. Характер метало-споживання промисловости України за перше півріччя 1932 р.—І. Мовшевич. Перспективи використання маріупільських нефелінів у скляному виробництві на Україні.—Г. Миронов. Про один невдалий проект.—Б. Шульман—З приводу „критики“ т. Миронова.—С. Крамер. Про одну неробочу гіпотезу.—М. Штихно та Е. Басензон. Основні контури розвитку Запоріжжя в другому п'ятиріччі.

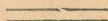
Основна література до 2-ої п'ятирічки (бібліографія).

№ 12

В. Чубар. До XV роковин УСРР.—А. Шліхтер. 15 років Жовтня.—Н. Лівшиц. Важка промисловість на XV роковини Жовтня.—В. Кривенко і В. Островський. На форпостах соціалістичної індустріалізації.—В. Народицький. Легка промисловість на XV роковини Жовтня.—Б. Миронов. Електрифікація УСРР за 15 років.—А. Сліп'анський. Сільське господарство на XV роковини Жовтня.—С. Канарський. Комунальне господарство на XV роковини Жовтня.—І. Злотник. Радянська охорона здоров'я на Україні до XV роковин Жовтня.—Ю. Гейман і С. Блейх. Киев на порозі другого п'ятиріччя.

З М І С Т

	Стор.
Й. Сталін. — Підсумки першої п'ятирічки	3
Й. Сталін. — Про роботу на селі	29
Лютневий 1933 р. Пленум ЦК КП(б)У	38
С. Крамер. — Народньо-господарський план УСРР на 1933 р.	48
В. Березіков. — Основні завдання сільського господарства України 1933 р.	58
І. Дятленко, Г. Красношанка, Ф. Резніков. — Постійна бригада — основна ланка в боротьбі за врожай	73
Л. Ландо — Перебіг розгортання колгоспної торгівлі на Україні	91
Є. Стефановський. — Хемізація народнього господарства України й нар.-госп. план 1933 року	103
В. Бошко. — Проблема виходу на Донбас	119
М. Манзон. — Деякі організаційні питання нашого планування	136
Критика і бібліографія	
Н. Равдель — Більше принципіальної чіткості в госпрозрахунковій справі	142
Зміст журналу за 1932 р.	146



РЕДКОЛЕГІЯ: Анісімов А. О., Березіков В. С., Крижов Л. В.,
Наумов Д. Б., Павлов М. Р. Сальман Р. Б. Супоницький Ш. І., Тун Я. А.
(відпов. редактор), Яновська Н. Е. зав. ред. Каплан Д. А.

ЦЕНТРАЛЬНА НАУКОВА
БІБЛІОТЕКА