

ПН2066

Господарство
України

1931, ~ 4-5

Ціна 2 карб.

"Господарство України"
ХАРКІВ
Вул. Вільної
ІНСТ.

V.N. Karazin Kharkiv National University



2

00676531

Склад видання: Харків, Буд. Держпромисловости, корпус В.
Вид-во „ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ“

112066

ПР 1937.

ПРОЛЕТАРІ ВСІХ КРАЇН, ЄДИМАЙТЕСЯ!

ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ

ЩОМІСЯЧНИЙ
ПОЛІТИЧНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ЖУРНАЛ

№ 4-5

КВІТЕНЬ-ТРАВЕНЬ

РІК ВИДАННЯ 8-й

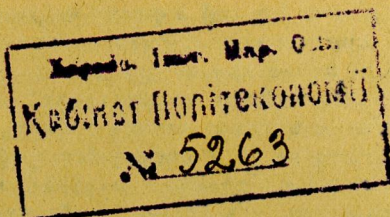


ВИДАВНИЦТВО „ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ“
Харків—1931

68

Бібліографічний опис цього видання вміщено в „Літописі Українського Друку“, „Картковому Репертуарі та інших покажчиках Української Книжкової Палати

ДВОУ УІП. 7 Друк. ім. Фрунзе.
Харків. Донець-Захарж., 6.
Укрголовліт 152-жб.
Прим. 2.000
Зам. 886.



Я. ТУН

Наші найближчі завдання

„Чи реальна наша виробнича програма? Безумовно реальна! Вона реальна хоч би тому, що в нас є всі конечні умови, щоб її здійснити. Вона реальна хоч би тому, що її виконання залежить тепер виключно від нас самих, від нашого вміння і нашого бажання використати ті багатенні можливості, які ми маємо“ (Сталін. З промови на нараді господарників 23/VI 1931 року.).

Закінчилось перше півріччя третього вирішального року п'ятирічки. 1931 р. це рік завершення побудови фундаменту соціалістичної економіки союзу. Завдання всесвітньо-історичної ваги, що здавалося утопічним опортуністам різних мастей, що викликало в таборі наших класових ворогів, в таборі імперіалістичної буржуазії новий вибух звірячої зневаги і в той же час характерного для загниваючого капіталізму страху перед успіхами нашої соціалістичної господарської системи — близьке до свого розв'язання.

Перше півріччя поточного року ми закінчили з рядом чималих успіхів. В той час як капіталістичний світ задихається в лабетах чимраз глибшої світової економічної кризи, в той час коли спроституювана німецька соціал-фашистська партія поспішає продати „гуртом і на роздріб“ німецьку робітничу клясу і широкі трудящі маси бльокові американської і французької імперіалістичної буржуазії, в той час коли оскандалений ідеолог і провісник славеного американського процвітання — Гувер поспішає рятувати мільярди американської банківської плутократії, вкладені в німецькі підприємства, і тим „врятувати“ капіталістичну Європу від соціальної революції в її серці — в Німеччині, — в цей час в СРСР під керівництвом ЦК партії виконується з успіхом пляномірна програма великого індустріального будівництва і здійснюється історичної ваги перехід сільського господарства на соціалістичні рейки.

Завдання річних контрольних чисел на 1931 р. по ряду окремих елементів не виконано. Як побачимо далі, надто велике недовиконання у промфінплані, що тягне за собою певну напруженість у фінансовій системі країни. Не все стоїть гаразд у транспортів сфері. Є чимала напруженість на ринкові споживчих і виробничих товарів. Торгова система не працює ще з належною гнучкістю (кооперація надто неповно покищо виконала директиву ЦК й уряду про перебудову). Нове капітальне будівництво переживає напруження по лінії матеріально-технічного постачання. Не на всі 100% виконано весною завдання від уряду плян засіву. Однак, всі ці явища мають місце на тлі загального чималого росту політичної й економічної потужності країни. Ми маємо перед собою труднощі росту, неминучі за великого соціалістичного будівництва, труднощі, що, як відзначив т. Сталін на XVI з'їзді партії, „самі містять в собі можливість їх поборення“.

Опортуністи різних мастей з факту частинного недовиконання пляну першого півріччя спитуються робити висновки, що народньо-господарський плян 1931 р. не реальний, що треба переглянути плян другого півріччя, щоб наблизити його до „реальних“ можливостей, що треба відмовитися від політики високих темпів і т. ін. Старі пісні, і навіть не на новий лад! Опортуніст на те й опортуніст, щоб відступати перед труднощами, щоб не йти на поборення „вузьких місць“, щоб не зважувати критично, де ж та ланка, що за неї треба вхопитися, щоб зліквідувати те або інше утруднення. Опортуніст на те й опортуніст, щоб не розуміти особливостей нової обстанови, яка примушує працювати новими методами, ставити керівництво по-новому, ламати по-революційному те з старого, що є вже гальмом на даному етапі росту соціалістичного будівництва. Боротьба на два фронти і проти правого ухилу, як головної небезпеки на даному етапі, боротьбу з примиренством до правого ухилу — повинно через це провадити неослабно далі. „Колопартійного обивателя“ (вислів т. Сталіна) треба викрити в усій його дворушницькій тактиці, що гальмує наше будівництво.

Минуле півріччя, не зважаючи на частинне недовиконання плянів господарського будівництва, стало періодом нового велетенського розгортання соціалістичного будівництва. Повністю реалізовано накреслення по лінії колективізації. Радгоспи дістали дальшого потужного розвитку. Соціалістична індустріялізація розгортається в основному в масштабі контрольних чисел на 1931 рік. Почато чималі роботи на транспорті. Процеси усупільнення у країні провадять далі свій форсований розвиток. У країні відбувається подальше зміцнення виробничого характеру, економічної змички між робітничою класою і основними масами селянства. Плянково регулівна роля радянської держави в усьому народньому господарстві країни зміцнюються далі, — в цьому напрямі діють поправки до торішньої кредитової реформи, запровадження розгорнутої системи госпрозрахунку, перехід на єдиний фінансовий плян і т. інше. Ріст соціалістичного сектора сільського господарства в результаті успіхів колективізації дозволяє дедалі то все пляновіше розгортати соцбудівництво на селі (плянування капітального будівництва на селі, організація засівної кампанії, організація збиральної і хлібозаготовчої кампанії, регулювання росту народнього прибутку на селі і т. д.).

Величезний виробничий ентузіазм робітничих мас піднявся минулого півріччя на нову височину і охопив також і колгоспні маси, що є фактором величезної економічної ваги. Районування й перенесення центрів партійної і професійної роботи в бригаду, ланку, цех — мали своїм наслідком подальше піднесення всієї низової парт-проф-і госпроботи.

Які ж наші найближчі бойові завдання?

Спинімося тут на основних з них: на бойових завданнях промисловости, на завданнях збиральної та хлібозаготовчої кампаній та на завданнях у сфері залізничного транспорту.

* * *

Характеризуючи хід виконання промфінпляну 1931 року, треба констатувати, „що з точки зору виконання пляну наша промисловість являє досить пістряву картину“ (Сталін).

Пригляньмося коротко до даних з промисловости України за перше півріччя. Дані ВРНГ УСРР показують, що по всій промисловості України промфінплян першого півріччя реалізовано лише на 73,2 %, що становить 34% річного пляну. Республіканська промисловість, в тому числі, виконала свого плана першого півріччя на 80%, а союзна промисловість (без Укрбудоб'єднання) — на 69,6%. За перше півріччя

реалізовано 37% річного плану республіканської промисловості і 31,8% річного плану союзної промисловості.

Різниця в реалізації плану виявляється з таких даних: план першого півріччя реалізовано у вугільній промисловості Донбасу на 63,5%, у коксовій промисловості — на 86,4%, у добуванні руди — на 78,5; випуск чавуна (на заводах „Сталі“) — на 69,2%, випуск сталі — на 65,3%, випуск вальцювання — на 63,2%, у гірничому машинобудівництві — на 71,3%, по Краматорському заводу — на 90,2%, у сільсько-господарському машинобудівництві — на 60,8%, у хемічному машинобудівництві на 75%, в цементовій промисловості — на 75,6% і т. д. Різниця у виконанні промфінплану виявляється не тільки, коли порівнювати окремі галузі промисловості, а і в межах тієї самої галузі. От, наприклад, програма випуску чавуна на заводах „Сталі“ реалізована в першому півріччі (подаємо порядком зближення реалізації плану): завод ім. Фрунзе — 88,7%, завод ім. Ільїч — 74,9%, завод ім. Дзержинського — 72,1%, завод ім. Ворошилова — 71%, зав. ім. Рикова — 70,3%, зав. ім. Томського — 70,2%, зав. ім. Сталіна — 68,5%, зав. ім. Петровського — 65,9%.

На заводах гірничого машинобудівництва виконання програми коливається між 99,3% і 60,2%, на заводах с.-г. машинобудівництва — між 79,6% і 41,5%. Та ж така різниця і по підприємствах галузів легкої індустрії. От, наприклад, в межах Укртекстильоб'єднання виробництво волокнистих кодол виконано 123,5% плану, а виробництво лантухів та полотна — лише в межах 96,5%. В Укршкіроб'єднанні хромового товару вироблено 102,9 плянового завдання, а план взуттєвої продукції зреалізовано лише на 78,1%.

Реалізацію промфінплану першого півріччя слід визнати явно незадовільною. Промисловість України в цьому півріччі дала приріст рівняючи з випуском за перше півріччя 1930 р. лише на 9% (приріст по союзній промисловості — 3%, по республіканській — 18,4%). Цей приріст далеко нижчий проти того приросту, що намічений контрольними числами, на 1931 р.

На що вказує різниця у виконанні промфінплану першого півріччя? Вона вказує на те, що ніякі так звані „об'єктивні умови“ не зумовлюють неможливості реалізувати завдання план по тому або іншому підприємству. Там, де була ліпша організація праці й ліпша організація виробничих процесів, там, де партійні і професійні організації брали активну участь в мобілізації широкої робітничої маси (розгорнуте соціалістичне змагання й ударництво), там, де мобілізація внутрішньо-промислових ресурсів була поставлена на належну височінь — там досягнуто високих успіхів у виконанні промфінплану. Хіба ж не характерно, що в результаті заходів, ухвалених ЦК партії, і завдяки поліпшенню роботи транспорту, промфінплан у II кварталі виконувався з більшим успіхом, ніж у I кварталі? Хіба не показово, наприклад, що 1) Донбас у I кварталі дав лише 9.237 тис. тонн вугілля, а у II — вже 9.799,8 тис. тонн, що 2) видобуток руди підвищився у II кварталі до 2.034,3 тис. тонн проти 1.897 тис. тонн у I кварталі, що 3) випуск чавуна підвищився з 666,5 тис. тонн (об'єднання „Сталь“) до 764,9 тис. тонн, випуск сталі з 610,4 тис. тонн до 670,4 тис. тонн, випуск вальцювання із 486,8 тис. тонн до 536,6 тис. тонн, що 4) випуск по заводах гірничого машинобудівництва піднявся з 10 млн. крб. до 12,5 млн. крб. і т. д.

Чому відстає промисловість у виконанні промфінплану? Тов. Сталін не один раз відзначав останнім часом, що це відставання є наслідок недообліку особливостей нової обстановки, яка визначає конечність керувати промисловістю по-новому і конечність опанувати техніку.

Успішний перебіг колективізації і ліквідації безробіття визначають знищення самопливу робітничої сили із села. Це спричиняється до konieczности перейти на активні методи організації нового припливу. Найважливіша з цих активних метод, як відзначив т. Сталін, є перехід до спеціальних угод між промисловістю і колгоспним сектором села. Механізація повинна допомогти промисловості будувати реалізацію пляну на базі меншої кількості робсили. Досить приглянутися до вирішальних галузів індустрії — промисловості вугільної та металургійної, щоб переконатися того, як мало усвідомили господарники те, що треба працювати по-новому.

Дійсно, і вугільна промисловість і металургія відчують 1931 р. невпинно чималу нехватку робітничої сили. Тимчасом вербування робітників у ці галузі промисловості увесь час ведеться аж ніяк не на основі безпосередніх зв'язків „Вугілля“ і „Сталі“, їх окремих підприємств з соціалістичним сектором сільського господарства. Гостра плінність робітничої сили на шахті і на заводах чорної металургії знищує дуже швидко наслідки вербування, що в ньому не беруть участі сами колгоспи і в наслідках якого ці колгоспи не зацікавлені. Ударом по плінності може й повинна стати нова система організації припливу робсили у промисловість відповідно до директиви: промисловість організовує набір (провадить політику організованого набору) на основі конкретних взаємновідповідальних договорів з колгоспами і колгоспниками.

Вугільна промисловість тепер реалізує завдання ЦК, РНК та ВРНГ СРСР з 7 липня 1931 р. Один з елементів цього завдання є створення кадрів вугільної промисловості та закріплення їх за шахтами. Нагадаємо таке формулювання з відозви ЦК, РНК та ВРНГ: „Щоб забезпечити вугільну промисловість робітничою силою; „Вугілля“ та його органам поширити практику безпосереднього укладання договорів рудоуправ та шахт з колгоспами, з тим що госпроорганізації беруть на себе певне зобов'язання господарської допомоги колгоспам, які дають вугільній промисловості робітничу силу“.

Треба пам'ятати, що у другому півріччі вугільна промисловість повинна зреалізувати 66% річного пляну, — і одним з моментів, що зумовляють успішність цієї реалізації, є уміла, відповідно до наведеної вище директиви, організація потрібного припливу нової робсили на шахти.

Була б проте помилка, коли б, розв'язуючи активно завдання організації припливу робсили, потрібної промисловості, ми забули б за інше не менш важливе завдання, — завдання організації праці на виробництві. Тов. Сталін ще раз нагадав недавно господарським і профспілковим органам все величезне значення цієї роботи на наших підприємствах. Він вказав, що організовуючи приплив робітничої сили, активно борючись з плінністю, зокрема й особливо, перебудовою нашої тарифної практики в напрямі правильнішої оплати праці за кваліфікацією та за рівнем її продукційності, треба „ще поставити робітників в такі умови праці, які б давали їм можливість працювати з толком, підіймати продуктивність, поліпшувати якість продукції. Треба, отже, організувати працю на підприємствах так, щоб продукційність підіймалася місяць-у-місяць, квартал-у-квартал“.

Організувати працю — знищити збезличку. Збезличку в промисловості, як і на транспорті, як і в сільському господарстві, як і в усіх ланках державного й господарського апарата, треба знищити цілком. Збезличка привела до того, що в Донбасі і далі надзвичайно кепсько використовують механізми: зарубні машини використовували у II кварталі тільки на 68,9%, легкі — на 40%, відбійні молотки — на 59,4%.

Ми добули в першому півріччі 1931 р. 12.466,3 тис. тонн вугілля механізованим способом із загальної кількості 19.036,8 тис. тонн, тобто 65,5% всього вугілля добуто механізмами (проти 39% минулого року). Це вказує на те, що коли б використання механізмів у вугільній промисловості Донбасу було поставлено на належну височінь, було б цілком реалізовано завдання на 1931 р. — довести механізоване добування у Донбасі до 80% загального добування. Збезличка в чорній металургії привела до того, що використання корисного об'єму доменних печей погіршало в 1931 р. рівняючи з окремим кварталом 1930 р. (це відзначив ЦК КПБ(б)У на доповідь „Сталін“), що почастишали аварії агрегатів механізмів. У машинобудівельній індустрії збезличка призвела до того, що частіше почали ломатися верстати і т. д.

Збезличка-спадщина зле організованої безперервки на багатьох наших підприємствах. От чому тов. Сталін з виключною силою виступив проти такої по суті паперової безперервки. Паперову безперервку треба зліквідувати негайно. „... Збезличка сама ніколи не зникне. Її можемо й повинні знищити тільки ми самі, бо ми з вами стоїмо при владі, і ми разом з вами відповідаємо за все, в тому числі й за збезличку... Зліквідувати збезличку, поліпшити організацію праці, правильно розставити сили на підприємстві, — от яке завдання“ (Сталін).

Щодо вугільної промисловості конкретна директива про ліквідацію збезлички дана у відозві ЦК, РНК та ВРНГ „про завдання вугільної промисловості Донбасу“ з 7/VI-1931 р. Ця директива пропонує в місячний термін знищити збезличку в механізованих шахтах „щодо керування і догляду за механізмами“. Робітники повинні бути закріплені за певними механізмами. Треба встановити особисту відповідальність за стан механізмів і обов'язкову передачу їх від одної зміни до другої“. Директива підкреслює конечність організації попереднього ремонту і т. д.

Ліквідація збезлички повинна стати одним з найближчих бойових завдань промисловості. Вона повинна призвести до підвищення продукційності праці, до зниження собівартості продукції. Ліквідацію збезлички повинно провести дійсно революційним темпом. Там де для цього треба зараз запровадити переривку, треба її негайно запровадити.

Друге півріччя ставить перед нами завдання не тільки кількісного порядку, а й якісного. Боротьбу за реалізацію завдань промфінплану 1931 р. по лінії зниження собівартості треба розгорнути з якнайбільшою енергією. Наслідки зниження собівартості за минулу частину року явно незадовільні. Собівартість вугілля, металу та ряду інших видів продукції проти минулого року навіть виросла, що є абсолютно недопустимим фактом. Чи треба підкреслювати, що не виконання завдань на 1931 р. щодо зниження собівартості промпродукції б'є не тільки по фінансовому плану промисловості, а й по єдиному фінплану всієї нашої народно-господарської системи? Чи треба нагадувати, що кожний недореалізований відсоток по лінії зниження собівартості промпродукції знижує нагромадження в надрах промисловості більш як на 150 млн. крб., що це створює перенапруженість в бюджеті Союзу і фінплані народного господарства в цілому? Тов. Сталін змушений був у своїй останній промові загострити увагу всієї країни знов на проблемі нагромадження у промисловості. „В чому полягає нове й особливе в розвитку нашої промисловості з точки зору нагромадження? В тому, що старих джерел нагромадження починає вже не вистачати на дальше розгортання промисловості. В тому, що треба, виходить, намацати нові джерела

нагромадження, посилити старі, коли ми дійсно хочемо зберегти і розвинути більшовицькі темпи індустріалізації". Тов. Сталін на весь зріст поставив питання про нагромадження у важкій індустрії, що вже тепер, відмінно від попереднього часу, повинні прийти на допомогу нагромадженням в легкій індустрії, в сільському господарстві, на транспорті і т. інш. „...Треба добитися того, щоб важка промисловість і насамперед машинобудівельна частина теж давала нагромадження“ (Сталін).

Нам треба вже найближчими тижнями добитися рішучого перелому в справі боротьби на зниження собівартості промпродукції геть в усіх галузях промисловости. Єдиний фінплан дає можливість державі регулювати розміщення нагромаджуваних у різних галузях народного господарства засобів і тим самим через посилення бюджетової допомоги (посилення проти накреслень пляну на 1931 р.) фінансувати індустріальне будівництво в об'ємі наміченого пляну всього будівництва. Та цілком очевидно, що це перевищення (проти пляну) бюджетового фінансування промисловости не може не бити по фінансуванню інших галузів народного господарства. На допомогу тим коштам, що нагромаджуються на базі росту товарообігу, на базі росту мобілізації коштів людности,— в цих напрямках ми досягли останнім часом чималих успіхів, які треба поширювати далі,— повинні прийти нагромадження промисловости (важкої й легкої) і транспорту.

Внутрішньо-промислове нагромадження ростиме в наслідок знищення безгосподарности, через мобілізацію внутрішніх ресурсів промисловости, через запровадження і зміцнення госпрозрахунку, через зниження собівартості. Госпрозрахунок повинен стати основною методою господарського керівництва. Чи став же він таким тепер? На це запитання треба відповісти негативно. Запровадженню госпрозрахунку все ще чинять перешкоди. Не зважаючи на чіткі директиви партії та уряду щодо переведу цехів на госпрозрахунок, багато цехів все ще не перейшли на госпрозрахунок. В багатьох випадках панує система паперового, а не фактичного госпрозрахунку. В той час як на передових заводах ударні бригади переходять вже на госпрозрахунок, певні кола все ще надаремне дискутують, чи раціональний цей перехід... Чи це ж не ознака явного нерозуміння значення системи госпрозрахунку? Чи це ж не яскравий прояв правоопортунізму на практиці? Рух широких робітничих мас до госпрозрахункового бригадництва повинно активно підтримувати, а не гальмувати.

Перехід на справжній госпрозрахунок, зв'язаний з ліквідацією збезлички й паперової безперервки, запровадженням правильної тарифної системи, приведе до того піднесення у виконанні промфінпляну, яке повинно перекрити недовиконання кількісних і якісних показників за перше півріччя поточного року.

Ми вступили у відповідальну фазу виконання пляну капітального будівництва 1931 р. Перше півріччя ми закінчили по лінії капітального будівництва не досить задовільно: будівництво виявилось недосить підготовленим в матеріяльній частині і в робочій силі, виявилось недостатньо підготовленим проєктами і т. д. Ухвалені ЦК і урядом заходи по лінії форсування росту промисловости будівельних матеріялів принесли вже чималі позитивні наслідки: матеріяльне постачання основним будівництвам гостро підвищилось; поліпшилася також і проєктна робота. Правильно плянуючи і далі розверстування між ударними будівництвами будівельних матеріялів, треба зараз увагу зосередити на повному забезпеченні будівництв потрібною робітничою силою. Цьому питанню зокрема на Україні було приділено досить уваги в роботах II сесії

ВУЦВК у зв'язку з доповіддю т. Сухомліна про великі індустріальні будівництва, що забезпечити успішність їх розгортання є бойове завдання партії, робітничої класи, всього колгоспного села та радянської суспільності.

Постанови сесії ВУЦВК'у щодо забезпечення реалізації плану індустріального будівництва треба широко популяризувати. Кожне з велетенських будівництв — будівництво Дніпрянського промкомбінату (Запорізький металургійний завод, завод феростопів, алюмінійний завод тощо), будівництво Криворізьського металургійного заводу, Турбінбуд, Крамашбуд, Зуєвбуд та інші — повинне бути відоме кожному трудящому, як відомий їм був Харківський тракторобуд, Дніпрельстан, Сільмашбуд тощо. Зокрема виключну увагу треба приділити реалізації плянів нового шахтного будівництва в Донбасі і плянів нового будівництва та генеральної реконструкції по лінії чорної металургії. ЦК партії, РНК та ВРНГ у своїй відозві з 7 липня ц. р., „про завдання вугільної промисловості Донбасу“, констатуючи незадовільність робіт щодо капітального будівництва, підкреслюють konieczність докорінного поліпшення становища в цій галузі. Відозва намічає конкретні програми заходів, що мають спричинити гостре поліпшення в справі капітального шахтного будівництва. Завданням всіх організацій Донбасу є забезпечити реалізацію цієї програми (форсування капітальних проходок, форсування геолого-розвідчих робіт, поліпшення мийної справи, прискорення нового електробудівництва в Донбасі і т. ін.). Треба пам'ятати, що паливний баланс України лишається й надалі напружений і що ця напруженість владно диктує konieczність цілком виконати програму цього року по всіх галузях паливної індустрії (вугілля є в цьому році найвідсталіша галузь), а так само цілком виконати пляна нового будівництва, що має забезпечити своєчасний ввід в роботу нових паливних підприємств. Щодо пляну капітального будівництва по заводах „Сталі“, то щодо цього маємо відповідальне формулювання пленуму ЦК КП(б)У з 25 червня „... У наступний 1932-33 р. основна маса приставу чавуна і сталі (не менш як 80 %) йтиме коштом пуску нових агрегатів. Отже вчасне виконання пляну капітальних робіт 1931 р. є цілком обов'язкове і його диктує весь перебіг індустріалізації країни“.

Під неослабний контроль повинно взяти кожний новий агрегат, що розгортається будовою — домна, мартен тощо; треба пам'ятати, що 1931 р. є вирішальний рік в справі розгортання програми генеральної реконструкції заводів „Сталі“. На дійових заводах 1931 р. мають розгорнути будівництво 13 доменних печей (сумарна річна продукційність — 2.770 тис. тонн) і 33 мартенівських печі. Більшість цих печей будують американського типу; потужні печі вимагатимуть знання нової металургійної техніки.

Будівельна кампанія цього року розгортається на базі досить широкого застосування будмеханізмів та нових будматеріалів. Треба найбільшою мірою забезпечити ефективність роботи всіх буд. механізмів, що мають призвести до чималого зниження вимог на робітничу силу і до здешевлення вартості будівництва. Нові будматеріали, як і нові методи будівельної техніки, все ще беруть в багнети консерватори-господарники й техніки. Треба з силою вдарити по цій хоробі нової техніки в будівництві.

Гасло т. Сталіна про опанування техніки набрало значення гасла виключної ваги.

Проте, практична реалізація цього гасла не розгорнулася ще з належною широтою і діловитістю. Доводиться відзначити основні міну-

си в реалізації цього гасла: 1) громадські організації (НТВ, техмас та інш.) практично не вімкнулося в справу поширення технічних знань у маси: це завдання переходить тепер до ново-зорованого товариства „За опанування техніки“. Товариство це повинно зважити помилки НТО, техмас і посунути справу активніше наперед; 2) заводський актив, актив трестів, об'єднань не сіли ще з достатньою послідовністю за опанування техніки; зокрема партійна директива про виділення спеціального дня техніки (навчання), розвільнення господарників від ряду навантажень з тим, щоб господарники мали змогу приділити потрібну увагу технічній самоосвіті, в багатьох підприємствах і органах не реалізовано; 3) надто слабо реалізується директива ЦК про випуск масової і спеціальної технічної літератури; 4) дуже мало втягнуто ВТИШівську суспільність, суспільність наших науково-дослідчих інститутів в справу обслуговування мас по лінії технічного навчання.

Друге півріччя 1931 р. повинно стати півріччям піднесення роботи промисловості на таку височину, яка б забезпечила цілковите виконання промфінплану 1931 р. Другий квартал дав зрушення проти першого кварталу, зрушення однак недостатнє. Друге півріччя повинно стати півріччям дійсно більшовицького наступу на всі ті перешкоди, що заважали виконувати промфінплан 1931 р. Управління промисловістю треба організаційно перебудувати на ході. Організація нових галузевих об'єднань, трестів повинна допомогти підприємствам виконати покладені на них завдання. Систему матеріального постачання промисловості треба привести до бойового стану відповідно до завдань, покладених на цю систему. Стати на чолі ініціативи мас по лінії дальшого розгортання соцзмагання й ударництва.

* * *

Збиральна й хлібозаготовча кампанії реалізують наслідки тих коло-сальних зрушень, що відбулися 1931 р. у радянському селі. На 10 липня ц. р. по Союзу в колгоспах маємо 13.839.400 селянських господарств — 55,9 % всіх господарств Союзу. На Україні колективізовано 3.154.300 господарств — 65,7 % всіх господарств. Реалізовано накреслення контрольних чисел на 1931 р. по колективізації з перевищенням. Зокрема, як це відзначив червневий 1931 р. пленум ЦК КП(б), завершена колективізація в усіх основних районах (Український Степ, Північний Кавказ, Нижня Волга, заволя Середньої Волги, Кримський Степ), що в них колективами об'єднано понад 80 % загального числа господарств і більш як 90 % всього селянського засіву та засобів сільсько-господарського виробництва. Червневий пленум ЦК мав можливість відзначити, що врешті зернових районів та в вирішальних бавовняних та бурякових районах колективи об'єднали понад 50 % господарств і понад 60 % селянських засівів, „що дає змогу в основному завершити тут суцільну колективізацію вже цього року, і в кожному разі не пізніш весни 1932 р.“

Зведення НКЗему СРСР та НКЗему УСРР за хід колективізації, оголошені вже після червневого пленуму ЦК ВКП(б), вказують на те, що процес колективізації, який набрав знов прискореного розвитку в зв'язку з весняною засівною кампанією, провадить далі свій форсований розвиток. Завданням, биральної хлібозаготовчої кампанії закріпити цей форсований ріст, забезпечити виконання накреслень щодо колективізації червневого пленуму ЦК.

Як відомо, ми цього року добилися на Україні площі засіву понад 29 млн. га, що на 6,5 млн. га перевищує площу довоєнного засіву. Друга більшовицька весна дала рекордну площу засіву по Союзу

й Україні. Друга більшовицька весна стала показом того, яких величезних успіхів може добитися соціалістичний сектор сільського господарства під твердим керівництвом нашої партії.

Понад $\frac{2}{3}$ всього засіву по Союзу належать усупільненому секторові, понад $\frac{2}{3}$ всього товарового хліба дадуть країні радгоспи й колгоспи. Ці дані повинні бути відомі кожному колгоспникові, робітникові радгоспу, кожному трудящому нашої країни. Ці дані вказують на те, що у збиральній і хлібозаготовчій кампанії усупільненому секторові сільського господарства належить вирішальна роля. Збиральну кампанію треба розгорнути таким способом, щоб, успішно в найкоротший термін закінчивши роботи в усупільненому секторі, всі наші організації прийшли на допомогу приватному секторові сільського господарства, недооцінка якого була б великою політичною і господарською помилкою.

Червневий пленум ЦК ВКП(б), РНК та ЦК КП(б)У дали розгорнуті директиви щодо організації збиральної кампанії. Їх немає потреби тут повторювати. Підкреслемо лише, що перед нами стоїть завдання довести до кінця ті роботи, що почато на виконання директив пленуму ЦК ВКП(б), РНК і ЦК КП(б)У. Сюди стосується робота коло запровадження задільщини та коло ліквідації збезлички. Поставити правильно задільщину — означає по суті поставити на правильні рейки організацію праці в радгоспах, колгоспах, МТГ; а це призведе до високої продуктивності і до правильного розподілу прибутків у колгоспах і правильно поставленої зарплати в радгоспах і МТС. Ліквідація збезлички, — ця робота успішно розгорнулася вже тепер, — призведе до високої продуктивності трактора, молотарки, коня. Треба виконати цілком директиву червоного пленуму ЦК: „На всіх видах робіт треба прикріпляти постійний склад робітників до тракторів, коней та машин: до кожної молотарки, до кожного трактора з відповідними причіпними машинами повинно прикріпити постійну бригаду, повинно створити постійний склад возільників і т. ін. В багатьох колгоспах, а також в колгоспах з великим клином просапних і технічних культур бригади повинні бути прикріплені до певних ділянок збиральної площі з тим, щоб залежно від розміру втрат у зборі і швидкості збору оцінка роботи бригади в трудових підвищулася або знижалася“.

Минулого року, як це підкреслив червневий пленум ЦК, збиральна кампанія була проведена в рядом чималих втрат. Помилки торішньої збиральної кампанії в цій частині треба цілком врахувати цього року. Мінімальні втрати при зборі буде там, де буде ліпша організація збору. Неможна зв'язувати боротьбу з втратами виключно з механізацією збору. На даному етапі, особливо по лінії збору технічних культур, роботи вручну і кінним реманентом відіграють ще чималу ролю. Організація збору через це означає організацію всіх трудових ресурсів села, що беруть участь у зборі. „Продумана організація всієї збиральної кампанії на основі участі всієї колгоспівської людності у зборі і при суворому здійсненні задільщини“ — про це нагадає пленум ЦК.

Скоро розгорнеться кампанія коло збору і возіння городини, коло збору технічних культур. Зокрема, зняття врожаю буряку (площа засіву якого ц.р. досягла рекордної величини, лишивши далеко позаду попередній засів) становитиме певні труднощі. Треба заздалегідь підготуватися до збиральної кампанії технічних культур. РВК відповідних районів повинні підготуватися до збиральної кампанії буряку найдетальнішим способом. Виключно увагу треба приділити проблемі своєчасної мобілізації трудових і перевозових ресурсів.

Хлібозаготовча кампанія ув'язується цього року з кампанією збиральною. Це підкреслено директивами вищих органів. Зокрема РНК

України та ЦК КП(б)У у своїй директиві з 6-VI-31 р. вказують: „РНК та ЦК підкреслюють, що успішне проведення збиральної кампанії забезпечить вчасне виконання хлібозаготівель, та вчасну здачу (продаж) державі всіх товарних лишків с-г виробництва за контрактаційними умовами. Тому збиральну кампанію треба щільно пов'язати з хлібозаготовчою...“

Що успішніше провадитимемо збиральну кампанію, що більше сконцентруємо увагу всіх партійних, радянських, професійних та громадських організацій навколо збиральної кампанії, — то ефективніше розгорнуться хлібозаготівлі. то успішніше збиральна й хлібозаготовча кампанії будуть фактором дальшого стимулювання росту соціалістичного сектора сільського господарства.

Об'єктивні умови в цьому році такі, що є змога хлібозаготовчу кампанію закінчити в короткий термін, зокрема на Україні хлібозаготівлі, згідно з постановою УЕН, мають бути закінчені до 15 листопада. Цими умовами стали „вирішальні перемоги колективізації, ріст колгоспів та МТС, високий відсоток товарної продукції у соціалістичному секторі“ (з постанови ЦК ВКП (б) з 15 липня ц. р. про організацію хлібозаготівель 1931/32 р.). Ці умови „створюють всі можливості плану хлібозаготівель і одночасного вивозу хліба до пристанційних пунктів та елеваторів“ (з тієї ж таки постанови).

Булаб однак величезна помилка вважати, що умови, які забезпечують успіх кампанії, що оце розгортається, — дозволяють підходити з холдом до завдань кампанії, виходячи з того, що хліб піде самопливом, що соціалістичний сектор сам зорганізує здачу хліба і т. д. і т. п. З певною силою треба підкреслити, що такий й підхід до розв'язання завдань хлібозаготовчої кампанії слід кваліфікувати як прояв правого ухилу на практиці. Хлібозаготівлі треба організувати — це основне, що треба засвоїти всім організаціям, зв'язаним з хлібозаготівлями,

„Головне чого повинні добитися органи Наркомпостачання, сільгоспкооперація та місцеві парторганізації у хлібозаготівлях ц. р. — це не допускати розриву між заготівлями й вивозом, добути-ся особливі заготівель і вивозу хліба. Всі парторганізації й особливо хлібозаготовчі органи повинні твердо засвоїти, що тільки той хліб можна вважати заготовленим, який не зострив в т. званих глибинних пунктах, який підвезено до пристанційних пунктів, елеваторів та млинів“ (підкреслення наше — Я. Т.) — так вказує ЦК партії у своїй постанові з 15 липня. Не допускати торічних помилок, коли чималі запаси хліба застрівали в глибинних пунктах! Увагу треба спрямувати на те, щоб транспортні засоби були організовані на успішний і швидкий перевіз хліба.

Надто відповідальною встає робота всього хлібозаготовчого апарату. „У колгоспах, а також в районах МТС треба виділити спеціального члена правління, або одного з заступників директора МТС, що вестиме всю практичну роботу коло здавання хліба, коло забезпечення швидкого його перевозу, обліку обмолоченого і здаваного хліба. Це не знімає відповідальности за своєчасну і повну здачу хліба за пляном з правління колгоспу и директора МТС“ (з постанови ЦК).

Постановою ЦК створюється низова заготовча ланка в системі Хлібтварцентру — ланка, що безпосередньо працює на селі. Тим самим апарат Хлібтварцентру стає гнучкішим, безпосередньо зв'язаним із самим здавцем хліба; тим самим збільшується відповідальність самого заготовчого апарату.

Центральний Комітет пропонує „розгорнути масову роботу коло мобілізації колгоспників і добитися того, щоб всі трудящі селяни, ви-

конуючи хлібозаготілі, засвоїли і здійснили гасло: „жодного центнера хліба приватникові“.

Чи треба підкреслювати, що куркуль розверне шалену кампанію проти цього гасла, як і проти всіх наших заходів до успішного переведення хлібозаготівель? Чи треба підкреслювати, що опортуністи намагатимуться зкрити лінію партії в хлібозаготівлях, що і в цьому році знайдуться „ліві“ закрутники, що займуться не вмілим керівництвом маси одноосібників під час здачі хліба, а голим адмініструванням? З куркульством треба вести жорстоку боротьбу: треба викривати всі контрреволюційні спроби куркулів, треба карати за кожну конкретну контрреволюційну дію куркулів, що гальмуватиме заготівлі, треба примусити всі куркульські й заможні господарства (їх сільради повинні взяти на облік) виконувати своєчасно (в мінімальний термін) тверді завдання щодо здачі хліба. З опортуністами треба провадити далі боротьбу на обидва фронти. Треба пам'ятати, що чим рішучіше буде ця боротьба, тим на практиці правильніше вестиметься лінія партії у хлібозаготівлях, і тоді хлібозаготівлі, які являються масовою політичною кампанією, дійсно стануть за знаряддя „дальшого втягнення бідняцько-середняцьких мас у колгоспи і ліквідації куркульства як класу“ (з постанови ЦК).

Пляни хлібозаготівель повинні бути доведені до колгоспу, села своєчасно. Стаючи здобутком широких мас колгоспників та одноосібників, ці пляни мобілізують колгоспну й бідняцько-середняцьку масу навколо хлібозаготівель, дають основу для розгортання соцмагання. Соцмагання повинно стати основною методою всієї хлібозаготовчої роботи. Не тільки колгоспна маса, а й одноосібник (бідняк і середняк)—цей завтрашній колгоспник повинен бути охоплений соцмаганням, Партійні й радянські низові організації повинні розгорнути велику роботу щодо керівництва соцмаганням на селі при переведенні хлібозаготівель. „Працювати поновому“—цю директиву т. Сталіна повиістю повинно врахувати при оперативному переведенні хлібозаготівель. Ліквідація урівнялки в системі зарплати, правильна організація праці на заготовчих пунктах (пристанційні пункти, елеватори, млини тощо), правильний добір і розподіл кадрів і т.інш.—все це повинно дістати негайно практичного застосування.

А головне—треба пам'ятати, що хлібозаготівлі є ланка в боротьбі за суцільну колективізацію і ліквідацію на її основі куркульства. Відповідно до цієї величезної політичної ваги директиви повинно розгортати хлібозаготовчу роботу в усіх її ланках.

* *

У зв'язку з приближенням осінньо-зимових перевозів, треба розгорнути чималу програму робіт на транспорті.

Рішуче втручання ЦК й уряду зимою цього року в справі залізничного транспорту мало своїм наслідком створення певного перелому по лінії оздоровлення транспорту. Червневий пленум ЦК партії констатував цей перелім. Проте, в той же час пленум ЦК змушений був відзначити: „Незважаючи на перелім в справі оздоровлення залізничного господарства, темпи закріплення основних факторів цього перелому слід визнати недостатніми. Ремонт рухомого складу і технічний нагляд за ним здебільшого все ще незадовільний. Прикріплення бригад до паротягів недосить сталі, бувають часті зриви прикріплених бригад. Надто незадовільно поставлено регулювання руху НКШ і залізницями: погано працює диспетчерський апарат, не виконуються завдані вимірники і графіки руху, чимала кількість „пригод“, погана робота станцій, довго перестояють вагони і часто відміняються поїзди,—все це знижає

якісні показники і ставить завдання упертої боротьби за її поборення*.

Ця характеристика з достатньою силою підкреслює, що по лінії цілковитого оздоровлення транспорту, приведення його у відповідальність до завдань, що їх він повинен розв'язувати, доведеться ще чимало попрацювати.

Помилки торішніх осінньо-зимових перевозів треба зважити найбільшою мірою. Треба цілком реалізувати директиви червневого пленуму ЦК щодо підготовки залізничного транспорту до осінньо-зимових перевозів. Підготову цю з боку транспорту пленум ЦК визнав „абсолютно незадовільною“.

Які завдання продиктовані до розв'язання пленумом ЦК?

Ці завдання повинні розв'язуватися в царині поліпшення тягового господарства по лінії руху, порядком посилення перепускної спроможності залізниць, і в царині водопостачання.

Ліквідація збездички паротяга, заведення спареної їзди привели до чималого оздоровлення паротягового парку. Спарена їзда формально охопила 92% паротягів. Проте, треба виходити з того, що формальний охват не є дійсний охват. Треба боротися за розгортання дійсно спареної їзди і охват нею 100% паротягів. Пленум ЦК пропонує «забезпечити чітку роботу депа — цієї основної виробничої ланки залізничного транспорту — як в частині якісно ліпшої організації ремонту, так і в справі підвищення продукційності праці і найраціональнішого використання паротягів». Треба зважити, що осінньо-зимові перевози коли що доби вже в III кварталі вантажитимуть на залізницях Союзу 66 тис. вагон проти нинішніх 54 тис. вагонів, коли середньо-добовий перебіг паротягів треба буде підняти до 167 кл. проти 144 км. нині, поставлять до паротягового парку підвищені вимоги. Від роботи депа залежить задоволення паротяговим парком вимог, що ставиться до останнього. План уздоровлення паротягів і вагонів треба реалізувати повністю. Депиське господарство слід реорганізувати: посилити ремонтні засоби основних депів (зокрема про це треба клопотатися на залізницях Донбасу), забезпечити своєчасну перебудову і розвиток основних і оборотних депів. Пленум ЦК пропонує „забезпечити впорядкування депів з точки зору поліпшення їх організації, стану устаткування, ogrівання, освітлення і т. д.“ Тепер найширшого розвитку повинні набрати раціоналізаторські заходи до поліпшення роботи сортувальних. розпорядчих та проміжних станцій, роботи коло механізації навантаження та вивантаження, роботи коло посилення перепускної спроможності залізниць (покладання других колій, відкриття роз'їздів, поширення перепускної спроможності станцій, вузлів, і т. д.), роботи коло організації водопостачання (увага до цього питання на залізницях Донбасу) і т. д.

Постановою ЦК РНК з 15/I ц. р. „про залізничний транспорт“ на ВРНГ покладено певне завдання матеріально-технічного постачання транспортові, виконання певного плану виробництва рухомого складу і т. д. Промисловість була покликана повернутися лицем до транспорту. Завдання це ВРНГ у минулому півріччі виконало явно незадовільно. Це змушений був відзначити червневий пленум ЦК, підкресливши незадовільність матеріально-технічного постачання транспортові і як наслідок цього недостатність кількості рухомого складу, явно незадовільний стан колівевого господарства. Пленум ЦК дав ряд директив до поліпшення матеріально-технічного постачання залізничному транспортові. Директиви ці треба реалізувати повністю. Промисловість повинна дійсно повернутися лицем до транспорту. Тенденції недообліку постачання транспортові, що мали місце в деяких колах робітників промисловости, треба рішуче побороти. Пленум ЦК дав директиву: „Як особливо відпові-

дальне завдання поставити негайне розширення виробництв, зв'язаних з постачанням транспортові, прирівнявши постачання їм і в царині виробництв, і в царині капітальних робіт до ударних будівництв, і забезпечити своєчасне виконання замовлень транспорту відповідно підготові його до осінньо-зимових перевозів". Кількісні завдання матеріально-технічного постачання, уточнені пленумом ЦК, є бойове завдання промисловости.

В постанові ЦК і РНК з 15 січня ц. р. були дані конкретні директиви щодо плянування й регулювання перевозів. Зокрема була підкреслена конечність встановити відповідальність органів промисловости і торгівлі за реальність заявок на рухомий склад. Запропоновано ліквідувати цілком зустрічні перевози, посилити відповідальність за нераціональне використання рухомого складу і за нереальність заявок господарських об'єднань, заготовчих і торгових організацій. Певне зрушення в цьому напрямі маємо, проте абсолютно недостатнє. Це мусив був відзначити Пленум ЦК, підкресливши абсолютну недопустимість нераціонального використання госп. органами та кооперативними організаціями перевозових заходів транспорту. Пленум ЦК змушений був відзначити наявність зустрічних перевозів, нереальних заявок і т. д. Саме тепер треба форсувати літній завіз руд, вугілля, соли, вапняку, дров тощо. Саме тепер, до того як осінньо-зимові перевози розгорнуться порядком хлібного вантажообігу, вантажів для осінньо-зимового сезону капітального будівництва : т. ін., треба завезти на заводи, підприємства Наркомпостачання, торгові органи вантажі, запаси яких на місцях передбачаються плянами відповідних органів.

Плянування перевоз в набуває крім того виключної важливости у зв'язку з розвитком хлібозаготовчої кампанії і ростом в зв'язку з цим хлібних потоків.

Постанова ЦК ВКП з 15 липня 1931 р. „Про організацію хлібозаготівель“ зобов'язує: „по лінії залізниць треба усунути зустрічні перевози, встановити персональну відповідальність завідувачів елеваторами, млинами і зсипними пунктами за перестій вагонів, налагодити постачання тари і впорядкувати під'їзні колії до елеваторів і млинів. З свого боку НКШ пдвинен забезпечити потрібну кількість вагонів для вантаження хліба, забезпечити пункти вантаження робітничої силою і всіма потрібними, щоб вантажити зерно насипом, матеріалами, щитами і т. д. Це конкретне зобов'язання треба зреалізувати негайно, бо хлібозаготівлі вже почато і вони йтимуть цього року форсованими темпами — і залізничий транспорт повинен зуміти переробити своєчасно увесь хлібний ватажообіг. Обов'язком місцевих партійних і професійних організацій є перевірка підготовки залізничного транспорту до осінньо-зимових перевозів. Зокрема заводи повинні порядком шефства допомогти залізничним майстерням швидше й ефективніше ліквідувати збезличку, запровадити правильнішу оплату робітничої сили і т. д.

Завдання, що їх формулював т. Сталін щодо промисловости, є бойові завдання і для транспорту. І тут на черзі доведення до кінця ліквідації збезлички, запровадження госпрозрахунку, ліквідація урівнялки в зарплаті, широке запровадження задільщини, організація праці на найліпших засадах, максимальна мобілізація внутрішніх ресурсів, організація матеріально-побутової обслуги робітників і т. д. З особливою силою треба вдарити по залишках збезлички на транспорті. Цілком правий тов. Рухимович, підкреслюючи, що „внайкоротший термін треба в корінням вирвати збезличку, де б вона не застряла“.

Вище було відзначено завдання поточного дня. Вони (завдання) поєднуються з завданнями технічного переозброєння транспорту. Рекон-

струкція транспорту не суперечить раціоналізаційним роботам на транспорті, а органічно зв'язана з ними. Пора покінчити з одрижками правого опортунізму, що протипоставляв реконструкції транспорту його раціоналізацію, що пробував „довести“, що ми можемо протягом ряду років ще перебуватися самими лише раціоналізаторськими заходами. „Відсталість в технічному переозброєнні залізничного транспорту, чимала зношеність його основного капіталу“ (з резолюції червневому пленуму ЦК) настійно диктують konieczність взятися до корінної реконструкції транспорту вже тепер. „Темпи росту його (залізничного транспорту—Я. Т.) не відповідають темпам розгортання соціалістичного будівництва, в результаті чого транспорт став вузьким місцем в народньому господарстві“ (з тієї ж резолюції). Докорінна реконструкція транспорту мусить форсовано підтягти залізничний транспорт до можливості безперерйного виконання тих чимраз ширших вимог, що становить до нього бурхливий розвиток соціалістичного будівництва. „Прискорення темпів цієї реконструкції диктується фактом різкого відставання матеріально-технічної бази транспорту від потреб народнього господарства“. Згідно з постановами Пленуму ЦК в частині, що стосується України на лініях Ясинувата-Довгунцеве-Єнакієве-Макіївський район реконструкція повинна передбачити запровадження велико-вантажних складів з тиском на вісь паротяга в 23 тонни. На інших шляхах треба провести посилення колісного господарства. 1932/33 р. електрифікація повинна охопити лінії (наводимо зокрема для України): по Катерининській залізниці—Довгунцеве-Запоріжжя, Запоріжжя-Чаплине, Ясинувата-Чаплине; по Південній залізниці—Лиман-Основа, Дебальцеве-Звіреве. До цих робіт коло реконструкції транспорту треба братися негайно.

Політичною директивою величезної ваги, що визначає увесь зміст нинішньої партійної, професійної та господарської роботи на транспорті, є така директива Пленуму ЦК: „Пленум відзначає, що здійснення величезних господарсько-політичних завдань, які стоять перед транспортом, вимагає зосередити головну увагу на закріпленні спареної їзди, зміцненні одноначальності, рішучій боротьбі за трудову дисципліну, поборенні бюрократизму в управлінні транспортом, негайній розгорнутій підготові до осінньо-зимових перевозів і більшовицькому переведенні корінної реконструкції матеріально-технічної бази залізничного транспорту. Транспорт—ця невід'ємна частина соціалістичної індустріялізації країни—повинен в усіх своїх ланках розвиватися в цілковитій відповідності до загального розгортання соціалістичного будівництва.

* * *

„Було б безглуздо думати, що виробничий плян зводиться до переліку цифр та завдань. На самом ділі виробничий плян є жива і практична діяльність мільйонів людей. Реальність нашого виробничого пляну це—мільйони трудящих, що творять нове життя. Реальність нашої програми—це живі люди, це ми з вами, наша воля до праці, наша готовість працювати по-новому, наша рішучість виконати плян.

Чи є у нас ця сама рішучість? Так, є. Отже, наша виробнича програма може і повинна бути здійснена.“ (Сталін)

Л. КРИЖОВ

Боротьба за зниження собівартості промислової продукції.

Серед якісних показників роботи соціалістичної промисловості собівартість має видатне значення: вона являє собою, в остаточному рахунку, вияв рівня продуктивності праці — цього основного показника ступеня розвитку продукційних сил суспільства. Загально відомо, що ріст продуктивності праці неминуче веде, за інших рівних умов, до зниження собівартості промислової продукції і навпаки, за тих же рівних умов, падіння продукційності праці супроводиться підвищенням собівартості *).

В силу цього рух собівартості є один з найважливіших критеріїв наших успіхів в технічно-економічній реконструкції нашого виробництва та його соціалістичної раціоналізації. Надто велике значення має зниження собівартості на нових та реконструйованих заводах — цих вирішальних ланках технічно-економічної реконструкції.

Річ загально відома, якою великою увагою користується собівартість у таборі наших ворогів — у капіталістичному світі. У жорстокій конкурентній боротьбі капіталістичних гігантів нижча собівартість є потужна зброя досягти перемоги над ворогом, хоч і не єдина зброя. Капіталістична монополія, що створює можливості збільшувати прибутки методом підвищення цін і яка на цій основі веде до паразитичного загнівання, не ліквідує ваги зниження собівартості, оскільки вона не знищує, а навпаки, потенціює конкуренцію.

У нашій соціалістичній промисловості економічна природа собівартості принципово інша *).

Вона не править за зняття конкурентної боротьби між підприємствами послідовно соціалістичного типу, задля тої простої причини, що

*) Роль категорії собівартості і її природа в послідовно-соціалістичній промисловості СРСР характеризується насамперед тим, що вона являє собою продукт НЕП'у, цілком неминуче впливаючи з госпрозрахункових форм ведення підприємства, породжених НЕП'ом. Специфічні ознаки собівартості в нашій промисловості виявляються от у чому;

У собівартості відбивається панування плянових засад в нашій економії, те, що соціалістичний сектор тримає у своїх руках усі підйоми всього народного господарства.

Роль й природа заробітної плати, як одного з основних елементів собівартості в нашому соціалістичному підприємстві, докорінно відрізняється від природи й ролі заробітної плати й собівартості капіталістичного підприємства.

У собівартості нашої промисловості немає цілого ряду елементів, які специфічні для собівартості в капіталістичному господарстві. Це стосується до категорії ренти земельної, гірської й водної і відсотку на капітал.

Перебігом перелічені особливості природи собівартості нашої промисловості являють собою основу для її правильного теоретичного розуміння. Без такого правильного теоретичного розуміння не можна мати правдивого уявлення про завдання і можливості, які є в нашій промисловості щодо зниження собівартості промислової продукції.

самої боротьби немає й бути не може. Однак, це жадною мірою не визначає, що собівартістю у нашій промисловості можна нехтувати. Навпаки, оскільки шлях монопольного підвищення цін на промислову продукцію для нашої соціалістичної промисловості неприйнятний, роль зниження собівартості дуже зростає, як бази збільшення внутрішніх ресурсів для нагромадження, як засобу збільшити добробут найширших мас, як знаряддя розвитку експорту, а також як метода соціалістичного змагання наших підприємств.

Ми вже вище вказали на органічний зв'язок між продукційністю праці і собівартістю. Цілком ясно, що коли завдання максимально підвищити продукційність праці входить одним з найважливіших складових елементів в гасло „догнати й перегнати в найкоротший історичний термін в технічно економічному відношенні передові капіталістичні країни“, то це цілком неминучо стосується й зниження собівартості. Завдання максимально знизити собівартість нашої продукції стоїть перед промисловістю СРСР так само гостро, як і завдання досягти величезних масштабів кількості продукції і створити високу, невидану для капіталізму продукційну силу праці.

Разом з тим має бути ясным інше положення, що, не здійснивши завдання перегону капіталістичної промисловості в царині зниження собівартості, не можна перегнати її в кількісних масштабах виробництва. Бож зниження собівартості повинно створювати основні засоби на фінансування величезного капітального будівництва, що є передумова здійснення завдання „догнати й перегнати“. Це викриває все принципове значення зниження собівартості.

Як же стоїть справа із зниженням собівартості промислової продукції у нас? Нажаль треба констатувати, що мимо деяких успіхів щодо зниження собівартості ця ділянка, як і підвищення якості продукції, є одна з найвідсталіших в нашому промисловому господарстві.

XVI партійний з'їзд ВКП(б) мусив записати в резолюції на доповідь про виконання п'ятирічного пляну промисловості, що „перевиконання плянових завдань щодо кількісних показників роботи промисловості йшло в парі, однак, із систематичним відставанням в частині якісних показників її роботи. Завдання продукційності праці, зниження собівартості промислової продукції і вартості будівництва систематично недовиконується, тим самим знижується загальні наслідки роботи промисловості“. Це було в липні 1930 р., а у лютому 1931 р. тов. Орджонікідзе на конференції робітників соціалістичної промисловості мусив заявити про зниження собівартості: „З цим ділом у нас не гаразд“.

Дані про зниження собівартості в українській промисловості цілком підтверджують ці оцінки. От, 1929-30 р. по союзній промисловості України собівартість знижено на 5% проти завдання 10,7%; у республіканській і місцевій промисловості (без харчової промисловості, яка відійшла до НКПостачання) собівартість знижено на 10,7% проти річного завдання 11,7%. Недовиконання завдань щодо зниження собівартості в 1929-30 р. і тоді визначало певний удар по фінпляну, лягаючи тягарем на банківські активи і посилюючи тим самим перекредитування промисловості.

Проте, в окремому кварталі і в першому кварталі поточного року із зниженням собівартості справа стоїть далеко гірше. От, в окремому кварталі союзна промисловість на Україні, замість знизити собівартість в межах завдання, підвищила її на 3,5% проти собівартості 1929-30 р., а в першому кварталі цього року доводиться констатувати ще більше перевищення собівартості. Коли в окремому кварталі підвищення собі-

вартості припадає в основному на об'єднання „Вугіль“, „Сталь“ та підприємства Всехемпрому, то в першому кварталі майже всі союзні об'єднання виявляють підвищення собівартості, за винятком „Союз-верстатострументу“.

З окремих об'єднань союзної промисловості у першому кварталі цього року „Вугіль“ підняв собівартість на 16,3%, „Сталь“—на 16,7%—Вогдемпром—на 36,7% проти собівартості 1930 р. У республіканській промисловості за перший квартал цього року собівартість лишилася на рівні 1930 р.

Коли розглядати зміни собівартості за її елементами, то видно, що ріст собівартості по об'єднанню „Вугіль“ в першому кварталі стається через здорожання зарплати—в наслідок невиконання завдання щодо видобутку і щодо продукційності праці, а також через підвищення касових видатків, в наслідок спалювання повноцінного палива замість низькосортного (через те, що останнього не підвезено).

У металургії—ріст собівартості мав місце майже по всіх елементах з перевагою в паливі і в постійних видатках та в зарплаті.

Дані з мартенівського виробництва вже за окремий квартал вказують на погіршення з собівартістю. Напр., наведемо деякі порівняльні дані з елементів собівартості тонни мартенівського виливця на заводі ім. Дзержинського. Видатки на основні матеріали виростають з 44 53 крб. в 1929-30 р. до 48 02 крб. у грудні 1930 р., виробнича зарплата з 3,25 крб.—до 3,60 крб., витрати виливниць (изложниц) з 2,61 крб.—до 3,21 карбован., інші витрати на перероб з 9,72 крб. до 14,85 крб.

В підсумку собівартість тонни мартенівського виливця зростає з 70,25 крб. в 1929-30 р. до 79,19 крб. у грудні 1930 р.

У першому кварталі відбувається дальше підвищення собівартості мартенівського виливця по всіх заводах України. Велику роль відіграло в цьому зниження показника здійснення сталі з кв. м. череня, що знизився з 3,69 в окремому кварталі до 3,11 у лютому і 3,40 у березні, збільшення витрати свіжого чавуна замість брухту, перевищення фонду зарплати, зростання браку, і т. ін. Ми ще не маємо повних даних про використання мартенівських печей у квітні. Показники по заводах ім. Дзержинського, зав. ім. Ворошилова, та зав. ім. К. Лібкнехта, говорять про поліпшення на цій ділянці, проте воно аж ніяк недостатнє.

Треба підкреслити, що такі несприятливі наслідки щодо собівартості у першому кварталі цього року зв'язані органічно з цілком незадовільними наслідками роботи і в царині кількісних показників союзної промисловості на Україні, насамперед у вугільній промисловості, металургії і транспорті, що зумовило, з свого боку, крайнє загострення і напруженість паливного й металічного балансу і призвело до того, що чимало підприємств на Україні мусили робити з неповним обтяженням, а це й собі спричиняло підвищення постійних видатків на одиницю продукції, отже, й гостре підвищення собівартості.

Коли зважити, що гостре підвищення собівартості у першому кварталі є наслідок виключно поганої роботи, надто несприятливих умов роботи промисловості за цей час, то все одно факт систематичного відставання зниження собівартості від успіхів в царині кількісних показників лишається в силі.

В чому ж причини такого незадовільного стану із зниженням собівартості продукції? Уважна аналіза цих причин на основі обліку всієї народньо-господарської обстановки і теоретичної природи собівартості в нашому господарстві—тільки ця аналіза може дати ключ до розв'язання проблеми собівартості.

Чи можна сказати, що зниженню собівартості промислової продукції протистоять якісь-то об'єктивні перепони в нашому народньому господарстві, в нашій перехідній економіці. Чи можна сказати, що так звані „об'єктивні причини“ не дозволили виконати завдання знизити собівартість в межах плянових завдань, навіть перевиконати їх? Ні, неможна. З усією більшовицькою рішучістю треба підкреслити, що ніяких об'єктивних перепон в нашій народньо-господарській обстанові, які б заважали здійснити зниження собівартості, немає, що посилення на об'єктивні причини є не що інше, як форма вияву правого опортунізму. Недовиконання і невиконання завдань щодо зниження собівартості цілком пояснюється так званим „суб'єктивним фактором“. Про цей суб'єктивний фактор досить добре сказав т. Сталін на конференції робітників промисловості. Аналізуючи причини недовиконання плану 1929-30 р., тов. Сталін відзначив, що план недовиконано за цей рік тому, що „не вистало уміння використати всі можливості, не вистало уміння правильно керувати заводами, фабриками й шахтами“. Тов. Сталін підкреслив: „ми мали першу умову—об'єктивні можливості виконати план, але не мали в достатній мірі другої умови—вміння керувати виробництвом, і саме тому, що вміння керувати підприємствами не вистало, саме тому план і невиконано“. Треба підкреслити, що відставання зниження собівартості від виконання кількісних показників плану, крім недостатнього вміння, спричинялися ще додаткові причини, на які треба вказати. Можна просто сказати, що достатньої уваги господарські й професійні організації питанням зниження собівартості не приділили, не зважаючи на директиви партійного з'їзду і ленінського ЦК. Наші господарники й професійники в боротьбі за підвищення кількісних показників частенько забували про зниження собівартості і про велетенську народньо-господарську роль цього зниження.

Недостатня увага господарських і професійних організацій до питань зниження собівартості значною мірою підохочувалось тим станом госпрозрахунку та одноначальності, що ми мали на виробництві. Недостатність переведення принципів госпрозрахунку на практиці, недостатність переведення одноначальності штовхала певною мірою до бюрократизації господарського апарату і безперечно сприяла аж надто небалому ставленню до питань зниження собівартості. Покладаючись на невичерпану кишеню Держбанку, господарники не клопотались як слід справою зниження собівартості, правильним обліком всіх елементів виробництва та їх точним фінансовим виявом. Все це мало призводити до тих незадовільних наслідків, що їх нам довелося сконстатувати на прикладі роботи української промисловості.

Якщо незадовільні наслідки в справі зниження собівартості пояснюються суб'єктивними причинами й організаційними дефектами нашої промисловості, то треба підкреслити, що навпаки, в об'єктивній природі нашої соціалістичної промисловості криються такі можливості зниження собівартості, які й не снилися капіталізові. Насамперед одним з найоб'єктивніших потужних факторів, що сприяють зниженню собівартості, є нечувано швидкий темп розвитку нашої промисловості, нечувано швидкий темп її технічної реконструкції. Противно балачкам правих опортуністів, що протиставляють якісні показники кількісним, швидкий темп технічної реконструкції, що визначає зріст енерго-і машиноозброєності робочої сили—створює матеріально-технічні підвалини для велетенського зниження собівартості.

Другий фактор є відсутність проблеми ринку збуту, що становить „*memento mori*“ для капіталістичної промисловості. Це визначає, що ми можемо мати завжди повне обтяження підприємств, отже, можемо знизити

величезною мірою пайку постійних видатків у собівартості одиниці продукції. Це наша величезна перевага перед капіталістичною промисловістю, де багато підприємств провідних галузів промисловості змушені робити з обтяженням основного капіталу в 50-60%, що здорожує витрати на виробництво для капіталістів і примушує їх навіть кричати про так звану „кризу витрат на виробництво“ (Kostenkrise).

Безперервна, тримісна робота, що значною мірою прискорює обіг основного капіталу і скорочує амортизаційний термін його існування, сприяє найшвидшій заміні старого устаткування новим, технічно-досконалішим і видатнішим, що своєю чергою сприяє зниженню собівартості.

Можливість, завдяки соціалістичному характерові нашої економіки і величезній господарській території, створювати гіганти-підприємства — тракторні заводи, автозаводи, металургійні велетні і т. д., основані на принципі масового виробництва і неприступні своєю величиною капіталізму, теж створюють основу для велетенського зниження постійних витрат, а тим самим і собівартості одиниці продукції. До тих же наслідків ведуть можливості переведення принципів комбінування і спеціалізації в нашій промисловості в тих межах, які капіталізму абсолютно неприступні.

Теоретично говорячи, в справі зниження собівартості капіталістична промисловість має лише одну „перевагу“, рівняючи з промисловістю послідовно соціалістичного типу: вона може знижати собівартість за рахунок абсолютного зниження заробітної плати, чого соціалістична промисловість не тільки не може собі дозволити, але навіть повинна її систематично підвищувати.

Тільки через те, що ріст зарплати в умовах радянської системи господарства відбувається на основі росту продукційності, що випереджає її, — пайка зарплати собівартості одиниці продукції мусить систематично падати. Але ж історична „перевага“ капіталістичної промисловості проти радянської повертається проти неї самої, оскільки низька заробітна плата гальмує запровадження нової продукційнішої техніки і, подруге, викликає революційне обурення робітничої класи.

Отже, об'єктивні народньо-господарські передумови до виконання завдань зниження собівартості маємо безперечно. Треба привести лише до ладу, організувати так званий суб'єктивний фактор. „Більшовики повинні опанувати техніку. Час більшовикам самим стати спеціалістами. Техніка в період реконструкції розв'язує все, і господарники, що не хочуть вивчати техніки, не хочуть опанувати техніку — це анекдот, а не господарники. Говорять, що важко опанувати техніку — невірно! Нема таких фортець, що їх не змогли б взяти більшовики. Ми розв'язали ряд найтрудніших завдань, ми взяли владу, ми повернули середняка на шлях соціалізму. Найважливіше з точки зору будівництва ми вже зробили; нам лишилося небагато: вивчити техніку, опанувати техніку“ (Сталін).

Це завдання, що його поставив т. Сталін, є основа і для розв'язання проблеми зниження собівартості. Тверде і рішуче переведення принципу госпрозрахунку в усіх господарських організаціях з гори до низу, від господарського об'єднання до заводу й цеху, тверде переведення одноначальності, поряд із здійсненням перевірки карбованцем, — є під теперішню пору один із найефективніших стимулів до зниження собівартості. Тепер вже не може бути становища, коли господарник, похваляючись виконанням кількісних показників, прибіжить до банку, що відіграв раніше роль „доброго дядечка“, і візьме у нього додатковий кредит в рахунок того недовиконання зниження собівартості, яке було в

нього на виробництві. Навпаки, невиконання завдань щодо зниження собівартості тепер автоматично визначатиме брак лімітів даного підприємства у Державному банку.

Цілком ясне те незмірно велетенське оздоровче начало для фінансового стану нашої промисловости, що його поклали поправки кредитової реформи 1931 р.

Які ж основні шляхи зниження собівартості в нашій промисловості? Ми зупинимось тут лише на загальних, але найважливіших моментах. Насамперед треба спинитися на питанні про стан калькуляції на наших виробництвах. Калькуляція — це облік собівартості. Тому стан обліку собівартості значною мірою свідчить про стан із зниженням собівартості. Тимчасом тепер стан калькуляції в нашій промисловості аж надто сумний. Беремо на вибір деякі матеріали, що свідчать про стан калькуляції на наших окремих виробництвах. От, напр., висновки комісії Харківського міспаркому з обслідування стану калькуляції на підприємствах м. Харкова — по Харківському паротягобудівельному заводу, Харківському електромеханічному заводу і „Світло Шахтаря“: „Тепер на обслідуваних заводах існує в основному система обліку на замовлення, яка полягає в тому, що облік всіх витрат на виробництво обчислюється не на одиницю продукту, а на ціле замовлення (цілу групу машин). Система калькуляції на замовлення загалом не є система, що належною мірою висвітлює стан виробництва та його процесів. Тому якість калькуляції не відповідає завданням, що поставлено перед обліком. Калькуляція не править за знаряддя керувати заводом, тому що вона не відбиває дійсного стану собівартості, а крім того вона спізняється на місяць (на ХПЗ — на кілька місяців), і це робить неможливим використати її в оперативній роботі. Систематичної аналізи калькуляції, як правило, бракує. Аналіза калькуляції, що провадиться епізодично, поверхова. Вона не виявляє дійсних процесів виробництва, не намагає дісних причин проривів у собівартості і не дає конкретних шляхів ліквідації цих проривів. Проте, навіть і в цьому стані висновки і наслідки аналізи калькуляції до робітничих мас не доводиться“.

Матеріали того ж таки обслідування вказують на дуже поганий стан первинної документації, що становить основу калькуляційного обліку. Первинна документація часто перекидає картину дійсности, бо майстер перекидає матеріали з замовлення на замовлення, не проводячи цього по документах. Комірник не веде іноді фактичного контролю над витраченими матеріалами і тому це відкриває шлях до розтрати матеріалів і приховання браку. От, в апаратному заводі, в цеху точних приладів, де найцінніші матеріали: вольфрам, срібло, мідь — інвентаризація показала недостачу на 63 тис. крб. при загальному обороті матеріалів в 138.800 крб. на рік; на певне замовлення 1110 кг. спеціальної міді лежить на складі з 1929 р., замовлення не виконується, можливо його закрито. Дирекція не знає, коли і як використати цей матеріал.

Ще цікавіший приклад ганебного стану калькуляції являє калькуляція в Укршкіроб'єднанні, що по окремих видах шкіри (підшва та інш.) охоплює 35—40% всієї союзної промисловости. Укршкіроб'єднання повинно було прислати порівняльні дані про собівартість за 1929/30 р. ще 5-го листопада минулого року. Однак, не зважаючи на ряд нагадувань ВШО, накази ВРНГ СРСР, спеціальний нахзз ВРНГ України, об'єднання у січні 1931 р. не спромоглося відгукнутися і прислати потрібні відомості. Цілком ясно, що не маючи порівняльних даних, неможна провадити будь-яких продуманих заходів до зниження собівартості.

На жаль Укршкіроб'єднання — це тільки випадково вихвачений приклад. В справі організації дійсної калькуляції у нас роботи непочатий край. Треба, щоб на кожному виробництві калькуляційний облік став справжнім оперативним обліком, який швидко і своєчасно схоплював би зміни у витратах, зв'язаних з виробничим процесом. Тільки при цих умовах і за налсжного і вмілого використання наслідків калькуляції від керівників заводів та начальників цехів, калькуляція стане за справжнє знаряддя зниження собівартості. Про це вже стільки раз говорили, стільки раз вказувалося на досвід Німеччини, де завідувач відділу калькуляції та його помічник щодня і щогодини втручаються в життя цехів, сперечаються з робітниками цехів, борючись з найменшим перевищенням видатку з якоїнебудь статті собівартості. Цю хуру, що й досі там, треба рішучо зрушити з місця, направивши в калькуляційні відділи добрих більшовиків і передовиків робітників-ударників, що внесли б живий дух в цю мертву досі справу і поставили б калькуляцію на службу зниженню собівартості. Справу зниження собівартості треба по справжньому включити в промфінплан об'єднання, заводу, цеху. Але не формально, як це в багатьох випадках має місце, коли в плані фігурує гола цифра зниження собівартості без конкретного технічно-економічного уґрунтування і ряду оперативних заходів. Треба, щоб показники зниження собівартості у промфінплані цілком спиралися на оперативний календарний план раціоналізації по елементах собівартості, опрацьований на підставі обліку даних калькуляції. Цього якраз немає. На згаданих вище Харківських заводах зовсім немає календарного плану конкретних заходів щодо елементів собівартості, а плани раціоналізації здебільшого передбачали лише 40-45% всього завданого зниження собівартості, не позначаючи термінів їхнього виконання. Складаючи оперативні плани раціоналізації, треба зважити творчу активність робітничих мас і інженерно-технічного персоналу, доводячи якісні показники до цеху і агрегата і всебічно посилюючи опрацювання якісних показників у зустрічних планах, що їх висуває робітнича маса.

Величезне значення в справі зниження собівартості, особливо в теперішній період, повинно мати рішуче здійснення економії палива, металу, енергії і промислової сировини різних видів. Народньо-господарський план на 1931 р. передбачив знизити норму витрати палива і металу на 15%, що мало б відповідно відбитися і в зниженні собівартості. Однак, треба констатувати, що цих завдань народньо-господарського плану 1931 р. промисловість не виконує, не зважаючи на гострий дефіцит і труднощі в постачанні і палива і металу. Неуважне зберігання і підвіз палива до місця споживання, незадовільний нагляд обслужного персоналу і брак технічного контролю та інструктажу, погана ізоляція паропроводів — все це веде до чималої перевитрати палива в наших підприємствах. В книзі „Якісні завдання української промисловости“, що її видала ВРНГ УСРР з нагоди XII з'їзду рад, наводяться цікаві цифри про втрати палива. Близько 3,5% палива тратиться на розгрус по території підприємства, 10% вилітає в трубу, близько $\frac{1}{5}$ без жадної користи втрачають паровики і промислові печі від надмірно-високої температури вихідних газів, близько $\frac{1}{10}$ палива непродуктивно витрачається через несвоєчасне чищення паровиків від накипу.

Поруч з тим є цікаві приклади досягнень в царині економії палива. От, напр., можна вказати, що Дніпропетровська паперова фабрика зберегла 1928/29 р. 2.000 крб. від заміни парового дуття повітряним, ХПЗ перевів свої дизелі з моторової нафти на мазут, що має дати на рік 25.000 крб. заощадження. Встановлення на ливновому заводі водного економайзера та сажоуловлювача має дати за 1931 р. 35.000 крб. за-

ощадження. Але всі ці приклади говорять про те, що дійсна боротьба з перевитратами палива допіру починається і що тут є всі можливості виконати директиви про 15%-е зниження норм витрати палива.

Таке ж саме становище і з витратою енергії. Електроенергію наші підприємства витрачають надто безцеремонно, зовсім не намагаючись її зберегти, не зважаючи на гострий дефіцит в енергетичному балансі. За втрати енергії на наших великих підприємствах говорить приклад ХПЗ у Харкові. За матеріалами обслідування в 1930 р. втрати в трансмісіях становлять 52%, а втрати по розподільчій мережі трансформатора і мотора 20—25%. Загальна сума втрат при передачі енергії становить від 52 до 65% кількості спожитої енергії.

Цілком ясно, що в справі обережнішого витрачання електроенергії, у підвищенні коефіцієнта використання всіх наших електростанцій, поліпшенні роботи самих електростанцій, напр., підвищенні коефіцієнта косинуса „фі“ — є величезні перспективи. Але зроблено ще замало.

Аналогічно до становища з паливом і з енергією стоїть справа з заощадженням металу. І в окремому і в першому кварталі підприємства української промисловости, особливо республіканської ВРНГ, відчують труднощі з постачанням металу. Однак, саме в той час, як з постачанням металу скрутно, треба було б напружити всі свої сили, щоб найліпше використати внутрішні ресурси. Тимчасом, в цьому напрямі зроблено дуже мало. Візьмемо, напр., питання про припуски. В тракторному цеху ХПЗ на 11-12 деталях тратиться на стружку від 70 до 84%. От деталь 350 — колінчастий вал до оброблення важить 265 кг., а після — 75 кг. При річному виробництві комплекту деталей беруть 21.530 пуд. сталі і при цьому втрати на стружки досягають 15.350 пуд. Хворою ділянкою є брак. От, напр., у березні місяці на багатьох заводах Укрмето брак досягав у ливарних цехах 20—30% всієї продукції (заводи „Сатурн“, ім. Томського, „Червоний промінь“, „Сельінтерн“, „Транспортер“ та інші.), а витрата матеріалів значно підвищилася. Треба сказати, що ми маємо по окремих підприємствах чималі зрушення в справі заощадження металу; ці зрушення є продукт зростання активності руху ударників, з одного боку, і уважнішого ставлення адміністративно-технічного персоналу — з другого. От, на ХПЗ бувають дуже цікаві пропозиції робітників про зменшення припусків і допустів при оброблянні деталей, ряд робітничих винаходів, що в сумі заощаджують метал на рік в кілька тисяч тонн. Секретар Харківської партійної організації тов. Терехов у своїй доповіді на пленумі Миськпарткому дуже влучно зауважив, що на кожному виробництві у нас виростають і можуть вирости свої Карташови. Справді, масове робітниче винахідництво вже тепер починає давати помітні наслідки, але ж воно перебуває ще в початках свого розвитку. Адже, коли дійсно зорганізувати масовий винахідницький рух і використати його в напрямі раціоналізації виробничих процесів, заощадження металу, палива й інших видів сировини, то ми зможемо за найкоротший термін добути цілком несподіваних з погляду кількісних масштабів наслідків.

Поряд з раціоналізацією щодо заощадження палива, сировини й матеріалів, один з найважливіших способів знизити собівартість, знов же як і підвищення продукції, є інтенсифікація використання механізмів й устаткування. Тимчасом і тут справа стоїть не зовсім гаразд. Коли взяти, напр., використання механізмів у вугільній промисловості, то не зважаючи на підвищення видатности машин за першу декаду у квітні, рівняючи з березнем, спостерігається гірше використання механізмів. Відсоток використання важких зарубних машин падає з березневої цифри 69,7% до 60,7%, відсоток використання легких зарубних машин з 42,9% до 38,7%. В цих умовах втрачається ефект від деякого підви-

щення місячної видатності машини. У металургії коефіцієнт здійснення чавуна з череня доменної печі лишається і далі надзвичайно високим, доходячи у квітні до 1,69 замість 1,29 за пляном.

Не перевівши пильно обміркованих заходів до інтенсифікації використання механізмів та устаткування, не можна добутися ні рішучого збільшення продукції, ні зниження собівартості. Тимчасом, якраз у вугільній промисловості і в металургії ми маємо докладно розроблені постанови ЦК КП(б)У, але їх виконується незначною мірою.

Слід спинитися ще на ролі заощадження на робочій силі, як факторі зниження собівартості. Треба підкреслити, що з цього погляду можна спостерігати до деякої міри хоробливі явища на підприємствах; ці явища полягають у перевищенні фактичного числа робітників проти плянових завдань. От, напр., з початку 1931 р. на 3-х велетнях Харкова (ХПЗ, ХЕМЗ, „Серп і Молот“) за підрахунками органів праці було близько 7.000 зайвих робітників. Багато підприємств, не виконуючи свого виробничого пляну і в той же час розраховуючи на сезонне або поквартальне систематичне розширення виробництва, тримає у собі чималі резервні запаси робочої сили, забезпечуючи себе від труднощів набирання робітників. Разом з тим спостерігається в ряді галузів перевищення витрат на зарплату, рівняючи з пляновими завданнями, що при невиконанні пляну щодо продукційності праці призводить до неправильного співвідношення між ростом продукційності праці і зарплати, саме до того, що ріст зарплати переганяє ріст продукційності праці. А це сильно здорожує собівартість. Ліпше використання наявного складу робітників, доведення чисельного складу робітників до розмірів, що відповідає пляновим завданням, правильна політика зарплати, поліпшення технічної обслуги нічних змін і раціональне розставлення ліпших кадрових робітників серед всіх робітничих мас — є цілком доконечні умови зниження собівартості.

Слід ще коротко спинитися на взаєминах проблеми зниження собівартості з проблемою якості продукції. XVI партійний з'їзд дав з цього погляду цілком чітку настанову, а саме: „забезпечити виконання плянових завдань щодо собівартості продукції при обов'язковому поліпшенні якості продукції“.

Не можна сказати, що в наших лавах не знайдеться ще кілька окремих господарників, які за прикладом деяких робітників з швацької промисловості розуміють завдання знижувати собівартість так, що його треба виконувати, погіршуючи якість продукції. Цю відрижку приватно-капіталістичного підходу, психології монопольного загинивання треба рішучо відкинути й викорінити. Кожен господарник повинен зрозуміти, що коли він знизить собівартість у себе на підприємстві, знизивши якість продукції, то він тим самим ошукує і партію і всю радянську суспільність і самого себе, бож з громадської точки зору — а в економічних питаннях у радянського господарника може бути тільки громадська точка зору, — погіршення якості продукції є не що як зниження масштабу виробництва, підвищення дійсних народньо-господарських витрат на виробництво.

От чому підвищення якості продукції не тільки не суперечить завданню зниження собівартості, а навпаки, активно сприяє йому.

Підіб'ємо підсумки. Наслідки роботи нашої промисловості щодо зниження собівартості, особливо в окремому кварталі та в першому кварталі цього року, аж ніяк не задовольняють. Таке становище не можна терпіти жадною мірою, воно загрожує виконанню народньо-господарського пляну в цілому не тільки по лінії якісних, а й кількісних показників, і насамперед пляну капітального будівництва. Нетерпимість

такого становища особливо підкреслюється тим, що ми не можемо і не повинні йти на додаткові емісії, що політика твердого карбованця, перевірки карбованцем настійно диктується господарською обстановою. Перемогти на фронті собівартости, як і на всьому пляновому фронті третього вирішального року п'ятирічки — це залежить цілком від нас. Дані квітня показують зрушення в бік поліпшення роботи промисловости насамперед щодо кількісних показників, щодо продукційности праці та собівартости. Це зрушення повинно стати за вихідний момент рішучого поступу наперед.

Борючись за виконання й перевиконання кількісних показників, треба сконцентрувати свою увагу і на якісних показниках, подолати опортунізм, що виявляється в недооцінці їхнього значення, мобілізувати творчу активність мас, — і перемога активної волі пролетаріату і на цій ділянці боротьби за соціалізм буде забезпечена.

С. КОЗЮРА

Реконструкція залізничного транспорту в постановах червневого пленуму ЦК ВКП(б).

„За провідну ланку реконструкції залізничного транспорту в перспективі його розвитку є електрифікація залізниць“.

(З постанов червневого пленуму ЦК ВКП(б))

Пленум ЦК ВКП(б), що оце закінчився у червні, ухвалив ряд постанов щодо найвідповідальніших ділянок нашого соціалістичного будівництва, в тому числі й щодо залізничного транспорту.

Робота пленуму проходила в той момент, коли в ряді галузів промисловости закінчено першу п'ятирічку, коли виконано з перевищенням постанову грудневого пленуму ЦК про охоплення колективізацією селянських господарств не менш як на 50%, коли на тлі цього швидкого поступу колективізації і ліквідації на цій основі куркуля як класи переможно закінчувався другий більшовицький сів, і нарешті, коли вся партія, рішуче борючись з усякими ухилами від генеральної лінії, і з „лівими“ заскоками, і з право-опортуністичною небезпекою, як головною на даному етапі, — монолітними, згуртованими лавами, перемагаючи всі труднощі на шляху соціалістичного будівництва, веде за собою всю робітничу класу, колгоспників, всіх трудящих від перемоги до перемоги в боротьбі за соціалізм. Пленум працював так само в той момент, коли в справі оздоровлення транспорту стався перелам. Пленум ЦК ВКП(б) так характеризує теперішній стан транспорту:

„Центральний комітет вчасно мобілізував увагу всієї партії навколо питання про транспорт і накреслив кардинальні заходи до уздоровлення залізничного господарства“.

Переведена на основі постанови ЦК партії і РНК ліквідація знеособленої їзди та заміна її парною, реорганізація управління залізничним транспортом, повернення на транспорт кваліфікованих кадрів, підвищення зарплати робітникам вирішальних ланок залізничного господарства, в же дали свої наслідки. Здійснення цієї найважливішої директиви партії вже у квітні призвело не тільки до поліпшення стану паротягового парку, а й до значного уздоровлення залізничного господарства“.

Незважаючи на перелам у справі уздоровлення залізничного господарства, темпи закріплення основних чинників цього переламу треба визнати за недостатні“.

Зваживши такий стан залізничного транспорту, а також величезний зріст перевозів за минулі роки і перспективи дальшого приросту їх, пленум ЦК не тільки вказав конкретні заходи, що їх треба негайно здійснити, щоб закріпити перелам і поліпшити дальшу роботу залізни-

чого транспорту, і зокрема заходи, що їх треба безвідкладно перевести в життя для підготовки до осінньо-зимових перевозів, — а й установив більшовицьку, чітку лінію політики партії в справі дальшого розвитку і зміцнення залізничного господарства нашої країни.

По лєнінському рішуче й сміливо пленум ЦК поставив реконструкцію залізничного транспорту на практичні рейки. Пленум ЦК особливо підкреслив (і на це треба звернути особливу увагу) конечність прискорити темпи докорінної технічної реконструкції залізничного транспорту і вказав реальні і безумовно здійснимі чергові завдання реконструкції як в часі, так і територіяльному розрізі, що на їх виконання повинно мобілізувати не тільки сили партійних, професійних органів та пролетаріату залізничного транспорту, а й усієї нашої партії і всього пролетаріату СРСР.

„Розв'язати величезні поставлені перед транспортом завдання можливо лише при умові рішучого подолання косности й бюрократизму в роботі транспортних організацій, при умові більшого наближення місцевих парт. та проф. організацій до запитів і потреб транспорту, більшої ув'язки господарських організацій залізничного транспорту з загальними завданнями господарського розвитку районів.

Поряд з цим пленум відмічає, що краєві, обласні й районні комітети партії не здійснюють достатньою мірою директиви ЦК про посилення їхньої роботи на транспорті. Покладаючи відповідальність за партійно-політичну роботу на транспорті на інститути парторганізаторів, пленум підкреслює в той же час, що це жадною мірою не знімає відповідальності за роботу транспорту з місцевих і обласних парторганізацій. (З постанов пленуму ЦК),

Якими ж шляхами повинна піти реконструкція залізничного транспорту? Шляхи ці от які: електрифікація як основна й провідна ланка реконструкції залізничного транспорту в перспективі його розвитку. Цьому завданню повинні бути підпорядковані всі інші елементи реконструкції і заходи до дальшого розвитку залізничного господарства: введення потужних паротягів, електротягів, теплотягів, великовантажних і саморозвантажних вагонів, авто-гальмо та автозчіплювання, автоб्लюкування, реконструкція верхньої будови шляху і т. д.

„Схвалюючи постанову Політбюро ЦК з 25/V-31 р. про реконструкцію залізничного транспорту, пленум ухвалює затвердити головні настанови НКШ з реконструкції залізничного транспорту в напрямі: електрифікації залізниць, введення потужного рухомого складу (паротягів, електротягів і теплотягів, 50-60 тоннних вагонів), автозчіплення, автогальмування, автоб्लюкування, реконструкція верхньої будови шляху, переустаткування тягових приладів, водопостачання, зв'язку, механізації вантажних робіт тощо.

У згоді з ростом вантажообігу треба відзначені елементи реконструкції запроваджувати в першу чергу на найбільш завантажених напрямках. (Постанова червненого пленуму ЦК ВКП(б)).

Відзначені елементи реконструкції транспорту, залежно від вантажо-напружености, розбиваються на три групи. До першої групи відносяться лінії, де допускається потужні паротяги серії „КМ“ (1-5-1 або 1-5-2) з обтяженням 23 тони на вісь; до другої — лінії, де допускається паротяги серії „ДУ“ з обтяженням 20 тонн на вісь, і нарешті до третьої групи — вся решта ліній, що супроти них головне завдання їхнього технічного переозброєння є посилення їхнього шляхового господарства.

До першої груп ліній (з потужним паротягом — з обтяженням 23 тони на вісь) УСРР залічені найбільш завантажені дільниці Донбасу — Ясинувата — Довгунцеве та Ясинувата-Єнакієве-Макіївський район, що

на них вантажна напруженість до 1933 р. підніметься до 20 млн. тонно-кілометрів на кілометр, тобто вчетверо перевищить середню вантажно-напруженість залізниць УСРР (5.06 млн. тонно-кілометрів на кілометр).

Бурхливий розвиток нашого соціалістичного будівництва і завдяки цьому колосальне зростання вантажнонапруженості залізничної мережі (в перспективі 1937 р. вантажообіг залізниць УСРР орієнтаційно намічається до 500 млн. тонно-кілометрів) і konieczність дальшого розвитку залізничного транспорту з усією гостротою ставлять питання про те, як має бути озброєний залізничний транспорт, щоб управитися з вимогами, що йому ставитиме народне господарство СРСР.

Чи ми орієнтуватимемо розвиток залізничного транспорту на потужне парове господарство, чи треба розглядати потужний паротяг, як засіб переходового періоду до технічно-досконалішого енергетичного господарства, за якого паротяг відіграватиме підсобну роль?

Пленум ЦК дає чітку відповідь: таким озброєнням залізничного транспорту є його електрифікація, при чому не тільки тягового господарства, а й вантажно-вивантажних робіт, сигналізації, диспетчерського і загального зв'язку тощо. Соціалістичний транспорт повинен бути й буде електрифікованим транспортом. Вже у другій п'ятирічці ми в основному нове залізничне будівництво повинні орієнтувати на електро-тягу.

От чому треба з усією силою підкреслити, що провідна ланка, стрижень реконструкції залізничного транспорту в перспективі його розвитку є електрифікація. В постановах червневого пленуму з усією рішучістю вказано, що „провідна ланка реконструкції залізничного транспорту в перспективі його розвитку є електрифікація залізниць“. І далі — „пленум підкреслює особливе народньо-господарське значення справи електрифікації залізниць“ (з постанови червневого пленуму ЦК).

Ця постанова пленуму ЦК має величезне значення не тільки тому, що вона визначає в основі технічну політику партії в розвитку залізничного господарства, а й тому, що вона мусить покласти край всяким ваганням та сумнівам, що мають місце в справі електрифікації залізничного транспорту.

Цілком очевидно, що технічне переозброєння залізничного транспорту не може відбутися без опору та вагань окремих груп і осіб, як не зв'язаних безпосередньо з залізничним транспортом, так особливо і самих транспортників.

Переведення в життя цих постанов партії наразиться на косність, бюрократизм та зневір'я в сили робітничої держави тощо. От чому пленум відзначає, що „розв'язання поставлених перед транспортом завдань можливе лише при умові рішучого поборення косности, бюрократизму в роботі транспортних організацій та інш“.

Слід спинитися на цих ваганнях і відхилах від генеральної лінії партії у питанні „особливого народньо-господарського значення електрифікації залізниць“.

Перший і безумовно шкідливий ухил — це так би мовити „зверх-електрифікаторські“ прагнення, своєрідна „лівизна“, в цій справі, коли людям хочеться от зараз, в найкоротший термін електрифікувати все залізничне господарство, коли не зважається реальних можливостей і засобів, відриваються від дійсности. Другий ухил, шкідливіший і небезпечніший на даному етапі, — це явно виражене право-опортуністичне ставлення до електрифікації залізничного транспорту, коли ми маємо зневір'я щодо можливості здійснити електрифікацію, відкладання її на далекі перспективи, невіру в сили робітничої класи, посилення на брак кадрів, нехватку кольорових і чорних металів, квалітету електропромисловості і

т. ін. і т. ін. Таким ставленням, що викликається косністю, бюрократизмом, опортуністичним зневір'ям і легководухістю, треба дати найрішучішу відсіч, борючись в той же час не менш рішучо і з „лівими“ заскоками при переведенні в життя постанов пленуму. Треба твердо засвоїти і безвідмовно переводити в життя постанову пленуму ЦК, що „провідна ланка реконструкції залізничного транспорту в перспективі його розвитку є електрифікація залізниць. За період 1932/33 р. р. електрифікація має бути переведена на лініях загальним протягом в 3690 км., що з них під вантажний рух 3215 км“. Тобто пленум ЦК ставить питання про електрифікацію залізничного транспорту не тільки як про основний стрижень, провідну ланку всієї реконструкції транспорту в перспективі його дальшого розвитку, але й як про практичне завдання, до переведення якого в життя треба братися негайно, щоб до 1932/33 р. електрифікувати 3690 км. залізниць.

З ленінського пляну ГОЕЛРО досі лишилась невиконана одна з найважливіших частин його — це електрифікація транспорту. Постановою пленуму ЦК партія веде країну шляхом виконання ленінського пляну.

Щоб виконати поставлені завдання щодо електрифікації транспорту потрібні нові напруження і більшовицькі темпи в роботі нашої соціалістичної промисловости. От чому за бойову програму для ВРНГ, для всієї промисловости повинна стати така постанова пленуму ЦК. „Пленум підкреслює особливе народно-господарське значення справи електрифікації залізниць і пропонує ВРНГ повною мірою забезпечити розгортання промисловости, щоб виконати цей плян“.

Чи управиться наша соціалістична промисловість з цим завданням? Так, управиться. Чи готова вона вже тепер до виконання замовлень, що пов'язані з електрифікацією залізничного транспорту?

Ні, ще не готова.

ВРНГ повинна забезпечити розгортання промисловости, зокрема й особливо електропромисловости, щоб не тільки виконати завдання щодо задоволення потреб, зв'язаних з електрифікацією залізниць, наміченою на 1932/33 рік, а й повною мірою забезпечити дальше розгортання електрифікації всього залізничного господарства.

Тут треба підкреслити конечність найшвидчих ударних темпів робіт, бо завдання перед промисловістю в справі електрифікації нашої країни, і зокрема, електрифікації залізничного господарства ставиться величезні. За найгрубішими орієнтаційними накресленнями у другій п'ятирічці мається (на кінець 1937 р.) електрифікувати близько 50% всієї мережі загального користування (без залізниць промисловости), тобто приблизно коло 40 тис. км. Коли зважити, що це будуть колії з максимальною вантажонапруженістю, і прийняти, що на них припадає приблизно 50% вантажообігу всієї залізничної мережі, тобто приблизно до 600 млрд. тонно-кілометрів (на кінець 1937 року грубо орієнтаційно намічається вантажообіг від 1200 до 1300 млрд. тонно-кілометрів), то стане очевидно, що для опанування цього вантажообігу потрібно буде величезне напруження промисловости, щоб забезпечити одними електротягами намічені перевози, не кажучи вже про шляхові споруди.

Коли поставити в основу допору подані згоди за протяг майбутніх електрифікованих колій СРСР, а також зважити, що у загальному вантажообігові країни питсма вага УССР трохи знизиться, бо ввійде в роботу УКК та інші потужні комбінати, то в УССР буде електрифіковано на кінець 1937 р., приблизно, від 5 тис. до 6 тис. км. (на самий Донбас понад 2 тис. км.).

Для УССР пленум дав також конкретне завдання електрифікувати на найближчі два роки (1932-1933 р.) такі ділянки:

По Катерининській залізниці — 455 км.

В т. ч. Довгунцеве — Запоріжжя — 192 км.

Запоріжжя — Чаплине — 115 км.

Чаплине — Ясинувата — 148 км.

По Південних залізницях — 333 км.

В т. ч. Дебальцеве — Звіреве — 156 км.

Лиман — Основа — 177 км.

а всього по УСРР — 788 км., що становить близько 24% завдання по Союзу. Щоб обслужити ці електрифіковані дільниці потрібно буде, грубо, понад 100 електротягів і належне шляхове устаткування.

Цілком очевидно, що електрифікація всього нашого народного господарства, в т. ч. залізничного транспорту, вимагатиме від усієї партії, від усіх трудящих нашої країни колосальних зусиль і ударних темпів в роботі, що на цьому ми натрапимось ще на ряд труднощів; але іншого нам не дано, бо „ми відстали від передових країн на 50-100 років. Ми повинні пробігти цю відстань за 10 років. Або ми зробимо це, або нас зімнут“ (Сталін). Електрифікація нашого народного господарства, електрифікація нашого транспорту — один з найважливіших опорних пунктів, що опанувавши його ми оту відстань за десятеро років пробіжимо.

Які ж питання треба розв'язати найтерміновішим порядком, щоб забезпечити повністю виконання наміченої пленумом ЦК ВКП(б) програми електрифікації транспорту як 1932/33 р., так і в перспективі його дальшого розвитку?

Перше — треба братися і братися негайно до розгортання нашої промисловості з тим, щоб вона могла задоволити намічений об'єм робіт електрифікації залізничного транспорту. Зважаючи же, що електрифікація всього народного господарства СРСР, а разом з ним і залізничного транспорту, можлива тільки на базі власної електропромисловості, треба розвивати нашу електропромисловість такими темпами, щоб цілком забезпечити електрифіковані лінії стандартними електротягами, шляховими злами тощо. При цьому слід мати на увазі, що річні випуски нашої електропромисловості повинні бути незмірно вищі, ніж випуски найпереводіших капіталістичних країн, бо під кінець 1937 року ми збільшимо потужність на наших станціях приблизно в 9-10 разів. Це бойова задача ВЕО.

Друге — це забезпечити електрифіковані залізниці електроенергією. Енергоцентр у своєму плані споруджування електростанцій й електропроводів повинен негайно врахувати й забезпечити цілком потреби транспорту, як залізничних колій, що їх електрифікують 1932/33 року, так і для дальшого розвитку електрифікації транспорту. Допустити тут перебої неможна.

Третє — широке розгортання науково-дослідних робіт. Широкий розвиток електропромисловості, турбобудівництва, та інші елементи роботи з електрифікації нашої країни і зокрема залізничного транспорту, вимагають від нас не тільки використання новітніх досягнень і досвіду передових капіталістичних країн, а й створення власних конструкцій. Повинно максимально посилювати темпи досліджування наших енергоресурсів (вода, торф, лупаки, вугілля) а також запасів кольорових металів.

Четверте — кадри. Коли саме керування електротягом далеко простіше, ніж паротягом. то щоб обслужувати, доглядати й ремонтувати електротяг та шляхові злагоди, потрібно буде дуже багато добре кваліфікованих робітників. Крім того, треба приступити негайно до підготовки робітників експлуатації, щодо них новий вид транспорту поставить і цілком нові вимоги щодо його експлуатації.

П'яте—орієнтуючи в основному нове залізничне будівництво у другій п'ятирічці на електротягу, треба зважувати, що запізнювання з електрифікацією залізничного транспорту тягне за собою великі капіталовкладення не тільки в самий транспорт (паротяги, другі колії та інш.), а і в різні галузі промисловости, щоб задоволити потреби транспорту, які при електротязі будуть зайві.

НКШ, проектуючи нові шляхи і реконструюючи старі, повинен виходити з перспектив конечности електрифікації транспорту.

Шосте—ми повинні переглянути свої плани з тим, щоб включити в контрольні числа 1932 року побудову нових заводів (на Україні принаймні одного заводу), що гарантуватиме переведення електрифікації транспорту, і вже цього року взятися до організації будівництва, забезпечивши йому максимально швидкі темпи.

І нарешті, сьоме—пролетарський контроль найширших верств робітничих мас над переведенням постанов пленуму ЦК ВКП(б) щодо роботи транспорту та його реконструкції, особливо в частині електрифікації його.

Слід з усією рішучістю підкреслити, що виконання намічених завдань повинно відбутися на основі дальшої раціоналізації і максимального використання внутрішніх ресурсів залізничного транспорту, зміцнення виробничої і трудової дисципліни та відповідальности. Пленум ЦК ВКП(б) у своїх постановах дав ряд конкретних вказівок з цього приводу, а також намітив заходи, що забезпечать безперебійність осінньо-зимових перевозів.

Бойовими темпами, з більшовицьким напруженням і енергією візьмемось до практичного переведення в життя історичних постанов пленуму ЦК ВКП(б).

Треба мобілізувати всі сили на виконання постанов і в частині найближчих чергових завдань, що стоять перед транспортом, і в справі піднесення залізничного транспорту на рівень, відповідний до загального розвитку всього нашого соціалістичного господарства, бо „транспорт—невід'ємна частина соціалістичної індустріялізації країни—повинен в усіх своїх ланках розвиватися в цілковитій відповідності до загального розгортання соціалістичного будівництва“.

Такий шлях і воля нашої більшовицької партії.
