

Отдел I

Экономика и экономическая политика

Г. М. Кржижановский

К дискуссии о генплане ¹

Приступая к нашим работам по генплану, мы по сути дела продолжаем работу, начатую планом ГОЭЛРО. Попрежнему стеновым хребтом генерального плана является электрификация. Излишне доказывать, что это обстоятельство обусловлено тем, что электрификация является высшей качественной величиной в плане энергетики. За истекшее десятилетие накопилось громадное количество новых фактов, новых работ научно-исследовательского характера, чрезвычайно подкрепивших ту точку зрения, которую мы развивали еще в 1920 г. Между прочим в портфеле работ, направляемых нами на Берлинскую энергетическую конференцию в 1930 г., находится работа тов. Вейца на эту тему, которую весьма желательно издать на русском языке. Эта работа тов. Вейца является своего рода обвинительным актом, направленным против тех теоретиков монополистического капитализма, которые видят в нем предел, «его же не преидеши».

Приходится констатировать, что в нашей и иностранной литературе мы еще пока не имеем общепринятых формулировок того, что понимается понятием энергетика. Определение общего понятия энергетики нередко сопровождается большой путаницей. Однако к каким выводам, уже совершенно бесспорного значения, приходят те работники, которые продумывают этот вопрос? Обращаю ваше внимание на следующую цитату из вышеупомянутой работы тов. Вейца (В. В. Вейц «Энергетическая проблема современного мирового хозяйства»):

«В целях радикального решения энергетической проблемы в основных частях мирового хозяйства на данной ступени развития производительных сил передовая техника выдвигает в качестве генерального и руководящего направления проблему осуществления единой органической системы электротеплосилового хозяйства в масштабе отдельных районов, областей и стран, на основе наиболее совершенного технического пе-

¹ Окончание, см. «Плановое хозяйство» № 2, 1930 г.

ревооружения. В это генеральное русло поступательного движения современной энергетической техники по существу вливаются все частные потоки рационализации энергетического хозяйства».

В некоторой аналогии с тем разделением, которое принял Эйнштейн для своей частной и общей теории относительности, мы можем пока сосредоточить наше внимание именно на этом генеральном русле энергетике, которое явится как бы своего рода «теорией частной энергетике». Для нас важно подчеркнуть, что именно эта частная энергетика на данном этапе развития производительных сил является решающей величиной.

Еще не предвещая вопроса об единстве счета и учета всего круга трансформаций энергии, обнимаемого нашими технологическими процессами, еще останавливаясь перед расшифровкой законосообразностей, связанных с живой энергетикой и в особенности с той ее наиболее совершенной формой, которая дается социалистической организацией труда, мы будем знать, что социалистическая организация хозяйства, правильно разрешившая вопрос о наиболее эффективном теплосиловом балансе, уже на много опережает то, что может быть дано в пределах капиталистического строя. И как только мы начинаем уточнять наши позиции в этом направлении, мы немедленно врезаемся в самую гущу злободневных вопросов нашего хозяйственного плана. В этом направлении перед нами развертывается обширная и плодотворная область новых работ как в области промышленности, так и в области сел. х-ва и транспорта.

Мы отнюдь не можем похвастаться тем, что и в области частной энергетике командные высоты с достаточной определенностью закреплены в нашем строительном плане. Легко показать, каким образом дискуссия на относящиеся сюда темы немедленно приобретает жгучий интерес. Стоит только остановиться на техно-экономическом анализе, посредством которого мы пытаемся взвесить роль отдельных статей нашего топливного баланса, определить соотношение сил так называемых местных топлив и топлива дальнего привоза, как мы немедленно видим, что отсюда прямая линия к разрешению основных вопросов всей транспортной системы и вопросов, связанных с размещением промышленности и сельского хозяйства по нашей стране, т. е. вопросов, являющихся основой строительства ее «экономических штатов», ее экономического районирования.

Отнюдь не случайно, что при формальном признании за электрификацией роли красной строительной линии нам не удастся создать в этой области необходимого опережения и выйти из тисков электрического дефицита даже в таких индустриальных районах, как Донбасс, Ленинградская область и промышленный центр. Теплофикация и электрификация — это как бы два крыла того звена энергетике, которое, как мы сказали раньше, представляется решающим для всей энергетической цепи. Теперь уже не приходится аргументировать значение

электрической связи для обобществленной организации работ всех наших тепловых установок. Мы знаем, что наши электрические установки за последнее десятилетие сделали большой положительный сдвиг в удельных расходах тепловой энергии, в расходах топлива, на выработку киловатт-часа электрической энергии. И тем не менее коэффициент полезного действия наших электроцентралей, если даже отобрать наиболее рационализированную верхушку их, составляет всего 10—15% в среднем. При теплофикации мы сразу делаем скачок в этом коэффициенте полезного действия на целые добавочные 30—40% вверх. И однако дело теплофикации у нас находится на самых первоначальных этапах, что, несомненно, сопровождается потерями, составляющими ежегодно многие сотни миллионов рублей.

И важнейшие вопросы топливного баланса, и решающие вопросы экономического районирования немедленно приводят нас к тем или иным установкам транспортного строительства, как бы определяют стиль его. Приходится констатировать, что и в оценке генеральной линии строительства транспорта мы отнюдь не можем похвастаться единством мнений. Делаются определенные попытки скомпрометировать самую установку на магистрализацию и сверхмагистрализацию транспорта, на переход от парового транспорта к тепловозам, к электровозам, с аргументировкой такого рода, что подобная реконструкция является попросту расточительством общественных ресурсов. Защитники таких позиций договариваются до таких положений, в свете которых все и всяческие расходы на транспорт являются как бы злом, с которым приходится считаться только в силу недостаточной продуманности общих строительных линий нашего хозяйства. Все эти вопросы, конечно, с особой резкостью вырастают перед нами всякий раз, когда мы пытаемся раздвинуть рамки нашего перспективного планирования, т. е. в особенности при рассмотрении проблем генерального плана. Для подхода к разрешению основных проблем транспорта у нас нет средств надежнее тех, которые мы можем получить техно-экономическим анализом элементов частной, относящейся сюда энергетике.

Таким образом и шатания в области вопросов генерального строительства транспорта следует отнести к дефектам нашего энергетического анализа, к разрыву между словом и делом, между теорией и практикой хозяйственного строительства.

Вопросам транспорта придется, во всяком случае, отвести в нашем генплане весьма видное место. Разрешите мне хотя бы беглыми штрихами отметить здесь некоторые опорные пункты.

Можно ли, прежде всего, при решении транспортных задач исходить из соображений экономии транспортных расходов, взятых «самими по себе»?

Можно ли упрощать самую постановку этого вопроса, ссылаясь на то, что социалистическое хозяйство, изгоняя все и всяческие перерасходы на путях «обращения», также сумеет сузить и транспортные расходы, ибо транспорт, по преимуществу, «средство обращения»?

Недвусмысленный ответ на этот вопрос дается самими Марксом и Энгельсом. Маркс резко подчеркивает, что транспорт, — это «транспортная промышленность», т. е. дает таким образом достаточный отпор всем любителям трактовать транспортную проблему, как специфическую проблему обращения.

А Фр. Энгельс как бы предвидел многое, в дискуссии наших дней, когда писал в своем «Анти-Дюринге» нижеследующие строки:

«Капиталистическая промышленность уже стала относительно независимой от тесных рамок, в которых находится местное производство необходимых для нее сырых продуктов. Текстильная промышленность перерабатывает преимущественно привозное сырье. Испанская железная руда перерабатывается в Англии и Германии, испанская и южно-американская медная руда — в Англии. Каждая каменноугольная копь снабжает горючим материалы промышленные округа, находящиеся далеко за ее границами и увеличивающиеся с каждым годом в числе. На всем европейском материке паровые машины питаются английским, местами немецким и бельгийским каменным углем. Освобожденное от пут капиталистического производства общество сможет пойти еще дальше в этом направлении. Порождая новое поколение всесторонне развитых производителей, понимающих научные основы всего промышленного производства и изучающих практически, каждый в отдельности, весь ряд отраслей производства от начала до конца, оно может создать новую производительную силу, которая с избытком покроет расход по перевозке из самых отдаленных пунктов сырья и горючих материалов» («Анти-Дюринг», стр. 282; разрядка наша. Г. К.).

Мне кажется, что эта выдержка из Энгельса должна являться руководящей при обсуждении самих масштабов предстоящего транспортного строительства. И ее ни в коем случае не следует затирать соображениями и ссылками на того же Энгельса, говорящими о конечном крушении урбанизма, об уничтожении не только крупных городов прошлого, но и вообще противоречий между городом и деревней. Как построена аргументация в последнем случае? Противники магистральной концентрации транспорта и концентрации грузооборота знают, что практически мы движемся в этом направлении, исходя из форм нынешнего грузооборота, задания которого подчеркиваются работой нынешних крупнейших индустриальных центров с их концентратами промышленности в крупных городах, с их специализацией в народном хозяйстве. Уничтожить крупные города, уничтожить специализацию нынешних индустриальных районов — это значит, по их мнению, уничтожить основы магистральной концентрации транспорта.

Но ведь это схоластически-абстрактный подход к трактуемой теме! Как только мы начинаем считаться с фактической ролью этих

центров, сейчас же становится ясным, что задания транспорту по этой линии неотвратимы. Лишь под'ем производственной эффективности их может обеспечить нам наиболее эффективное расселение промышленности по стране, ибо такое расселение из «пустоты» создано быть не может. Миллиардные вложения в промышленность наших крупнейших центров еще отнюдь не втянуты в социалистическую реконструкцию. Как только мы начинаем по-деловому ставить вопрос о рациональной кооперации существующих фабрик и заводов, мы немедленно убеждаемся, что работа этого рода еще на своих детских этапах. Переброска плохо продуманных мостов от современных индустриальных центров к некоторой уравнивающей системе не-городов и не-деревень — это разрешение противоречия между городом и деревней не в действительности, а в пустоте абстракций.

Пора отбросить также побасенки о миллиардах, якобы связанных с осуществлением проектировок магистрального транспорта. Сопоставим нынешние проекты НКПС и Госплана об усилении выходов из Сибири, т. е. в группировках защитников экстенсивного и интенсивного транспорта. Мы не ошибемся, если скажем, что тот и другой проекты по своим капитальным расходам разнятся на сумму порядка 1½ или 2 сотен миллионов рублей. Возьмем достаточно известный вариант электрификации Московско-курской ж.-д. магистрали. В нем мощность перевозок порядка 30 млн. т обеспечивается затратой 300 млн. руб., если не учитывать стоимость того ассортимента оборудования парового транспорта, который одновременно с электрификацией этой магистрали явится свободным ресурсом для использования в ж.-д. сети (примерная стоимость — 100 млн. руб.). Итак и в этом случае «сверхмагистральной» предвидится расход порядка 200 млн. руб., т. е. транспорт не рискует здесь большим «задолживанием» средств, чем это имеет место в нашем обычном крупном индустриальном строительстве. Другими словами, «транспортная индустрия» здесь лишь выравнивает свой фронт капитального строительства с общеиндустриальным. А каковы преимущества? — По справке проф. А. А. Горева, электрификация Курской дороги дает увеличение провозной способности: при существующей 16-тонной тяжке на 60% (1,6 раза), при 25-тонной — на 150%, при тяжке в 50 т — на 400% (в пять раз). Стоимость перевозки 1 т угля (Никитовка — Москва) спускается с 11,5 руб. (нынешний тариф) до 5,5 руб. при варианте 16-тн. тяжки и еще больше при усиленных тяжках.

Однако цифры и факты, трактующие вопросы энергетической рационализации транспорта, действительно переносят нас к счетам порядка многих сотен миллионов, но совсем не в том духе, как то мерещится защитникам экстенсивного транспортного «орошения» наших транспортно-пустующих земельных просторов.

Энергетическая мощность нашего парового транспорта может быть исчислена величиной порядка 10 млн. лош. сил. По этой мощности наш паровой транспорт — своего рода энергетический Левиафан. Ка-

кова эффективность, коэффициент полезного действия этого колосса? Какие-нибудь 5—7%. Можно ли значительно увеличить этот показатель, оставляя транспорт в той обособленности, в которой он существует по традициям перегоронок между различными промышленными подразделениями, бытие которых является одновременно и моментом равновесия капиталистической хозяйственной структуры? Очевидно, что пределы под'ема здесь так же ограничены, как ограничены они для любого «горизонтального» треста индустрии. Но в индустрии мы знаем и вертикальное трестирование и, наконец, установку на сложные производственные комплексы с максимально выгодным общим энергобалансом. Должен ли транспорт быть в стороне от этой общеиндустриальной линии строительства? Конечно, нет; конечно, перед нами лишь вопрос календарной очередности включения транспортных комбинатов в сеть прочих промышленных комбинатов.

Если верны эти общие соображения, — а они нам представляются бесспорными, — то отсюда целый ряд новых конструктивных начинаний и по общей конфигурации транспортной сети, и по всем линиям транспортного энергохозяйства. В сумме они должны привести к полной переоценке ценностей факторов нашей энергетики, мощно приподнять значимость транспортного хозяйства в энергетическом учете. Эта переоценка неминуемо приведет к таким многомиллионным счетам в экономии нынешних транспортных «потерь», перед которыми расчеты нынешних критиков реконструкции транспорта, намеченные еще в плане ГОЭЛРО, неминуемо покажутся крохоборческими.

Обратимся теперь к некоторым конкретным предложениям т. Ковалевского. Тов. Ковалевский полагает, как мы уже отмечали выше, что конец пятилетки может нам дать примерно половинную продукцию по сравнению с САСШ. Расчет такого быстрого под'ема основан, между прочим, на преимуществе основных качественных показателей нашего хозяйства. Быстрый под'ем нашей электрификации, несомненно, является одним из крупнейших показателей этого рода. Посмотрим, однако, как фактически обстоит дело в этой решающей отрасли. Рост мощности наших районных станций фактически идет в таких цифрах:

	Окт. 1928	Окт. 1929	Дек. 1929	Окт. 1930	Дек. 1930
тысяч <i>квт</i> . . .	528	694	854	1170	1310

Если учесть, что в этой мощности имеется еще около 150 тыс. *квт* машин, установленных до революции, то окажется, что мы выполнили по настоящее время около 50% задания плана ГОЭЛРО. Минимальным сроком для плана ГОЭЛРО было десять лет, истекающих в декабре 1931 г. Сопоставляя исполнение нынешнего плана электрификации, мы можем притти к заключению, что его количественный масштаб будет осуществлен примерно на полгода ранее этого минимального срока. План нашей пятилетки на полтора года перекрывает срок плана ГОЭЛРО. Допустим, что мы, сосчитываясь с лозунгом выполнения пятилетки в четыре года, проведем осуществление программы нашего электростроительства возможно форсированным темпом. Допустим,

что вместо 5 млн. *квт* установленной мощности мы дадим 6 млн. *квт* установленной мощности и вместо 22 млрд. *квтч* вырабатываемой электроэнергии — свыше 30 млрд. *квтч*. Заметим кстати, что для осуществления такой форсировки мы должны будем предварительно создать резкий перелом и в темпах нашего электростроительства, и в методах его финансирования. В таком случае наши 6 млн. *квт* районных станций составят менее 1/5 доли нынешних районных станций САСШ при отпуске равном примерно 1/4 районного электроснабжения САСШ. Наши вложения в электроснабжение центральными станциями будут составлять тоже примерно пятую долю против капитальных вложений САСШ (2 млрд. долл. против 11 млрд долл.). Этот расчет наглядным образом показывает, что тов. Ковалевский недостаточно оценивает те «ножницы», которые существуют в основных звеньях нашей индустриальной структуры между СССР и САСШ.

Недостаточно ясное представление о масштабах той энергетики, которую нам нужно будет осуществить для того, чтобы несколько «американизировать» наше хозяйство, создает путаницу в целом ряде вопросов. Оно ведет, между прочим, к совершенной переоценке той роли, которую могут играть так назыв. местные топлива в нашем общем энергетическом балансе. Пересмотр заданий по черному металлу приводит к глобальной цифре 15—17 млн. *т* чугуна к 1932/33 г. Это требует, в свою очередь, под'ема нашей угледобычи (если черный металл взять за стандарт общеиндустриального под'ема) до 150—160 млн. *т*. Допустим теперь, что задачей нашего генерального плана, который должен охватить срок в пределах 10—15 лет, мы поставили бы не перегон Америки (как это делает т. Ковалевский), а догон ее в важнейших разрезах индустрии. К каким ставкам это нас могло бы привести? По черному металлу нам надо было бы взять ставку около 50 млн. *т*. По районным станциям нам надо было бы давать ежегодный прирост их мощности от 40 до 50% с тем, чтобы получить в последнем итоге нынешнюю мощность районных станций САСШ, т. е. около 30 млн. *квт*. В таком случае, делая максимальный нажим на рационализацию топливоиспользования, нам следовало бы иметь общую угледобычу, приподнятую к концу генплана до 500 млн. *т* (против 600 млн. *т* САСШ). Как в свете этих прикидок, конечно, чрезвычайно грубых, должен быть ориентирован наш общий топливный баланс? Допустим, что мы в пять раз форсируем торфодобычу по сравнению с нашей пятилеткой, т. е. дадим задание примерно в 100 млн. *т*. Допустим, что мы дадим гигантское развитие нашему сланцевому делу: до 35 млн. *т*. Тогда, придерживая под'ем дровоснабжения с 60 млн. *м*³ до 85 млн. *м*³, мы должны будем наметить для нефти и газа задание примерно в 100 млн. *т*. Для Донбасса и Кузбасса — примерно 300 млн. и для всех прочих угольных районов — около 200 млн. *т*. Я не могу здесь останавливаться на детализации этой прикидки. Отмечу только, что в ней дан напряженный максимум всем видам местных топлив, и все же на поверку выходит, что основными колоссами на-

шего топливного хозяйства остаются Донбасс и Кузбасс. Распределение добычи между ними целиком будет зависеть от дальнейшей политики расселения промышленности и установления транспортных межрайонных и магистральных связей. Приведенные мною расчеты взяты из тех работ наших энергетиков, которые готовятся к ближайшей топливной конференции. Здесь подытожена работа большого коллектива, и если этот коллектив не ошибается, то, на мой взгляд, сразу снимается целый ряд спорных вопросов и о магистрализации транспорта, и о вытеснении чудесами химии и теплотехники дальнепривозного топлива топливом местного значения.

Но быть может путем газопроводов возможна широкая замена железнодорожного транспорта и такое вклинивание местного топлива, которое обойдено нами в предшествовавших расчетах? Позвольте в таком случае сообщить вам некоторые технико-экономические показатели. Расчеты энергетической группы наших работников таковы:

Капитальные затраты (полные с добычей топлива и его переработкой на газ) составляют на 1 *m* заменяемого привозного высокосортного топлива: а) при газопроводах — 175—200 руб. *m*; б) при жел.-дор. перевозках (с затратами на магистраль и добычу) — 50—60 руб. *m*, т. е. примерно в 3—3½ раза больше.

При этом затраты только на транспорт составят на 1 *m* привозного топлива: а) в газе (на 150—250 *квт*) — 80—90 руб.; б) привозный уголь (1.100 *квт*) с учетом затрат на сверхмагистраль — 20 руб.

Стоимость 1 *m*: а) привоз топлива в Москве у потребителя — 25 руб.; б) эквивалентного количества тепла в газе — 60—65 руб.

Общий энергетический коэффициент полезного использован. тепла в топке в виде: а) газа с дальнейшей передачей — 0,39, б) непосредственного сжигания каменноугольного топлива — 0,52.

Из этих цифр видно, что идея сплошной газификации и передачи газа по трубам для таких районов, как ЦПО и Сев.-зап., была бы связана с громадными затратами, высокой стоимостью топлива у потребителя и худшим использованием топлива в целом.

Примерно на 10 млн. *m* привозного топлива затраты (при сверхмагистрали) составят около 500 млн. руб., а при газовой обширной сети — 1.500—2.000 млн. руб. Эти расчеты носят, конечно, грубо-ориентировочный, предварительный характер. На предстоящей топливной конференции мы их продискутируем. Однако я не сомневаюсь, что порядок учитываемых величин и общие установки выдержат любую дискуссию. Вероятно, и топливной конференции придется признать вслед за нами, что идею широкого использования местных топлив нужно проводить путем их непосредственного использования на месте или вблизи места добычи, так как низкосортное топливо не выдерживает дальних жел.-дор. перевозок и современные методы их облагораживания и придания им транспортабельности еще более резко ухудшают экономику. Сами того не замечая, борцы против сверхмагистрализации железнодорожного транспорта фактически предлагают нам громадные пере-

расходы на местный транспорт и извращают таким образом генеральные линии нашего транспортного строительства. Эти расчеты еще раз показывают, вместе с тем, каким образом технико-экономич. анализ тех величин, которые я отнес к «частной энергетике», дает нам ключ к уразумению спорных вопросов нашего генерального строительства.

Позвольте теперь коснуться еще одного момента, к которому нередко прибегают противники энергетического подхода к проблемам планового строительства. В самом деле, не правильнее ли сделать нажим вообще на машиностроение, ибо в последнем счете ведь мы именно приходим к вооружению человека стальными рабами. Но делать так — это значит останавливаться в анализе на полдороге. Чтобы не быть голословным, возьму такой документ, каким является отчет комиссии Гувера о новейших изменениях в экономике САСШ. Думаю, что никто из вас не сомневается, что как раз эта страна является классической страной по машинному вооружению труда. И, однако, уже во вводной статье этого интереснейшего документа резко подчеркивается громадное значение электрической энергии, как основного качественного показателя в новейших сдвигах американской индустриализации. Вот что говорит специальный исследователь относительно этапов в машинной культуре, пройденных этой страной:

«Изменение, выразившееся в том, что мощность энергии собственного производства в промышленности несколько снизилась с 1919 г., при значительном росте снабжения предприятий покупной энергией при помощи электромоторов, указывает на перемену, которую часто характеризуют, как «переход от машинной культуры, созданной паровой энергией, к машинной культуре, осуществляемой электрической энергией». Д-р Гленн Франк, президент университета в Висконсине, отмечает следующий контраст: «При машинной культуре, созданной путем паровой энергии, рабочий должен идти к источнику двигательной энергии; при машинной культуре, созданной путем электроэнергии, двигательная энергия, наоборот, может быть подведена к рабочему. А это означает революционный факт в том смысле, что если мы говорим о «машинной культуре» в терминах 1950 г., то эта машинная культура может совершенно невообразимо отличаться от той машинной культуры, которая началась в момент, когда Джемс Уатт впервые использовал энергию расширения пара для производственных процессов» (доклад на энергет. конференции Ср. Запада, Чикаго, 14—17/II 1928 г.)¹.

Не подлежит сомнению, что электрификация является лишь звеном нашего общего плана индустриализации — одно другому отнюдь не противопоставляется. Однако задачей нашего анализа является установление диалектической связи между факторами индустриализации, а установление этой связи приводит к тому непреложному выводу, что энергетика является основным ведущим звеном и для того, что мы называем царством крупной машинной индустрии. Совершенно непра-

¹ «Новейшие изменения в экономике Соед. Штатов». Т. I, стр. 187. ✓

вильно было бы при этом сослаться на известный анализ Маркса, трактующий роль машин. В нем, как известно, Маркс обратил сугубое внимание на исполнительный механизм машин, правильно подчеркивая, что при переходе от мануфактурного способа производства к капиталистической машинерии решающую роль играл именно этот исполнительный механизм, который позволил заменить стальным автоматом изощренное искусство цеховых ремесленников. Этот круг уже пройден. Техника XX века совершила новую революцию в другой части машин в их энергетической установке. Она может быть, прежде всего, характеризуема во всем разрезе тепломеханической технологии, как эпоха грандиозных турбогенераторов. Чрезвычайно характерно при этом, что переход от паровых машин к паровым турбинам был проделан как раз под влиянием нужд электротехники, но дело на этом не остановилось. На наших глазах электричество все более и более вторгается в конструкцию исполнительного механизма. Электрическое реле становится здесь гегемоном положения. Сама автоматизация получает новые качественные сдвиги, ибо электрический автомат и видит, и осязает, и слышит лучше живого человека. Именно на электрической основе происходит замыкание всего круга машинных трансформаций. Именно этот момент с особой тщательностью должен быть учитываем нами в наших наметках по генеральному плану.

Сказанного достаточно, чтобы видеть основные черты работ по генплану. Делая энергетическое звено этого плана ведущим началом, мы сразу придадим необходимую целостность всем нашим основным ставкам по линии индустриализации. Эти ставки должны быть в теснейшей смычке с некоторой общей экономической концепцией генплана, в которой мы должны дать марксистский подход к нашей конкретной экономике, охватывающий специфические особенности не просто переходного времени, а переходного времени в наших конкретных условиях. В этом деле мы должны призвать себе на помощь прежде всего наш собственный Институт экономических исследований. Положение этого Института выгодно прежде всего потому, что он вырос из работы Госплана и тесно связан с этой работой. Если он сумеет исполнить свою основную задачу, задачу создания ассоциации всех наших органов, работающих в том же направлении, то именно опираясь на работы Госплана, он сможет придать теоретическим работам наших экономистов ту необходимую конкретность, ту связь с фактическим построением социалистического хозяйства, дефициты которой в настоящее время более чем ощутительны. Таким образом для предстоящей компоновки генерального плана нашим экономистам придется сделать еще значительный шаг вперед по самой непосредственной увязке этих работ с тем спросом, который предъявляется к ним по линии генплана. Это во-первых. Но, кроме того, придется предпринять еще две серии работ. В тех материалах, которые имеются в распоряжении наших работников по генплану, эти серии работ уже начаты. Я бы хотел только несколько более определенно наметить ход работ в этом направлении.

Тов. Ковалевский делает в своем докладе уже некоторое сопоставление структур нашего хозяйства и структур его главных соперников. На первом месте здесь следует поставить САСШ. Не расточая своего внимания по частностям, надо представить себе некоторую грубую модель рационализации хозяйства САСШ и на этом конкретном примере, пользуясь богатым материалом американской литературы, попробовать отдать себе отчет, как мог бы справиться этот живой организм САСШ с задачами такой рационализации. При удачном выполнении этой задачи мы могли бы получить драгоценнейший материал для строительных вех нашего собственного генплана. Если анализ хозяйственной структуры других передовых индустриальных стран сможет дать некоторые коррективы к американской модели, то, конечно, работы такого рода могут оказаться чрезвычайно полезными. Такие материалы, как материалы комиссии Гувера или работы американского экономиста Чеза, помогут нам для всего цикла этих работ. Быть может оказалось бы полезным связаться в этих целях с некоторыми американскими институтами или отдельными группами работников, но это уже вехи рабочей программы, а не комплекса вопросов, стоящего сейчас перед нами.

В портфеле работ по генплану имеется еще серия работ, направленных к выяснению стандартных норм производства и потребления в разных странах. Это очень хорошее начало. Дальнейшая проработка этих материалов позволит нам в нашем генплане провести ту серию работ, которая в свое время исчерпывала весь план Атлантикуса в его «Государстве будущего». Для нас эти прикидки будут играть только подсобный характер.

Итак, модернизируя и уточняя энергетическую ось нашего генплана по вехам плана ГОЭЛРО, используя всю серию синтетических работ по вопросам нашей общей экономики, обобщая эти синтетические работы основными концепциями марксистского анализа экономики переходного времени, учитывая живой пример крупнейших индустриальных стран и проверяя общие расчеты производства и потребления жизненными стандартными нормами, — вот в каких направлениях должны будем мы идти в нашем построении генплана. По той же дороге должны будут пойти наши основные помощники в этой работе, — работники наших экономических районов. Они должны заранее считаться с тем обстоятельством, что готовых лимитов для этой грандиозной работы им получать не придется. Мне бы казалось, что для нас выгоднее некоторое соревнование между районами по вопросам технологического разделения труда всего Союза, по вопросам о той или другой роли конкретного района в осуществлении всесоюзных задач. В результате такой проектировки, конечно, получится перекрытие районных планов, такое же, какое получалось в свое время в работах плана ГОЭЛРО. Но наличие такого материала — превосходное средство для борьбы с бюрократизмом в планировании.

Мы получим в последнем счете, как говорят, ряд черновых «калек», дающих, каждая с своей специфической точки зрения, абрисы

генерального плана. Путем умелого наложения одной кальки на другую нам придется выявить истинный скелет генплана, и т. Ковалевский не ошибается, когда предполагает, что нам не миновать метода последовательных вариантов приближений. Мне кажется, что т. Ковалевский прав и тогда, когда пытается нащупать своими основными показателями те синтетические величины, которые с точки зрения всей практики наших плановых работ являются наиболее ведущими. Но сделать это надо иначе, чем делает он — живая конкретизация не должна перекрываться экстраполяционным математическим оформлением.

Я старался в беглых чертах набросать перед вами основные моменты предстоящей нам грандиозной работы по генплану, труднейшей, ответственнейшей работы. Мы прежде всего должны отрешиться от всяких установок, идущих под лозунгом «шапками закидаем», апеллирующих к утопическим построениям того или другого рода. Генплан должен отметить новый этап нашей великой хозяйственной работы — борьбы. В нем действительно вырастают перед нами задачи специфического строительства второй программы партии. Наше социалистическое строительство неотделимо от культурного строительства, от таких сдвигов в этом направлении, которые в сумме своей должны осуществиться в жизни подлинную культурную революцию. В таком случае самый генплан должен явиться мощным рычагом этой культурной революции. Значение его как для нас, так и для всего Интернационала будет гораздо большим, чем значение нашей пятилетки. А в последнем счете это будет лишь расшифровка гениального провидения Ленина: «коммунизм — советская власть плюс электрификация».

Недавно мне пришлось присутствовать при докладе т. Деборина в Академии Наук на тему «Работа тов. Ленина в связи с современным кризисом физики и химии». Перед нами выросла гигантская фигура Ленина, как диалектика-марксиста и глубокого ученого, интерпретации которого в области точных наук выдерживают сопоставление с величайшими творениями современных крупнейших ученых. Пойдем вперед испытанными ленинскими путями для того, чтобы прочно вооружить весь наш актив мощным вооружением истинного знания. Мобилизуем для работы по генплану сплоченный фронт наших работников в области науки и техники. Тщательно блюдя основной ленинский завет о смычке деревенского и городского актива, развернем новую мобилизацию сил для создания многомиллионного актива по борьбе за основные вехи нашего планового социалистического строительства.

Когда-то, на заре нашей революции, мы любили цитировать слова рабочего Алексева, бросившего на царском суде свое пророческое предсказание: поднимется мускулистая рука миллионов рабочего класса и ярмо царского деспотизма разлетится в прах...

Наш генплан должен быть написан таким образом, чтобы ковать новое огромное единство миллионов мускулистых рук, чтобы капиталистические рубежи, сковывающие нашу страну, разлетелись в прах.