

Боевые вопросы транспорта в 1931 г.

Одной из важнейших причин того весьма напряженного положения, которое переживает транспорт в настоящее время, является совершенно неудовлетворительное проектирование развития его оптимальным вариантом пятилетнего плана. Намеченный на конец пятилетия, т. е. на 1932/33 г., грузооборот железных дорог будет перевыполнен уже в текущем году на 18%. Намеченный грузооборот водного транспорта будет перевыполнен почти на 50%, а пассажирооборот превысил наметки на 1932/33 г. почти вдвое — на 95%.

Следовательно тот расчет капитальных вложений в транспорт, расчет потребного подвижного состава и материального снабжения, расчет усиления пропускной способности дорог и т. д., который проектировался в пятилетке, оказался совершенно несоответствующим тем темпам перевозочной работы транспорта, которые взяты в настоящее время и которые предстоят в наступающем 1931 г. Поэтому в порядке очередного составления годовых контрольных цифр приходится исправлять этот серьезнейший недочет. Но несмотря на это, по целому ряду показателей, характеризующих процесс пополнения транспортных средств, мы все же идем значительно ниже наметок оптимального варианта пятилетки. Ярким примером этому может служить картина снабжения транспорта рельсами и скреплениями. По этим показателям снабжение транспорта протекает ниже не только оптимального, но даже отвергнутого отправного варианта. Так например отправной вариант на первый год пятилетки, на 1928/29 г., намечал снабжение рельсами произвести в размере 376 тыс. т, а фактически транспорт получил всего лишь 249,7 тыс. т, или на 34% меньше отправного варианта. Во второй год пятилетки намечалось снабдить транспорт рельсами в размере 522 тыс. т, а фактически транспортом было получено всего лишь 307 тыс. т, или на 41% меньше. Что касается снабжения транспорта скреплениями, то здесь такая же картина. Отправной вариант для первого года пятилетки намечал снабжение скреплениями в размере 152,2 тыс. т, а фактически транспорт получил лишь 108 тыс. т, или на 29% ниже. За второй год пятилетки транспорт получил скреплений 118 тыс. т вместо проектировавшихся по отправному варианту 210,5 тыс. т, или на 44% меньше.

В результате неудовлетворительного роста основных фондов транспорта, а также невыполнения некоторых наметок оптимального варианта пятилетнего плана мы имеем налицо значительное снижение удельного веса транспорта в основных фондах всей страны.

Это снижение происходит потому, что основные фонды транспорта возрастали значительно медленнее, чем фонды народного хозяйства в целом. Фактическое снижение удельного веса их видно из следующей таблички:

Годы	Удельный вес основных фон- дов ж. д. в %
1924/25	17,4
1925/26	15,7
1926/27	15,3
1927/28	14,9
1928/29	14,9
1929/30	14,5

В то время как перевозочная работа транспорта из года в год возрастает весьма значительно, основные фонды его увеличиваются более медленным темпом. Это расхождение наглядно видно из следующей таблички:

Годы	Темп прироста	
	основных фондов	грузовой работы
1925/26	1,6	45,7
1926/27	1,9	19,6
1927/28	2,4	13,5
1928/29	4,2	16,8
1929/30	6,2	37,0

Совершенно очевидно, что недостаточный рост основных фондов транспорта сказался на развитии реконструкции его, о чем указывалось еще XV съездом партии; в связи с этим создалось напряженное положение с пропускной и провозной способностью транспорта. Транспортные средства стали серьезным лимитом в развитии социалистического хозяйства нашей страны. На рудниках лежит в большом количестве руда, на поверхности шахт лежит уголь, на станциях под открытым небом лежат сельскохозяйственные грузы, в особенности хлеб, на заводах скопилась готовая продукция, не вывозится в необходимом количестве нефть, лежат лес, строительные материалы и т. д. Все это не может не отозваться отрицательным образом на развитии нашего хозяйства.

Даже более того, вырисовывающиеся перспективы бурного роста перевозочной работы транспорта в 1931, 1932 и 1933 гг., не говоря уже о дальнейшем периоде, со всей категоричностью подчеркивают, что если не будет принято серьезных мер в пополнении транспорта основными фондами как в количественном, так и в качественном отношении, то мы рискуем получить еще большее расхождение между темпами роста работы транспорта и его основных фондов, что является совершенно недопустимым с точки зрения темпов индустриализации и реконструкции СССР.

Вот почему остающиеся годы пятилетия, в том числе и 1931 г., должны быть годами решительного проведения линии партий, отмеченной XVI партсъездом, о коренной реконструкции транспортного хозяйства и рационализации его работы по типу наиболее передовых

в техническом отношении капиталистических стран. Вот почему эти годы должны быть годами значительного роста основных фондов транспорта. Кроме того 1931 г. должен быть годом полной ликвидации всех последствий вредительской работы контрреволюционных организаций, ставивших своей целью разрушить социалистический транспорт к моменту интервенции империалистов. Их удары по развитию пропускной способности основных магистральных направлений, в особенности направлений Сибирь — Москва, Донбасс — Москва — Ленинград, их удары по транспортной промышленности, по транспортному машиностроению, их удары по паровозному парку, по развитию речного транспорта, по измерителям использования подвижного состава, по прифронтовым дорогам — должны быть в 1931 г. целиком ликвидированы.

Такова общая установка контрольных цифр 1931 г. Но эта установка может быть целиком проведена в жизнь лишь при условии беспощадной борьбы со всеми извращениями и отклонениями от линии партии. Необходима решительная борьба с правооппортунистическими теориями в области транспортной политики, пытающимися представить транспорт в приукрашенном розовом свете и доказать, что существующие транспортные средства вполне достаточны не только для 1931, 1932 и 1933 гг., но даже и на протяжении всего генерального плана. Особенно ярко эту позицию защищал т. Андрейчик. Такая значительная переоценка транспортных возможностей привела т. Андрейчика, т. Бессонова и других к отрицанию необходимости форсированных темпов реконструкции транспорта, к отрицанию необходимости значительного увеличения капитальных вложений в основные фонды транспорта, к отрицанию необходимости форсированного увеличения пропускной способности в сибирском и донбассовском направлениях и т. д.

Эти правооппортунистические настроения еще имеют место среди ряда коммунистов и они являются значительным тормозом в проведении линии партии в транспортной политике. Такие настроения должны быть самым решительным образом до конца разоблачены перед широкими пролетарскими массами. Только в борьбе за генеральную линию партии, в борьбе за ее практическое осуществление мы обеспечим боевую работу транспорта в предстоящем 1931 г.

* * *

Контрольные цифры, намечаемые по транспорту на 1931 г., дают значительный рост перевозочной работы его. Грузооборот железных дорог определен в размере 330 млн. т вместо 244 млн. т 1930 г. Это означает прирост на 35%. По сравнению с довоенным периодом, по сравнению с 1913 г. грузооборот возрастет с 132 млн. т до 330 млн. т, т. е. на 152%. Прирост же грузооборота в 1931 г. по сравнению с 1930 г. выразится в 86 млн. т, что равно 65% всего довоенного грузооборота железных дорог. Намеченный грузооборот состоит в основном из следующих составных частей:

Показатели	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1931 г. в % к 1928 г.
	в млн. тонн				
Весь грузооборот	156,2	187,6	244,0	330,0	212,0
В том числе:					
1 хлеб	15,5	19,2	25,9	30,0	199,5
2 каменный уголь	30,4	35,1	43,4	69,0	230,0
3 нефть	8,1	10,2	13,8	18,0	207,0
4 дрова	12,7	13,0	15,5	16,5	130,0
5 лесоматериалы	17,4	22,3	30,9	40,0	230,0
6 черные металлы	5,7	6,9	8,4	11,5	202,0
7 руда	7,0	9,0	10,4	14,6	209,0
8 строит. материалы минеральн. происхождения	13,7	17,0	28,0	48,0	350,0
9 прочие	45,1	54,9	67,7	82,4	180,0
				330,0	

Эта табличка говорит не только о росте грузооборота, она говорит и о самом характере этого роста. А характер динамики грузооборота целиком отражает политику партии на индустриализацию и реконструкцию страны. Да иначе и не может быть. Не может быть такого положения, чтобы динамика и характер грузооборота не отражали бы того, что проводится в нашей стране. Это только правые типа т. Бессонова кричали, что состав грузооборота ухудшается, ибо в нем повышается удельный вес грузов тяжелой промышленности.

В то время как «прочие» грузы повышаются в 1931 г. по сравнению с 1928 г. на 80% (причем более высокий процент роста в этой группе приходится на машиностроительные грузы), грузы тяжелой промышленности возрастают в гораздо большей степени. Каменный уголь увеличивается по сравнению с 1928 г. на 130%, черные металлы — на 102%, руда — на 109%, нефть — на 107%. Причем, если учесть действие нефтепроводов, то нефть дала бы еще больший прирост. Особенно значительно возрастают перевозки строительных материалов минерального происхождения (на 250%) и лесоматериалы (на 130%). Это говорит о том громадном размахе капитального строительства, который предстоит в 1931 г., что опять-таки целиком отражает линию нашей партии. Хлебные перевозки возрастают на 100%. Здесь также сказывается результат проведения линии партии на социалистическую реконструкцию сельского хозяйства.

Что касается грузооборота по речному транспорту, то рост его намечен в размере 116 млн. тонн, что означает превышение грузооборота 1930 г. на 65%, а грузооборота 1931 г. в 48 млн. т — на 142%. Рост грузооборота водного транспорта, как видно из приведенных данных, более высокий, чем железнодорожного, а именно 65% против 31%. Это является результатом реализации линии нашей партии о серьезном подтягивании водного транспорта и о повышении его удельного веса во всем грузообороте страны.

Что касается пассажирского движения, то оно также увеличивается весьма значительно. Широкий размах капитального строительства в стране, интенсивный процесс сплошной коллективизации и на ее базе проводимая ликвидация кулачества как класса, а также ликвидация округов и повышение роли районов — все это приводит к более высоким темпам роста пассажирских перевозок. Контрольные цифры на 1931 г. намечают пассажирооборот в размере 68 млрд. пассажиро-километров, что по сравнению с 1930 г. даст прирост почти на 35%, по сравнению же с 1913 г. прирост составит 172%.

Таким образом размеры перевозочной работы транспорта сильно повышаются: по железным дорогам на 35%, по речному транспорту на 65%, по пассажирообороту на 35%. Такие темпы роста присущи только социалистической системе хозяйства. Ни одна капиталистическая страна не имеет, да и не может иметь таких высоких темпов роста. Это видно из следующей таблички:

Страны	Грузооборот в млн. тонн		Прирост в %
	1923 г.	1927 или 1927/28 г.	
СССР	67,5	150,6	133,2
САСШ	1.160,0	1.162,0	0,2
Великобритания	372,4	354,5	-4,8
Германия	408,0	489,0	19,8
Франция	289,0	350,0	21,0
Польша	58,5	73,6	25,9
Италия	46,4	61,9	27,8
Индия	77,9	87,2	11,9
Япония	65,0	74,8	14,8
Канада	92,7	95,4	2,9

За указанные годы грузооборот наших дорог возрос на 133,2%, тогда как самый высокий рост грузооборота в капиталистических странах за это время составляет 27,8%, которые дают дороги Италии. В реконструктивный период наш грузооборот возрастает более быстро, чем в восстановительный период.

За последние годы бурный рост грузооборота СССР еще усиливается. В результате 1930 г. дает повышение грузооборота по сравнению с 1928 г. на 65%, а Германия за эти два года не только не обнаруживает роста, но даже понижает размер своего грузооборота на 1%. В Америке в результате мирового кризиса грузооборот в 1930 г. дает значительное снижение по сравнению с 1928 г., которое можно определить в 20—25%.

В результате бурных темпов роста народного хозяйства Советского Союза в 1931 г. мы получим грузооборот в размере 330 млн. т, т. е. вплотную подойдем к грузообороту Англии, Германии и Франции, а в 1932 г. обгоним эти капиталистические страны и займем по раз-

меру грузооборота второе место, уступая только грузообороту САСШ, в то время как в 1923 г. мы занимали седьмое место.

Если же взять всю грузовую работу железных дорог, — не только количество, но и расстояние, на которое грузы перевозятся, — то за период с 1923 по 1928 г. в СССР она выросла с 33,7 до 88,2 млрд. т-км, или на 164%, в то время как в Америке грузовая работа увеличилась всего с 666 до 688,8 млрд. т-км, или на 3,4%, а в Канаде сократилась с 56 до 55,9 млрд. т-км, или на 0,4%; в Великобритании работа транспорта выросла с 30 до 30,8 млрд. т-км — на 2,8%; в Германии с 60 до 72 млрд. т-км, т. е. на 21,8%; во Франции на 24%; в Италии на 29%; в Индии на 10% и в Японии на 14%. Следовательно показательно-принципиальная разница в темпах роста между СССР и капиталистическими странами налицо. И здесь наши темпы недостижимы для капиталистических стран.

Разница в темпах роста у нас и в странах империализма объясняется разными источниками динамики грузооборота. Наш темп опирается на социалистическую систему хозяйства с господством диктатуры пролетариата и его планового хозяйства. У них темп покоится на капиталистической системе хозяйства с господством диктатуры буржуазии, частной собственности, рыночной стихии, с постоянными кризисами и т. д.

Наше бурно растущее и реконструируемое социалистическое хозяйство имеет громадные перспективы настоящего и будущего развития. У них — господство монополистического капитализма, — капитализма загнивающего и умирающего.

Такой высокий рост перевозочной работы опрокидывает оппортунистическую теорию т. Бессонова, который доказывал, что индустриализация нашей страны будет сопровождаться либо стабильностью размера грузооборота, либо незначительным его ростом. Тов. Бессонов все же вынужден был считаться с фактом роста грузооборота и попытался очернить его, заявляя, что это временно, «пока что» растущий грузооборот, что этот рост вызван нерациональным размещением промышленных центров. По его мнению более рациональное размещение промышленных центров должно снять проблему роста грузооборота. Но при своих теоретических рассуждениях т. Бессонов забыл о генеральной линии партии, забыл об индустриализации нашей страны, о строительстве новых цехов, заводов и новых промышленных центров, забыл о гигантской социалистической перестройке сельского хозяйства на новой технической и социальной основе, о высоких темпах коллективизации страны, забыл о все расширяющихся разработках неисчерпаемых естественных богатств нашей страны и т. д. Одним словом т. Бессонов забыл о всех тех факторах, которые очень сильно повышают грузовую работу транспорта. Установка на минималистский оппортунистический размер грузооборота должна быть решительно отвергнута, ибо она приводит к серьезнейшему провалу в области развития транспорта. Нужно решительно покончить с по-

пытками правых через задержку развития транспорта ударить по бурным темпам индустриализации и сплошной коллективизации СССР. Транспорт должен и будет готовиться не к стабильному и минималистскому, а к реальному, бурно растущему грузообороту СССР.

Громадная перевозочная работа социалистического транспорта, намеченная в 1931 г., может быть освоена при соответствующих капитальных вложениях в основные фонды транспортного хозяйства.

Капитальные вложения, намеченные во все виды транспорта, в 1931 г. должны выразиться в 3.320 млн. руб., что также дает значительный рост по сравнению с 1930 г., а именно на 75%, и вносит существенные сдвиги в развитие транспортного хозяйства.

Состав капитальных вложений (в млн. руб.)

1. В эксплуатируемую сеть	1.660
2. Новое жел.-дор. строительство	385
3. По ремонтным заводам	40
4. Механизация погруз.-разгр. работ	35
5. Союзтранс	80
6. Речной транспорт	215
7. Морской транспорт	182
8. Безрельсовый транспорт	156
9. Кадры	53
10. Дороги местного и республиканск. значения	185
11. Прочие статьи дают	329
Итого	3.320

Таким образом размер капитальных вложений возрастает на 75%, в то время как грузовая работа ж.-д. транспорта увеличивается на 35%, водного — на 65% и пассажирооборот — на 35%. Следовательно прирост капитальных вложений выше прироста перевозочной работы. Это является следствием того, что в предыдущие годы прирост основных фондов транспорта был ниже среднего прироста фондов по всему народному хозяйству СССР. Однако, несмотря на такой высокий рост капиталовложений в основные фонды транспорта, размер их все же не покрывает всех тех потребностей его, которые выдвигаются в связи с ростом перевозочной работы. Но финансовый план народного хозяйства не позволяет в текущем году предоставить транспорту большие суммы.

От НКПС требуется полное освоение того размера капитальных вложений, который намечен на 1931 г. Это необходимо подчеркнуть в связи с тем, что капитальные вложения на 1929/30 г. НКПС не были полностью использованы ни по новому железнодорожному строительству, ни по эксплуатируемой сети, ни по линии механизации и т. д. В значительной степени это объяснялось тем, что НКПС неудовлетворительно подготовился к капитальным работам 1929/30 г., не руководил этими работами и даже не знал, в каком положении они находились. Необходимо добиться, чтобы в 1931 г. были полностью ликвидированы все эти серьезнейшие недочеты. НКПС должен стать действительным штабом, руководящим капитальными работами на транспорте, должен систематически следить за работой и принимать все

необходимые меры для выполнения намеченного плана. Уже сейчас должна быть проведена большая кампания по подготовке к капитальным работам. Особое внимание должно быть уделено рабочей силе, так как в 1929/30 г. транспорт ощущал весьма сильный недостаток в ней.

Значительный рост перевозочной работы транспорта и капиталовложений порождает ряд трудностей, которые по своему характеру являются однако трудностями не упадка, как это имеет место в капиталистических странах, а трудностями роста, трудностями высокого подъема. На преодолении всех этих трудностей должно быть сосредоточено в 1931 г. особое внимание, ибо в противном случае они смогут повлиять самым отрицательным образом не только на работу транспорта в 1931 г., но и на предстоящую ему в 1932 и 1933 гг. еще большую работу. Особенное внимание должно быть обращено на транспортную промышленность, ибо ее работа создает главные трудности перед бурно развивающимся транспортным хозяйством. Транспортная промышленность явно не выполняет совершенно четких решений XVI съезда партии и постановления ЦК от 10 сентября 1930 г. Так например в резолюции XVI съезда имеется следующее: «Общий рост грузооборота в стране, значительно превосходя задания пятилетнего плана, требует от промышленности такого развития производств, обслуживающих потребности всех видов транспорта, в частности водного транспорта, в виду его крайней отсталости, при котором было бы обеспечено развитие транспорта в соответствии с темпами развития народного хозяйства».

Центральный комитет в своем постановлении от 10 сентября, развивая это решение XVI съезда партии, конкретно очертил те задачи, которые ложатся на промышленность. «ВСНХ в месячный срок совместно с НКПС наметить план развертывания производства основных элементов реконструкции транспорта с тем, чтобы их выпуск был осуществлен с 1930/31 г.».

Кроме того ЦК в том же постановлении дал и другие указания, имеющие большое значение для транспорта и определенным образом обязывающие промышленность. В постановлении ЦК в частности сказано: «обязать НКПС и ВСНХ на протяжении 1930/31 г. добиться, чтобы конкретные производственные задания в деле механизации погрузочно-разгрузочных работ были действительно выполнены, для чего немедленно приступить к срочному производству механизмов и простейших приспособлений, выделив для этого специальные заводы».

И наконец необходимо привести еще один пункт из решения ЦК от 10 сентября, разрешающий весьма большой вопрос транспортного хозяйства:

«Обязать ВСНХ снабжение транспорта подвижным составом, особенно специальным, с запасными частями, рельсами, стрелками производить в точно установленные сроки, обеспечив это надлежащей системой и персональной ответственностью специально выделенных

лиц, одновременно обратив особенное внимание на улучшение качества поставок».

Эти решения имеют для транспорта исключительное значение и они должны быть руководящим указанием для работников промышленности. Транспорт должен быть обеспечен со стороны промышленности. Не равняться на узкие места, не равняться на возможности, которые дает промышленность и о которых очень много кричат правые, а по-большевистски расширять эти возможности до полного удовлетворения всех потребностей социалистического транспорта. Кто не хочет выполнять этих решений партии, кто мешает их проведению, тот должен встретить самый жестокий отпор. К сожалению таких не понимающих, мешающих и не желающих проводить эти указания партии среди работников промышленности имеется не мало. Об этом говорит тот факт, что указанные решения партии выполняются по линии промышленности крайне неудовлетворительно.

Прежде всего ВСНХ не выполняет директивы партии об обеспечении со стороны промышленности реконструкции транспорта. Несмотря на то, что прошло больше трех месяцев с того времени, когда ЦК вынес решение об осенне-зимних перевозках, и несмотря на то, что ВСНХ был предоставлен месячный срок, он до настоящего времени не наметил плана развертывания производства основных элементов реконструкции транспорта с тем, чтобы их выпуск был осуществлен с 1931 г. Даже более того, ВСНХ собирается переносить выполнение этой задачи на более далекие сроки. Так например постройку завода по автосцепке ВСНХ собирается переносить с 1931 г. на 1932 и 1933 гг. Луганскому заводу, который должен был бы к 1932 г. выпускать мощные паровозы и который строился в течение 1930 г., «по милости» ВСНХ угрожает опасность консервации, чем оттягивается срок его постройки и срок выпуска мощных паровозов на довольно значительное время. Электровозостроение, которое должно было бы обеспечить проведение основной, важнейшей части программы реконструкции транспорта и которое согласно решению правительства должно было бы уже в 1932 г. поставлять электровозы, по линии ВСНХ предполагается перенести на 1933 и 1934 гг. Что касается автоблокировки, то, несмотря на категорическое решение правительства о доведении ее продукции до 2.000 км, предприятия ВЭО собираются выполнить эту программу наполовину и обеспечить в 1931 г. автоблокировку лишь на 1.000 км. Почти такие же прорывы имеются со стороны промышленности и по линии механизации погрузочно-разгрузочных работ и по линии других элементов реконструктивного порядка. Такое отношение промышленности означает невыполнение решений ЦК партии, им наносится серьезнейший удар по форсированным темпам реконструкции транспорта. Необходимо заставить ВСНХ выполнить решения правительства и ЦК партии. Нужно добиться, чтобы 1931 г. стал годом действительного и серьезного поворота промышленности лицом к транспорту.

Что касается НКПС, то он должен обеспечить работу по перестройке соответствующей части промышленности необходимыми проектами, необходимыми типами для производства тех или других реконструктивных элементов. Надо решительно покончить с явлением, что НКПС три года тратит на выбор типа автосцепки, типа мощного подвижного состава и т. д. и ни к чему определенному не приходит. Целых три года затрачено без всякой пользы, без всяких конкретных результатов. Это говорит лишь о том недоброжелательном, а порою и враждебном отношении к реконструкции транспорта, которое имеется у некоторых работников НКПС. Надо самым решительным образом покончить с этим позорным явлением. Нужно потребовать от НКПС, чтобы он в самый короткий срок дал все необходимые типы. В противном случае это самым отрицательным образом скажется на реконструкции транспорта.

По всем тем, кто не хочет проводить решений партии, кто мешает, стоит на пути их осуществления, кто пытается сорвать реконструкцию транспорта, кто не хочет готовить промышленность к производству основных элементов реконструкции транспорта, кто не хочет своевременно обеспечить промышленность типами автосцепки, типами паровозов, электровозов и т. д., кто борется с электрификацией транспорта, с усилением мощности подвижного состава и т. д., одним словом по тем, кто пытается своей правооппортунистической установкой и практикой сорвать напряженную работу транспорта последних лет пятилетки, — нужно открыть самый беспощадный огонь, чтобы обеспечить проведение большевистских решений нашей партии. Только на этой основе можно осуществить боевую работу транспорта 1931 г. и полностью реализовать все намеченные на реконструкцию капитальные вложения. Пора понять, что самое эффективное употребление капитальных вложений и самое экономное использование металла дает как раз реконструкция транспорта. Каждый потерянный год означает повышение стоимости реконструкции и увеличение расхода металла на проведение этой важнейшей линии партии в транспортной политике. Надо решительным образом покончить с таким позорным отношением к реконструкции транспорта.

Контрольные цифры на 1931 г. намечают капитальные вложения по линии реконструкции транспорта в размере 499,4 млн. руб., в то время как в 1929/30 г. было намечено всего 218 млн. руб. Таким образом при среднем росте капиталовложений в 75% капиталовложения на реконструкцию увеличиваются на 130%.

Намеченная на реконструкцию транспорта сумма в 499,4 млн. руб. включает в себя 25 млн. руб. на автоблокировку, 25 млн. руб. на автотормозы, 30 млн. руб. на электрификацию железных дорог, 25 млн. руб. на усиление пути, 34 млн. руб. на модернизацию подвижного состава, 215 млн. руб. на производство мощного подвижного состава и т. д.

Необходимо добиться, чтобы этот объем вложений на реконструкцию транспорта был НКПС целиком освоен. На этом необходимо

заострить внимание особенно потому, что отпущенные на данную цель в 1929/30 г. 218 млн. руб., как это уже отмечалось нами, не были НКПС полностью использованы. Так например отпущенная на электрификацию сумма в 6,8 млн. руб. (без подвижного состава) была использована НКПС лишь в размере 2,8 млн. руб. По целому ряду других показателей реконструкции транспорта процент выполнения в 1929/30 г. колеблется в пределах от 60 до 75.

ВСНХ не выполняет и другой директивы партии, говорящей о снабжении транспорта подвижным составом, запасными частями, рельсами и пр.

До настоящего времени ВСНХ не выполнил даже тех минимальных наметок, которые просматривались Госпланом и которые были меньше требований НКПС. Так например поставка подвижного состава за 1929/30 г. протекала неудовлетворительно. Ни по одному из видов подвижного состава годовое задание не было выполнено. Особенно плохо выполнена поставка платформ и цистерн. План поставки выполнен ВСНХ в следующем размере (в процентах):

1. Паровозы	на	95,8
2. Вагоны тов. парка:		
а) 50-тонные	»	98,0
б) 20-тонные	»	85,0
в) цистерны	»	70,0
г) платформы	»	26,0
д) изотермические	»	99,0

Выполнение плана особого квартала также протекает неудовлетворительно. Так например в октябре выполнено задание по цистернам на 14%: вместо 107 цистерн транспорт получил только 15. Вместо намеченных 747 платформ транспорт в октябре получил 106. Паровозов серии 7 получено 43 единицы вместо 71, или 60% программы, 20-тонные товарные вагоны поставлены в размере 61%.

Снабжение транспорта рельсами тоже протекает неудовлетворительно. План 1929/30 г. выполнен в размере 79%. А в октябре особого квартала план снабжения выполнен ВСНХ в размере 12,5%, снабжение накладками выполнено в октябре на 12,4%, подкладками — на 24,5%, болтами — на 38,3%, стрелками — на 3,4%, крестовинами — на 3,3%. Поставка запасных частей для ремонтных заводов протекала в 1929/30 г. и протекает сейчас столь же неудовлетворительно (см. табл. на стр. 195).

Промышленность, не выполняя тех производственных заданий, которые намечаются по линии снабжения, тем самым наносит самые ощутительные и самые серьезные удары по работе транспорта. Промышленность не только не выполняет поставки нового подвижного состава, но и затрудняет работу ремонтных заводов, ибо не выполняет плана снабжения их запасными частями. Особо сильный удар промышленность нанесла в 1929/30 г. развитию речного транспорта: годовая программа речного судостроения будет выполнена за 5 кварталов очевидно лишь в размере 30%.

Процент выполнения плана снабжения

	в 1929 30 г	в октябре особ. кварт.
--	-------------	------------------------

1. Скаты, паровозные комплекты и колесн. пары	50,5	—
2. Оси паровозные	5,4	—
3. Центры „	9,2	—
4. Бандажи „	98,0	39,3
5. „ тенд. и вагонные	96,0	33,0
6. Трубы дымогарные	76,0	2,5
7. „ жаровые	76,0	11,1
8. Оси вагонные	76,0	8,2
9. Центры спец. вагонов	83,0	5,0

Таким образом в настоящее время самым узким местом в развитии основных фондов транспорта является транспортная промышленность, ее подготовленность к реконструкции транспорта, ее производственная мощность и состояние отдельных заготовительных цехов. Поэтому в контрольных цифрах на 1931 г. должно быть обращено на это сугубое внимание, иначе мы не только сорвем боевую работу транспорта в 1931 г., но и поставим под серьезную угрозу выполнение плана ее в 1932 и 1933 гг., а это в свою очередь нанесет удар по темпам индустриализации и реконструкции страны.

Для того, чтобы полностью обеспечить программу строительства нового подвижного состава, и для того, чтобы подготовить промышленность к снабжению транспорта в 1932 и 1933 гг., необходимо в рамках тех лимитов по капиталовложениям, которые предоставлены промышленности, обязательно учесть необходимые капитальные вложения в транспортную промышленность. Нужно учесть необходимость форсированного окончания строительства Луганского паровозного завода, который уже с начала 1932 г. должен дать продукцию мощных паровозов. Необходимо в 1931 г. преодолеть узкое место, мешающее полностью использовать производственную мощность паровозо- и вагоно-строительных заводов, а именно необходимо развить на Луганском, Коломенском и Сормовском заводах литейные, кузнечные и заготовительные цехи. Одновременно должны быть созданы специальные заводы для изготовления литых стальных тележек, чугунных литых колес, стальных катаных колес, а также заводы по изготовлению автоблокировки, автосцепки и электровозостроения. Кроме того необходимо предусмотреть развертывание цеха цистерностроения, в том числе и специальных цистерн.

Вот та программа, которая приведет к значительному увеличению транспортных средств и сможет обеспечить значительное продвижение с реконструкцией транспорта. Эта программа, которую выставляет транспорт по линии промышленности, должна быть дополнена еще расширением проката, ибо вопрос о рельсовом снабжении также играет важнейшую роль в развитии транспорта. Программа снабжения транспорта рельсами в размере 600 тыс. т должна быть выполнена полностью. Только на этом пути может быть обеспечено проведение

указанной выше директивы XVI съезда и постановления ЦК партии от 10 сентября.

Капитальные вложения в новое ж.-д. строительство определены в размере 385 млн. руб., что соответствует 33,4% стоимости всех заканчивающихся, продолжающихся и начинающихся строительством железных дорог. А с теми ассигнованиями, которые были сделаны до 1 января 1931 г., это составит 64% всей стоимости. В результате таких работ эксплуатационная длина ж.-д. сети в 1931 г. должна будет возрасти с 77.100 км в 1930 г. до 81.000 км в 1931 г. Особенное внимание при железнодорожном строительстве уделено потребностям в транспорте, идущим со стороны Урало-кузнецкого комбината, со стороны Средней Азии, со стороны важнейших отраслей промышленности, а также и перестраивающегося сельского хозяйства.

В свете острого недостатка в подвижном составе приобретает особенно большое значение мобилизация партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций транспорта на выполнение тех напряженных измерителей использования подвижного состава, которые намечены в контрольных цифрах на 1931 г.

Показатели	Единица счета	1929 г.	1930 г.	1931 г.
1. Среднесут. пробег тов. паровоза	км	151,9	165,2	178,5
2. " " " пасс. "	"	196,5	233,2	235,0
3. " " " тов. вагона	"	91,1	105,1	135,0
4. " " " пасс. "	"	293,2	319,7	385,0
5. Среднединам. нагрузка на ось тов. парка	тонн	4,6	5,0	5,15
6. Средний состав поезда товарного	осей	100,7	105,9	112,0
7. " " " пассажирского	"	39,2	41,7	42,0
8. Средняя коммерческая скорость	км-час.	—	—	14,0

До настоящего времени выполнение плановых измерителей протекало неудовлетворительно. Особенно неудовлетворительно выполняется измеритель среднесуточного пробега товарного вагона. Всякое невыполнение измерителей обостряет те затруднения с подвижным составом, которые испытывает транспорт. Поэтому борьба за выполнение намеченных измерителей является весьма важной, ибо это есть борьба за лучшее использование подвижного состава, за повышение трудовой дисциплины на транспорте. Особенно большая роль в этом вопросе принадлежит ЦК железнодорожников, который до настоящего времени неудовлетворительно справлялся с данной задачей, о чем было отмечено в решении ЦК от 10 сентября и в ноябрьском постановлении ВЦСПС. ЦК железнодорожников должен обеспечить выполнение партийных решений по борьбе за укрепление трудовой дисциплины на транспорте путем дальнейшего развития соцсоревнования и ударничества, путем дальнейшего под'ема активности рабочих масс.

Развитие социалистического транспорта в противоположность капиталистическому транспорту сопровождается материальным улучшением рабочего класса. В капиталистических странах и в частности

в Японии рационализация осуществляется за счет ухудшения положения рабочего класса, за счет сокращения заработной платы, которая за четыре года в Японии снизилась на один процент, в Польше — на 27, во Франции — на 24.

В пролетарском государстве положение рабочего класса из года в год улучшается, повышается уровень его реальной заработной платы, сокращается рабочий день, улучшаются культурные и бытовые условия рабочего класса и т. д. Контрольные цифры на 1931 г. намечают увеличение заработной платы для транспортного пролетариата на 8%, в то время как для промышленных рабочих зарплата увеличивается на 6%. Это объясняется политикой подтягивания уровня заработной платы транспортного пролетариата, значительно отставшего от уровня заработной платы промышленных рабочих. Кроме того к концу 1931 г. все железнодорожники должны быть переведены на 7-часовой рабочий день. Затем значительно повышается годовой фонд социального страхования рабочих и служащих по сравнению с 1930 г., примерно на 34%. Общий размер фонда улучшения быта рабочих также повышается. Растут ассигнования на охрану труда, на жилищное строительство, растут ассигнования и по культурному обслуживанию рабочих масс. Это решительно бьет по право-«левацкому» блоку тт. Сырцова и Ломинадзе, которые пытались выступить против линии партии и доказать, что эта линия приводит к понижению реальной заработной платы. На деле мы имеем совершенно другое. На деле мы имеем неуклонный рост заработной платы рабочего класса, неуклонное улучшение его положения. Итоги 1930 г. и контрольные цифры 1931 г. разоблачают весь оппортунизм, всю демагогию право-«левацкого» блока, решительно осужденного всей партией.

Контрольные цифры на 1931 г. уже приняты декабрьским пленумом Центрального комитета партии. Выполнение плана, намеченного на 1931 г., в особенности по линии индустриализации и коллективизации, будет действительной победой всемирно-исторического значения, ибо это завершит построение фундамента социалистической экономики СССР. Необходима решительная мобилизация всех творческих сил рабочего класса, колхозников и всех трудящихся на выполнение этого плана великих работ, на преодоление всех трудностей, стоящих на пути победоносного строительства социализма в СССР, на пути осуществления лозунга «пятилетка в четыре года».

Это будет лучшим укреплением диктатуры пролетариата в условиях обостренной классовой борьбы.

Это будет лучшим ответом на лихорадочную подготовку международного капитализма к вооруженной интервенции против СССР.

Это будет лучшее укрепление обороноспособности Союза Советских Социалистических Республик.

Под руководством ленинского ЦК рабочий класс в тесном союзе с трудящимися массами крестьянства выполнит ту боевую задачу, которая предстоит в 1931 г.