

Организационные проблемы в сфере товарообращения на ближайшее пятилетие

1. Основные линии реконструкции товарообращения

Основная линия реконструкции в сфере товарообращения дана директивами XV съезда ВКП (б). „Важнейшей задачей социалистического строительства в области организации обмена является преодоление анархии рынка (подчеркнуто в резолюции Съезда) и расточительности в расходовании материальных средств, свойственной капиталистическому способу распределения, путем дальнейшего развития и рационализации (подчеркнуто мною—М.Р.) обобщественного сектора товарооборота“ (резолюция о пятилетнем плане, п. 8).

Съезд отчетливо указывает линию „преодоления анархии рынка“ через внесение планового начала „путем рационализации торговой сети, максимального сокращения непроизводительных затрат в сфере обмена“.

Здесь директива съезда связывает успешность внедрения самого планового начала с рационализацией, рассматривая рационализацию, как „путь“, как метод внедрения плановой организации в товарооборот. Это весьма важный методический и практический момент для торгового планирования на ближайшее пятилетие.

С успешностью рационализации, организацией форм товарообращения целиком связывается эффективность планирования товарооборота и влияние его на развитие производительных сил страны.

„Интересы развития производительных сил страны, — говорит резолюция, — требуют такого распределения средств, при котором возможно большая доля их вкладывалась бы в производство (подчеркнуто мною—М.Р.) и возможно меньше оседала в товаропроводящей сети“ (там же).

Съезд не останавливается на заданиях общей роли рационализации при внедрении планового начала и преодолении стихии рынка. Он дает конкретные указания на предмет рационализации товарообращения — на товаропроводящие пути, на скорость оборота и т. д.

„Ускорение оборота в торговле на ряду со снижением накладных расходов и уплотнением работы каждой торговой единицы,

упрощение, сокращение и выпрямление товаропроводящих путей (подчеркнуто мною—М. Р.) являются основными методами решения этой задачи“.

Съезд совершенно конкретно указывает на рационализацию, как на метод не только преодоления анархии рынка, но и как на средство изживания товарного голода путем высвобождения и перемещения возможно больших средств из сферы обращения в сферу производства.

Это прямой путь к восстановлению действительного рыночного равновесия и верный путь к составлению действительного реального баланса спроса и предложения. Но без приспособления организационных форм торгового аппарата, без изменения системы обмена и соответствующего уточнения методов учета потребительского спроса составление реальных балансов торговли на пятилетие — бесплодное занятие, статистическая эквилибристика.

Съезд партии, этот огромный политический коллектив, указывает путь к правильному построению баланса. Это — путь через кооперирование и внедрение системы заказов. Съезд говорит: „Через организованное вовлечение массы в хозяйственную работу она (кооперация) должна способствовать учету потребительского спроса населения и планомерному покрытию этого спроса путем своевременного предъявления промышленности заявок через систему заказов“ (подчеркнуто мною—М. Р.).

Наше планирование переживает ту стадию своего развития, когда внедрение его в практику зависит целиком от рационализации, от степени ее мощности, размаха и точности исполнения. Такова установка Съезда по торговому планированию на ближайшие годы грядущего пятилетия.

Аппарат товарообращения, механизм перемещения товаров от фабрики к десятине и обратно — от сельского хозяйства к промышленности — должен сыграть в деле сращивания сельского хозяйства с промышленностью едва ли не самую решающую роль. От степени этого сращивания будет зависеть и успех преодоления анархии рынка, правильность учета потребительского спроса и эффективность самого планирования. Здесь должна быть намечена первоочередность и границы применения рационализации, прежде всего, в сфере сектора обобщественного. Здесь должна быть дана конкретная перспектива реконструкции существующих организационных форм системы обращения, перспектива новой вырастающей модели товарообращения.

Но прежде, чем перейти к выявлению модели будущего механизма процессов обращения, мы позволим себе сделать несколько замечаний о взаимоотношении экономики и организации в условиях советской системы хозяйства и их взаимной обусловленности на данной стадии развития.

2. Экономика и организация

Отношение между экономикой и организацией в основном определяется третьим элементом данной системы хозяйства — техникой. Техника производства и обращения, являясь основным определителем хозяйства данного типа, может давать различный экономический эффект при одном и том же ее уровне.

Наш Советский Союз при низкой машинной технике обладает целым рядом преимуществ не только естественно-географического и экономического характера, но и организационного характера.

Эти организационные особенности — концентрация и централизация всех основных отраслей нашего хозяйства в руках государства и кооперации. Мы имеем единую хозяйственную волю в таких отраслях, как промышленность, транспорт, торговля, банки. Мы так привыкли к нашим советским условиям, что перестали замечать их величайшие организационные преимущества. Главнейшие органы в сфере обращения — государственный транспорт, торговля, банки, почта, — не имеют между собой организованной системы связи и работают попрежнему стихийно, пользуясь устарелыми методами работы, какие мало уже применяются в передовых капиталистических странах. Наш транспорт применяет старую систему тарифов, безусловно не соответствующую советской хозяйственной системе. Наша централизованная торговля имеет распыленную систему складов, совершенно не соответствующую условиям централизованной торговли — нет гибкости маневрирования товарными запасами. Параллельно системе, или, вернее, разрозненной массе товарных складов, существуют склады транспорта, склады транспортно-экспедиционных обществ, склады промышленных организаций коммунального хозяйства и даже банков. Связь торговых органов (государственных и кооперативных) с транспортом совершенно стихийна. Достаточно указать, что мелкие разрозненные отправки достигают 85% всех отправок по железным дорогам (до войны было 86%). Такие отправки вызывают недогруз вагонов и малую использованность подвижного состава. Система торговых складов различных органов по 36 губерниям используется всего на 45—50% и параллельно с этой недоиспользованностью у нас идут новые капитальные затраты на склады опять-таки в совершенно разрозненном внеплановом порядке. Система кредита и система банковских расчетов также стихийна, не соответствует нашему типу хозяйства, вызывает разбухание оборотных фондов. Вся эта стихия организационных связей существует не вовне, а внутри обобщественного сектора. Это не та стихия рынка, которая непосредственно обуславливается миллионностью частных крестьянских хозяйств. Это — стихия организованной связи внутри хозяйства, руководимого волей одного хозяина. Эта стихия не обуславливается неизбежной необходимостью наличия стихии в сельском хозяйстве. Эта стихия дорого стоит. В нед-

рах ее таятся высокие издержки обращения, причины медленности наших оборотов, просчеты в капитальном строительстве. Эту анархию можно и должно изжить в первую очередь и в ближайшее время. Одна из важнейших задач торгового планирования на ближайшие годы — это извлечь возможно большую сумму средств из сферы обращения для промышленности, путем экономной организации и преодоления стихийной связи прежде всего внутри обобщественного сектора. Эта задача должна быть доминирующей во всех плановых проблемах и плановых расчетах рыночного равновесия. Ускорить изживание товарного голода можно только привлечением новых капиталов в промышленность. Надеяться на приток капиталов извне не приходится. Надо использовать все свои ресурсы и возможности и, в первую очередь, возможности и преимущества организационного характера, вытекающие из высокой концентрации и централизации не только промышленных процессов, но и процессов обращения, находящихся под знаком единства управления в советской системе хозяйств.

Неупорядоченность организационной стороны системы обращения делает ее мало пригодной для планового охвата сельского хозяйства, для преодоления стихии рынка и подчинения его плановому воздействию. Отсюда задача — приспособление аппарата обращения и системы его работы к нуждам планового регулирования рынка и планового управления процессами обращения внутри обобщественного сектора. Это вторая задача является одной из величайших проблем — проблемой реконструкции системы обращения применительно к развитию промышленности и условиям социалистического строительства.

Третья задача этой общей проблемы — это обобществление и соответствующее преобразование системы управления процессами обращения. В отношении обобществления мы находимся в данное время, как мы отмечали уже, на стыке кооперирования процессов обращения процессами производства в сельском хозяйстве. Это один момент социалистического строительства, определяющий собою социально-экономическую и организационную сторону нашего хозяйства на ближайшее пятилетие. Другой момент — намечающиеся тенденции переформирования процессов концентрации путем превращения процессов синдицирования в процессы своеобразного трестирования (реорганизация ВТС и намечающаяся передача ему функций главного управления ВСНХ), с одной стороны, и с другой — намечающийся переход от обобществления государственного к обобществлению кооперативному (переход части государственных предприятий к кооперации).

Третьим моментом, определяющим собою дальнейшее развитие организации обращения, является изменение системы обращения, замена стихийного обмена организованной системой предварительных заказов и контракций.

Уже достаточно известно, что организационная неслаженность сыграла свою отрицательную роль в хлебозаготовках.

А ведь хлебозаготовки — основной вопрос связи социалистической промышленности с распыленным крестьянским хозяйством.

Организационная сторона нашего хозяйства играет решающую роль в деле создания социалистической экономики.

Недаром Владимир Ильич так энергично выдвигал организацию, улучшение аппарата, как одну из основных предпосылок успешности революционных завоеваний и социалистического строительства на ближайшие одно — два десятилетия.

3. Модель механизма товарообращения

Вопросы реконструкции и рационализации приводят нас к неизбежности проектировки организационно-экономической модели товарообращения на ближайшее пятилетие вопреки тому мнению, что проектировка данной хозяйственной модели возможна только в перспективе генерального плана. Директива XV съезда и известный опыт организационных перестроек в сфере товарообращения позволяют подойти к выявлению основных контуров более рациональной модели товарообращения на ближайшее пятилетие. Опыт проектировки такой модели мы и позволим себе дать на этих страницах.

Для выявления организационно-технической модели механизма обращения нам приходится брать не одну торговую сеть лавок и магазинов, которые, в сущности, едва ли представляют собой самую важную часть в советской системе товарообращения.

Нам приходится брать, прежде всего, транспорт, а затем систему складов (холодильники и элеваторы в том числе) в связи с системой транспорта, затем систему транспортно-экспедиционных обществ и систему банковской сети. Все эти органы являются только составными частями единой советской системы обращения. К комплексу этих частей механизма обращения относятся и система связи — органы почт и телеграфа.

Решающая роль в организации системы обмена принадлежит, несомненно, транспорту, в особенности железнодорожному, этому стальному гигантскому конвейеру, который и сейчас уже связывает непосредственно социалистическую фабрику с распыленным сельским хозяйством. Следующая связующая цепь промышленности и сельского хозяйства — это склады. Их значение в известном отношении особенно усилится с развитием системы транзита, предварительных заказов и контракций.

Система предварительных заказов и контракций, как новая форма меновых связей между промышленностью и сельским хозяйством, не может получить своего широкого осуществления без со-

ответствующего приспособления организационно-технической базы товарообращения. Концентрация складского хозяйства с центром тяготения на рельсах и водных путях должна механизировать товаропродвижение по районам и тем самым упростить, сократить и выпрямить пути товаропродвижения, что является прямым разрешением одной из задач рационализации, поставленных XV съездом партии.

Концентрация складского хозяйства, в свою очередь, создает новые предпосылки для дальнейшей рационализации — не только для специализации погрузочно-отгрузочных и иных технических операций, но и для более упрощенной системы расчетно-коммерческих операций, путем соответствующей их концентрации и специализации через банковские органы.

На основе концентрации складского хозяйства открываются перспективы расширения системы складов общего пользования и выращивания целостного организма транспортно-экспедиторской системы (из ныне разрозненных государственных и кооперативных организаций и отделов различных предприятий и т. д.) для всего торгово-промышленного аппарата.

Концентрация и специализация транспортно-экспедиционных операций в сфере обращения послужит базой специализации всего механизма товарообращения путем размежевания торгово-технических и расчетно-коммерческих функций, ныне переплетающихся в одних и тех же государственных и кооперативных центрах универсального порядка.

Одним из основных недостатков нашего товаропроводящего аппарата является то, что он перегружен разнообразными функциями организационно-транспортного и расчетно-коммерческого порядка, и это смешение функций происходит в одном и том же аппарате, при огромной его централизации и массовом товаропродвижении.

Специализация функций является одним из основных правил рационализации массовой работы.

Возможность специализации органов обращения в советской системе совершенно очевидна и неизбежна. Без этой специализации мы не можем добиться четкости и экономности работ товаропроводящего аппарата, простых и кратчайших путей обмена продукций промышленности и сельского хозяйства. Концентрация складского хозяйства на путях сообщения и централизация транспортно-экспедиционного дела в одном руководящем центре переводят не только весь торговый аппарат, но и другие органы сферы обращения на рельсы специализации.

Выгодность специализации при массовой работе не приходится особенно доказывать. Она доказала себя на практике исторического развития массового производства в Америке, Европе и у нас. До-

статочно указать на то, что при стихийном, кустарном и складском хозяйстве совершенно невозможна не только механизация упаковки, погрузочно-отгрузочного и развесочного дела, но при такой системе остается мало и нерационально использованным как государственный (мелкие отправки, недогрузки вагонов и т. д.), так и (в особенности) местный транспорт. У железнодорожных пакгаузов по всей территории СССР стоят ежедневно в затылок длинные ряды сотен тысяч подвод различных государственных и кооперативных органов. Эта транспортная неурядица хорошо известна всем работникам торгово-оперативных предприятий и местного транспорта. Так дело обстоит в городах, но еще хуже в деревне. Сотня тысяч различных кооперативных и государственных органов (потребительские общества, кредитные товарищества, сел.-хоз. товарищества, гославки и т. д.) тратят большие средства на разрозненные, стихийные поездки за товаром на станции железных дорог и пристаней по весьма скверным дорогам. Наша статистика не имеет достаточных данных о расточительстве средств на неурядицах местного транспорта, но достаточно указать хотя бы на то, что потребительские общества тратят на поездки за товаром свыше 21% всех надкладных расходов (по данным изучения издержек обращения Комиссии Госплана).

Возможна ли централизация складского хозяйства у нас в данное время и каковы будут ее результаты? На этот вопрос мы уже имеем некоторый ответ из опыта прямого продвижения мануфактуры прямо с фабрики к потребителю в размерах до одной кипы включительно. Это опыт центральных баз общества „Транспорт“ и Всесоюзного текстильного синдиката.

Общество „Транспорт“ централизовало у себя всю отправку мануфактуры всей текстильной промышленности и для всех торговых органов государственной и кооперативной сети. Такие организации, как Центросоюз, областные союзы и торги, теперь не имеют не только своих складов (в Москве) и транспортных операций по перевозке этих товаров, но и не имеют буквально никакой заботы, кроме выписки соответствующих ордеров на центральные базы. Еще два—три года тому назад казалось совершенно невозможным отправлять мануфактуру с фабрики непосредственно на места, через транспортные органы, без базисных складов треста, партиями меньше вагона. Полувагонные отправки казались мало достижимой мечтой. А теперь, благодаря концентрации и известной специализации этого дела, каждая потребительская лавка может получать и одну кипу мануфактуры на ближайшей станции. При этой системе товаропродвижения введены прямые маршрутные поезда Москва—Владивосток и специальные поезда на более близкое расстояние. С этих поездов мануфактура отгружается на любой станции в каком угодно количестве кип. Это — несомненный успех и новшество в деле товаропродвижения. Работа общества „Транспорт“ и ВТС в этой области была неодно-

кратно обследована различными органами и получила полное одобрение Совета Труда и Оборона.

В настоящее время опыт „Транспорта“ и ВТС распространяется на продвижение товаров других отраслей промышленности — на силикатную и кожевенную, сахарную, резиновую, бумажную и др. Внедрение в практику системы предварительных заказов потребует еще большего приспособления транспорта к фабрике, с одной стороны, и к потребителю — с другой. Потребуется организация соответствующих баз на станциях железных дорог в районе данного потребления. Это развитие местных районных баз может остановить дальнейшее развитие центральных баз в местах производства (каковыми являются Московская и Иваново-Вознесенская центральные базы). Эти районные местные базы при системе заказов будут концентрировать у себя поступление всевозможных товаров, т. е. они, в противовес центральным базам специального значения, будут базами универсального порядка. Организация таких баз окажет несомненное влияние и на организацию местного транспорта, на строительство шоссейных дорог, а вместе с тем и повлияет на создание новых технических баз для развития кооперации, в частности, кооперирования дорожного дела, тенденцию которого мы сейчас можем наблюдать в виде начинания „Автодора“. При такой организации складского хозяйства, при централизации и смычке складских операций с транспортом открывается возможность наиболее гибкого маневрирования товарными запасами, наибольшего развития скорости товарооборота и приближения на практике к основной формуле рационального товарообращения — при минимальных оборотных средствах наибольший товарный оборот.

Все приведенные нами выше директивы XV съезда партии идут в этом направлении. Съезд и о товарных запасах дает определенные указания: „Преимущества планового руководства позволяют советскому хозяйству обходиться значительно меньшей нормой товарных запасов, нежели это необходимо в хозяйстве капиталистическом, что с точки зрения всего народного хозяйства в целом представляет значительную экономию“ (резолюция о пятилетнем плане, п. 8). Та модель путей товаропродвижения, которую мы намечаем на основе централизации складского хозяйства, открывает перспективы исполнения директив партии в этом направлении.

Мы наметили линию реконструкции путей продвижения товаров, артерию товарного потока от фабрики к десятине. Пути движения встречного потока от сельского хозяйства к промышленности, в связи с развитием контракций, потребуют также соответствующего приспособления зернохранилищ и складов на принципе общего пользования. Создание зернохранилищ общего пользования особенно будет необходимо с развитием коллективизации и укрупнения сельского хозяйства. Здесь вплотную встает вопрос

о системе хранения, чистке, сортировке и т. д. крестьянской продукции.

Известно, что даже у большинства существующих уже коллективных хозяйств, ведущих общую запашку и уборку хлеба, основным недостатком в работе является то, что они делят зерно на полях и развозят его по своим скверным закромам. Здесь должен притти на помощь хлебный магазин коллективного хранения.

Развитие такого рода общественных магазинов хранения крестьянской продукции (кстати сказать, существовавших, конечно, на иных началах до войны) окажет неоценимые услуги не только „в выпрямлении путей“ продвижения продукции сельского хозяйства, но и укрепит, оформит базу планирования на сельскохозяйственном рынке. Организация такого рода магазинов для коллективного хранения продукции не только обобществленных хозяйств, но и индивидуальных крестьянских, является, в сущности, прямым продолжением кооперирования процесса обращения.

Развитие коллективных хлебохранилищ, несомненно, будет способствовать и широкому внедрению контрактаций. Кроме того, это может послужить основой преобразования ныне существующей и весьма несовершенной системы хлебозаготовок и сырья, ведя к преодолению сезонности и более равномерному снабжению фабрик. Отсюда и прямой материальный эффект — изживание финансовой перенапряженности в заготовительных кампаниях, возможность освобождения большой доли оборотных средств для нового строительства.

В прямой и взаимной связи с преобразованием складской системы находится преобразование розничной торговой сети лавок и магазинов в селах и городах.

Постановлением Совета Труда и Оборона (от 11 ноября 1927 г.) возлагается на соответствующие планирующие и торгово-регулирующие органы разработка вопроса о приближении розничной сети к потребителю. Этот вопрос, несомненно, является одним из важнейших моментов в реконструкции механизма товарообращения и в конструировании модели его дальнейшего развития.

Преобразование складской системы на основе ее концентрации и общего пользования, несомненно, будет содействовать разрешению и этой актуальнейшей задачи.

В связи с экономическим районированием и развитием специализации отдельных областей возникает вопрос и о районировании торговой сети. Это — новейший вопрос среди вообще новых вопросов планирования и рационализации торгового дела. Но несмотря на свою новизну, его актуальность будет усиливаться с каждым шагом внедрения плановости в торговый оборот.

С развитием системы заказов и контрактаций, с организацией местных баз складов-распределителей и возникновением коллективных хранилищ крестьянской продукции должна выявляться все больше и больше форма перегруппировки розничной торговой сети.

Каждая внегородская железнодорожная станция обслуживает определенный круг сельских лавок.

Подавляющая масса наших железнодорожных станций и пристаней, разбросанных по отдаленнейшим углам огромной территории СССР, совершенно не приспособлены к наилучшему, удобному обслуживанию окрестного потребителя. Наша железнодорожная станция, одиноко заброшенная среди моря крестьянских хозяйств, является в большинстве случаев единственным представителем современной высокой техники и прямым представителем нашей социалистической промышленности, отделенной большими пространствами от крестьянского хозяйства.

По отношению этой технической организации к потребительской лавке такое же, как и было при капитализме — стихийное, с разрозненными связями погрузки и отгрузки. Эта стихийность связей между государственным централизованным транспортом, социалистической промышленностью, с одной стороны, и централизованной торговой сетью — с другой, — общее явление по всему фронту транспорта, несмотря на то, что все эти три организации составляют составные части единой системы обобществленного сектора.

Преодоление стихийных связей между различными частями внутри обобществленного сектора является основной и ближайшей организационной проблемой в деле преодоления анархии рынка и планового воздействия на сельское хозяйство через товарооборот.

Преобразование складской системы, районирование торговой сети, максимальное использование и организационное приспособление транспорта к задачам социалистического сектора, к плановому охвату необобществленного, разрозненного сельского хозяйства, — это основные вехи на пути внедрения системы заказов и контрактаций, на пути преодоления анархии рынка и рационализации механизма товарообращения.

С выпрямлением путей товаропродвижения через концентрацию складов на рельсах и водных путях, сокращаются технические звенья механизма обращения и ставится вплотную вопрос о преобразовании расчетно-коммерческих звеньев — оптовых органов и банков.

Мы уже имеем специальные банки по отдельным отраслям промышленности, кроме того намечается Текстильбанк, образование которого будет в несомненной связи с развитием трестовских функций у ВТС. Эти явления знаменуют собою несомненную тенденцию к специализации функций органов системы обращений.

Какие конкретные формы примет специализированная система расчетно-коммерческих звеньев, сейчас сказать еще трудно. Можно только отметить, что работа по упорядочению взаимных расчетов между кооперацией, госпромышленностью и банками сейчас уже

ведется по инициативе СТО (постановление от 11/II 1927 г., № 357). Она приведет, несомненно, и к упорядочению расчетных операций с транспортом, к сокращению излишков вексельного обращения и развитию прямых, безденежных расчетов между составными частями обобщественного сектора.

Развитие системы предварительных заказов и контракций внесет упрощение в систему кредита, но только при неременном условии соответствующего преобразования в путях товаропродвижения.

Без реконструкции складского хозяйства, соответствующего приспособления транспорта и его организованной связи с промышленностью и торговлей может стать под знак вопроса и само широкое внедрение системы предварительных заказов.

Внедрение системы заказов и контракции есть изменение системы обмена. Эти изменения могут быть успешными только при условии соответствующих изменений организационно-технических механизмов товарообращения.

Ориентировочные контуры товаропроводящей модели мы и попытались набросать на этих страницах.

4. Социально-экономическая сторона организационной модели товарообращения

Проектировка изменений социально-экономической стороны организационной модели механизма товарообращения упирается в проблему реформирования процессов концентрации, выдвигания новых баз кооперирования и преобразования всей системы управления процессами обмена.

Конечное разрешение этой проблемы лежит, может быть, и за пределами периода пятилетнего плана, но она вырастает непосредственно из недр проектировки мероприятий пятилетнего плана, из недр самого развития хозяйственной реконструкции и обобществления советской системы.

Обобществление процессов обращения находится в данный момент, как мы уже отмечали, на стыке с обобществлением процессов производства в сельском хозяйстве. Совершенно отчетливые директивы XV съезда партии о необходимости скорейшего улучшения сельского хозяйства на началах коллективизации и кооперирования и последующие энергичные практические мероприятия в этом направлении Наркомзема делают момент с т ы к а начинающегося широкого производственного кооперирования с завершающимся коопери-

рованием процессов обращения непреложным фактом новой стадии развития не только кооперации, но и всей советской хозяйственной системы в целом.

Укрупнение и коллективизация сельского хозяйства являются экономической необходимостью дальнейшего социалистического развития советской системы хозяйства. Здесь именно один из тех решительных моментов в истории борьбы социалистического начала с мелкобуржуазной стихией, о котором Владимир Ильич говорил: „кто—кого?“

Создание крупных форм рационального производства, концентрация сельского хозяйства лежит, очевидно, за пределами истории капиталистического развития сельского хозяйства. Пути развития этих форм для сельского хозяйства открываются только в советской системе хозяйства на основе организованных связей и прямого сращивания социалистической промышленности с коллективными формами сельского хозяйства.¹

К процессам активной концентрации в сельском хозяйстве нас непосредственно приводят решения XV съезда и уже развернутые в этом направлении практические мероприятия.

Этот факт и дальнейшие тенденции кооперативной концентрации в сельском хозяйстве будут иметь несомненное влияние на всю ныне сложившуюся систему концентрации советской промышленности, торговли и транспорта.

Тенденции к реформированию процессов концентрации мы уже частично отмечали, и они имеют, несомненно, свое выражение в современной социально-экономической действительности.

Тенденция превращения процессов синдицирования в процессы своеобразного трестирования (как это наблюдается в текстильной промышленности) ведет к более четкому разграничению взаимоотношений промышленности с системой потребительской кооперации по линии оптового сбыта. У кооперации уже выявилась достаточно отчетливо тенденция к все большему и большему охвату оптового сбыта (по хлопчатобумажной ткани сейчас уже 80—90%). Эта тенденция ведет, очевидно, к перемещению центра оптового сбыта от государственных органов к кооперации.

Это явление соответствует и той линии развития кооперации, которую „запроектировал“ еще В. И. Ленин в своем знаменитом кооперативном плане.

Синдикатские органы ведут все большее перемещение оптового сбыта от госорганов к кооперации, к все большему сближению с процессами производства и к свертыванию своей периферии, как это видно на примерах свертывания синдикатских отделений (согласно

¹ Маркс еще в „Коммунистическом Манифесте“ указывал на сращивание промышленности с сельским хозяйством, как на определенный исторический момент в развитии диктатуры пролетариата.

постановлению Комиссии по рационализации при СТО) в тех пунктах, где развита кооперация.

Та же тенденция наблюдается по мелкому опту в отношении системы торгов. Системе торгов отводится комиссией СТО (по рационализации товаропроводящего аппарата) довольно ограниченная сфера и специальные функции по регулированию частника.

Все это свидетельствует о реформировании процессов концентрации в обобществленном секторе, намечает совершенно отчетливую линию перехода от обобществления государственного к обобществлению кооперированному, к большой концентрации капиталов у кооперации в сфере обращения.

Со все большей концентрацией товарооборота в системе кооперации и свертыванием звеньев государственного опта совершенно сужается сфера непосредственного участия государства в товарообороте.

Тенденции реформирования процессов концентрации в сфере обращения (а затем в сфере производства) несомненно усилятся в связи с активизацией концентрации сельскохозяйственного производства и внедрением системы контрактации, которые ведут к непосредственной связи промышленности с сельским хозяйством и оживят, в свою очередь, тенденции к кооперированию и отпадению некоторых отраслей государственной промышленности, работающей на сельскохозяйственном сырье. Еще в 1926 г. Съезд Советов СССР вынес постановление о передаче части предприятий госпромышленности кооперации. Все эти тенденции при активной концентрации сельскохозяйственных процессов будут получать все большее и быстрое развитие и ставят с неизбежной необходимостью один организационный вопрос о скорейшей реконструкции механизма товарообращения, о его наибольшей специализации и приспособлении к задачам социалистического строительства.

Успешность и быстрота приспособления товаропроводящего механизма обуславливает собой на ближайший период и эффективность капитальных вложений в организационно-техническую базу товарообращения. Уже сейчас не только составляются планы, но и ведутся массовые затраты на постройку складов, магазинов, банковских и торговых контор, элеваторов, холодильников и т. п. предприятий (только на 1927/28 г. намечено 139 миллионов капитальных вложений в торговлю), и эти затраты ведутся без определенной строго установленной организационной линии перестройки торгово-технической базы в целом, без ориентации на максимальное использование существующих сооружений, находящихся у различных ведомств.

Централизация складского хозяйства на рельсах и водных путях на принципах развития единой транспортно-экспедиционной системы—это та руководящая линия, которая позволит не только использовать рационально все складские и торговые сооружения, но и создать базу для

правильной перегруппировки всей товаропроводящей сети на началах районирования, выпрямить и упростить всю сосудистую систему товарогрузовых потоков между городом и деревней.

Реконструкция торгово-технической базы, внедрение организационной системы товарообмена на основе заказов и контракций должны развивать в нашем товаропроводящем аппарате два основных свойства, оправданных организационно-экономической наукой и практикой социалистического строительства. Эти два свойства—специализация аппарата и его приспособленность к задачам кооперирования широких масс крестьянства. Социально-экономические тенденции развития нашей товаропроводящей системы в достаточной мере обеспечивают реконструкцию аппарата на принципах специализации и кооперирования.

До сих пор совершенно не использован грандиозный механизм железнодорожного транспорта для целей социалистического строительства, для содействия кооперированию деревенских масс. Американские железнодорожные магнаты умеют использовать железнодорожный механизм для воздействия на хозяйство фермера для выкачивания прибылей из его источников. Концентрация складского хозяйства на транспорте, организованное сращивание торгового аппарата с железнодорожными и водными артериями приблизит транспорт к интересам населения деревни, выдвинет новые стимулы кооперирования, в частности, кооперирования местного транспорта, организованной связи между железнодорожной станцией и сельским кооперативом.

Через сращивание, через организованную связь транспорта и торговли мы можем реально сблизить распыленное крестьянское хозяйство с социалистической промышленностью. В конечном итоге основные проблемы реконструкции системы товарообращения можно было бы формулировать в такой ориентировке:

1. Реконструкция системы товаропродвижения путем преодоления стихийных связей между централизованной системой государственного транспорта, предприятиями госпромышленности и товаропроводящей сетью города и деревни на основе внедрения системы заказов, централизации складского хозяйства и районирования торговой сети.

2. Реконструкция системы расчетно-коммерческих звеньев путем преодоления стихийных связей между банками, оптовыми и розничными звеньями торговой сети и системой транспорта, на основе размежевания и специализации товаропродвижения и кредитно-расчетных операций.

3. Реформирование и усиление процессов концентрации в связи с реконструкцией аппарата и укрупнением сельского хозяйства путем вовлечения новых средств населения и перехода от обобществления государственного к обобществлению кооперативному в сфере товарообращения и высвобождения на этой основе максимально-возможной части средств для производства.