

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

П Л А Н О В О Е Х О З Я Й С Т В О

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

3

МОСКВА ГОСПЛАНИЗДАТ 1941

ПЛАНОВОЕ ХОЗЯЙСТВО

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПЛАНОВОЙ КОМИССИИ
при СНК СОЮЗА ССР

xviii год издания

№ 3

1941

ИЗДАНИЕ ГОСПЛАНА СССР

ГОСПЛАНИЗДАТ
МОСКВА

СОДЕРЖАНИЕ

XVIII ВСЕСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВКП(б)

15—20 февраля 1941 года

✓ Г. Маленков — О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта	3
✓ Н. Вознесенский — Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год	28
Резолюция по докладу тов. Маленкова	48
Резолюция по докладу тов. Вознесенского	57
Об обновлении центральных органов ВКП(б). Резолюция по 3-му пункту порядка дня (организационные вопросы)	60
Об очередном Пленуме ЦК ВКП(б)	62
В ЦК ВКП(б) и СНК СССР	62
✓ Указ Президиума Верховного Совета СССР О награждении работников Госплана СССР	63
Н. Федотов — Внедрение графика на заводах машиностроения	66
Инж. Л. Зусман — Ликвидировать потери металла	74
Г. Бродский — Оставание промышленности стройматериалов и пути его ликвидации	87
В. Вейц — Электронергетика в социалистическом хозяйстве	100
Критика и библиография	
И. Заславский — Хозяйственное строительство в молодых советских республиках Прибалтики	113
А. Курнаев — Л. А. Бронштейн и В. И. Бударин — Планирование автомобильного транспорта	121
Новые книги (краткие аннотации)	124

О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта

Доклад тов. МАЛЕНКОВА

I

УСПЕХИ И НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Товарищи! На обсуждение конференции поставлен вопрос о задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта.

В своем докладе по этому вопросу я буду говорить, главным образом, о недостатках работы промышленности и транспорта, о недостатках работы партийных организаций и наркоматов и о мерах их устранения.

Это отнюдь, товарищи, не означает, что мы не имеем успехов в работе промышленности и транспорта. Наоборот, за два года, истекшие после XVIII съезда партии, продолжался неуклонный рост промышленности и транспорта.

Если в 1938 году объем валовой продукции промышленности составил 106,834 млн. рублей, то в 1939 г. он достиг 123,915 млн. рублей, а в 1940 г. составил 137,500 млн. рублей.

Следовательно, из года в год мы имеем огромный прирост валовой продукции промышленности.

Улучшилась за истекшие два года и работа нашего транспорта. В 1940 г. по сравнению с 1938 г. грузооборот увеличился: по железнодорожному транспорту на 10,3%, по речному транспорту — на 12,8% и по морскому транспорту в малом каботаже — на 15,1%.

В истекшем году промышленность и транспорт Советского Союза значительно продвинулись вперед в деле выполнения третьего пятилетнего плана, увеличили объем производства и грузооборота, обеспечили дальнейший рост народного хозяйства и укрепление оборонной мощи СССР. Успехи освоения новой техники и рост оборонной промышленности позволили значительно повысить техническую оснащенность Красной Армии и Военно-Морского Флота новейшими видами и типами современного вооружения.

На XVIII съезде партии товарищ Сталин говорил, что для того, чтобы перегнать главные капиталистические страны в экономическом отношении, требуется прежде всего серьезное и неукротимое желание идти вперед и готовность пойти на жертвы, пойти на серьезные капитальные вложения для всемерного расширения нашей социалистической промышленности.

За истекшие два года мы вложили огромные средства в промышленность и транспорт и пустили в ход много новых предприятий.

Капиталовложения в промышленность и транспорт за 1938 год составили 22.341 млн. рублей, за 1939 год — 25.037 млн. рублей, за 1940 год — 27.728 млн. рублей.

Наша партия неуклонно проводит в жизнь учение товарища Сталина о социалистической индустриализации. Индустриализация СССР явилась законом социалистического развития нашей страны.

Надо все иметь в своих руках, чтобы не стать придатком капиталистического хозяйства — учит товарищ Сталин. Руководствуясь этим указанием, наша партия обеспечила самостоятельность народного хозяйства СССР.

Надо развивать промышленность, развивать хозяйство в интересах побед социализма, в интересах строительства социализма — учит товарищ Сталин. Руководствуясь этим указанием, наша партия добилась того, что в нашей стране закрыты все каналы для возникновения капитализма.

СССР уже теперь является могучей индустриальной социалистической державой.

Однако, товарищи, наряду с этими успехами, в работе промышленности и транспорта имеются крупные недостатки.

Наша промышленность в целом хотя и увеличила выпуск продукции в 1940 году на 11% сравнительно с 1939 годом, однако ряд отраслей промышленности, в особенности паровозо- и вагоностроение, электропромышленность, лесная, бумажная, рыбная и промышленность стройматериалов отстают и не выполняют производственных планов.

Некоторые из наркоматов, выполнив план по валовой продукции в целом, не выполнили в то же время плана по ряду важных видов продукции. Так поступили Наркомат текстильной промышленности, Наркомат пищевой промышленности и Наркомат легкой промышленности.

Это, конечно, серьезный минус в работе упомянутых наркоматов. Для наркомата выполнить план — это значит выполнить его по всем без исключения видам продукции, а не только по тем, которые легче даются.

Есть и такие наркоматы, которые не только не выполнили плана 1940 года, но в сравнении с 1939 годом даже несколько уменьшили выпуск валовой продукции. К их числу относятся Наркомат рыбной промышленности, Наркомат промышленности стройматериалов, Наркомат лесной промышленности.

Надо прямо сказать, что эти наркоматы работали хуже других наркоматов.

Серьезным недостатком в работе ряда отраслей промышленности является несвоевременный ввод в действие новых производственных мощностей.

В ряде отраслей промышленности из-за допущенных перерасходов сырья, материалов, топлива, электроэнергии, больших потерь от брака и других бесхозяйственных расходов не выполнен план по снижению себестоимости промышленной продукции. Особенно плохо обстоит дело с выполнением плана снижения себестоимости в нефтяной, лесной, бумажной промышленности и промышленности стройматериалов.

Электростанции, роль которых исключительно важна, добились улучшения своей работы в 1940 году, но на электростанциях и особенно в электросетях имеет место все еще большое количество аварий вследствие расхлябанности технического персонала и несоблюдения правил технической эксплуатации. Новая техника в электрохозяйстве: переход на высокое давление и высокую температуру пара, автоматизация управления агрегатами, применение современной, быстродействующей электрозащиты — внедряется медленно и в недостаточных размерах.

В работе железнодорожного транспорта крупным недостатком является невыполнение по ряду железных дорог плана перевозок важнейших

грузов, плана по обороту вагонов грузового парка и плана среднесуточной погрузки. На железных дорогах большое число грузовых поездов следовало не по расписанию, не организовано как следует пассажирское движение и не ликвидировано опоздание поездов.

По морскому и речному транспорту не выполняются планы перевозок, особенно по таким важным видам продукции, как руда, нефть, хлеб, соль, лес, уголь, цемент. Большие простои тоннажа и подвижного состава, задержка грузов в пунктах перевалки имеют место из-за того, что в работе железнодорожных станций, портов и пристаней нет еще необходимой мочи.

Таковы успехи и недостатки в работе промышленности и транспорта.

II

ПРИЧИНЫ НЕДОСТАТКОВ В РАБОТЕ НАРКОМАТОВ И ПАРТ-ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Какие же, товарищи, причины неудовлетворительной работы ряда отраслей промышленности и транспорта?

Мы обязаны вскрыть эти причины со всей большевистской прямотой. Чем честнее мы вскрыем наши недостатки, тем скорее от них освободимся. Этому поведению учит нас товарищ Сталин. Люди, замазывающие недостатки, оказывают плохую услугу партии.

Причины неудовлетворительной работы промышленности и транспорта заключаются в недостатках руководства со стороны наркоматов и в том, что обкомы и горкомы партии ослабили свою работу в области промышленности и транспорта.

О наркоматах надо сказать, прежде всего, что они ведут свою работу во многом бюрократически, не добиваются еще до каждого отдельного предприятия, «руководят» своими предприятиями не по существу, а формально, путем бумажной переписки.

Наркоматы плохо знают руководящие кадры предприятий, не знают положения дел на предприятиях и не принимают оперативных мер по исправлению недостатков в работе предприятий. Руководящие работники наркоматов редко бывают на заводах, лично не помогают заводам наладить дело, предпочитают, видимо, руководить по-канцелярски, только через бумагу.

Крупнейшим недостатком в работе наркоматов является то, что они не проверяют исполнения своих решений директорами предприятий. Наркоматы ограничивают, таким образом, рамки своей руководящей работы заседаниями коллегий и принятыми решениями, не понимая, что решение — это только еще начало дела и что решения принимаются не для самих решений, а для их исполнения, не понимая, что главную часть руководящей работы должна составлять не заседательская работа и не принятие решений, а повседневная проверка исполнения этих решений.

Многие директивы остаются невыполненными только потому, что вместо систематической проверки исполнения директив наркоматы обычно судят о положении дел на предприятиях по реляциям директоров фабрик, заводов и начальников железных дорог. Директор же предприятия, начальник дороги из узко-ведомственных соображений часто замазывает недостатки и приукрашивает действительное положение на предприятиях.

В наркомате обычно никто не отвечает за выполнение конкретных решений.

Вот несколько фактов, характеризующих канцелярско-бюрократические методы руководства наркоматов.

Возьмем Наркомат морского флота. Постановлением Экономсовета от 7 марта 1940 года тов. Дукельский обязан был в месячный срок представить в Экономсовет план ликвидации запущенности Каспийского флота. Это постановление в срок выполнено не было. Нарком возбудил ходатайство об отсрочке. Экономсовет отерчал представление плана до 1 мая 1940 года. Опять тов. Дукельский не представил плана. 11 октября 1940 года из Экономсовета поступило предложение наркомов тов. Дукельскому ускорить представление плана о ликвидации запущенности Каспийского флота. На письмо из Экономсовета тов. Дукельский вложил краткую резолюцию: «т.т. Лесовиков (это зам. наркома) и Воронцов (это начальник планового отдела) — Где проект плана?» Этот вопрос наркома более двух месяцев висел в воздухе. Лишь 31 декабря рабочий планового отдела тов. Гинзбург сдал проект плана тов. Лесовикову. Второго января уже 1941 года тов. Лесовиков передал этот материал начальнику отдела технической эксплуатации тов. Чеховскому, который держал этот проект до 16 января 1941 года, а затем вновь передал его тому же тов. Гинзбургу, 25 января 1941 года, т. е. 10½ месяца спустя после решения Экономсовета, тов. Дукельский представил, наконец, в Экономсовет план по ликвидации запущенности Каспийского флота.

Позволительно спросить тов. Дукельского, сколько же времени думает потратить Наркомат морского флота на ликвидацию самой запущенности Каспийского флота, если план ликвидации этой запущенности составлялся в течение 10½ месяцев. Да неизвестно еще, что это за план!

Вот факт из деятельности Наркомата электропромышленности. 29 октября 1940 г. Наркоматом электропромышленности было получено указание о поставке оборудования Наркомату судостроительной промышленности к 10 ноября 1940 года с Харьковского электромеханического завода. Нарком тов. Богатырев на поступившем к нему документе вложил следующую резолюцию: «К начальнику военного отдела т. Крапову — подготовить срочно распоряжение 30 октября по этому решению». Распоряжение готовилось 5 дней и лишь 6 ноября оно попало в Главэлектромашпром этого же наркомата. Главный инженер этого главка тов. Рубо только 10 ноября посылает это срочное распоряжение начальнику производственного отдела своего главка тов. Артемову с резолюцией: «Дать распоряжение». Тов. Артемов, в свою очередь, пишет диспетчеру главка тов. Кравчуку: «На распоряжение», а тов. Кравчук в этот же день, 10 ноября, т. е. когда оборудование уже должно было бы прибыть на заводы, которые его ждут, вложил резолюцию: «В дело», т. е. в архив. Так было сорвано выполнение важного задания.

Разве все эти «подготовить распоряжения», «дать распоряжение», «на распоряжение» и, наконец, «в дело» — не являются свидетельством чиновничьего, бюрократического отношения к живому делу со стороны работников Наркомата электропромышленности? Разве возможны были бы подобные факты при наличии в наркомате элементарной проверки исполнения?

Или вот о Наркомате речного флота. Коллегия этого наркомата в 1940 году заседала 62 раза, заслушала 102 вопроса, а решения на самой коллегии были приняты только по 7 вопросам. Подготовка решений по остальным вопросам поручалась комиссиям. Большинство вопросов комиссиями редактируется в продолжение нескольких месяцев, так как никто в наркомате не проверяет порученных заданий. А, например, решение по вопросу «Об итогах выполнения показателей по труду и финансам» комиссией под председательством наркома тов. Шанкова редактируется целых полгода — с 20 августа и по сей день.

При таких порядках в работе можно загубить любое живое дело. Неудивительно поэтому и плохие результаты работы Наркомата речного флота по перевозкам грузов.

Два слова о Наркомате боеприпасов. В этом наркомате имели место такие, например, факты. Нарком тов. Сергеев в своем приказе № 203 предложил директору завода № 176 «построить фосфатировочное отделение цеха № 4, смонтировать ванны и слать в эксплуатацию. Срок исполнения — 8 июня 1940 года». Приказ был подписан 5 июня, сдан для рассылки 7 июня, а срок исполнения указанной в приказе работы, как видите, был определен 8 июня. Или вот другой приказ № 189. Этим приказом завод № 144 обязывался еще позднее 1 июня 1940 года разработать график работ цехов на июнь месяц с учетом покрытия недоделок за апрель — май месяцы. Этот приказ был подписан 31 мая и естественно, что прибыл на завод уже после истечения срока, установленного для исполнения задания. Вот третий факт. Приказом № 151 отмечается плохое состояние техники безопасности на заводах. Пунктом восьмым исполнители обязуются представить тов. Сергееву на утверждение 29 апреля план работ, а сам приказ подписан 4 мая.

Разве это серьезное отношение к делу? Надо же вдумываться в задания, которые даются подчиненным. А приказы, приведенные выше, способны только подорвать дисциплину.

Примеров бюрократизма, канцелярской волокиты, отсутствия проверки исполнения можно привести много, она есть, к сожалению, в каждом наркомате, а сколько-нибудь серьезного ежедневного контроля за работой предприятий — нет. Между тем серьезный ежедневный контроль за работой заводов является важнейшей обязанностью наркоматов.

Необходимо, чтобы наркоматы покончили с канцелярско-бюрократическими методами руководства предприятиями и чтобы вместо всей этой канцелящины все же занялись делом проверки исполнения решений, делом контроля за работой своих предприятий.

Таковы недостатки в руководстве наркоматов.

Теперь о недостатках работы парторганизаций в области промышленности и транспорта.

Главное тут заключается в том, что парторганизации не помогают наркоматам, предприятиям своей области, города, района.

Парторганизации ослабили свою работу как в промышленности, так и на транспорте, неправильно полагая, что они не несут ответственности за работу промышленности и транспорта.

Местные партийные организации так же, как и хозяйственные организации, не понимают смысла и значения проверки исполнения и не помогают ввиду этого наркоматам и главам наладить повседневную работу исполнения решений наркоматов директорами подчиненных им предприятий.

Многие обкомы партии, занимаясь сельским хозяйством, делами заготовок сельскохозяйственных продуктов, забросили работу в промышленности и на транспорте, забыли о своей ответственности за работу заводов, фабрик, шахт, рудников, железных дорог своей области, города, района, а горкомы партии, которые обязаны главное свое внимание уделять промышленности и транспорту, не занимаются этим делом и не принимают мер к улучшению работы отстающих предприятий и железных дорог.

Горкомы и обкомы партии вместо того, чтобы влезать в дела фабрик, заводов, железных дорог, нередко стоят в стороне от промышленности и транспорта, не контролируют работу предприятий, не проверяют, как работают руководящие люди на фабриках, заводах и железных дорогах, не вскрывают недостатков в их работе и тем самым попустительствуют этим недостаткам.

Горкомы и обкомы партии свелись с тем положением, что ряд предприятий у них длительное время находится в глубоком прозябаньи, и не

принимает действительных мер к тому, чтобы покончить с этим позорным явлением.

Возьмем Тульскую область. У вас, товарищи туляки, такие заводы, как Новотульский металлургический завод, Сталиногорский комбинат и некоторые другие крупные предприятия, выполняли производственный план последние четыре года не свыше чем на 60—80%.

В Челябинской области такие заводы, как Челябинский тракторный завод и Челябинский цинковый завод, на протяжении последних четырех лет систематически недовыполняют производственной программы на 15—20%.

Или вот, возьмем Орловскую область. Такое крупнейшее предприятие области, как «Красный Пролетар», в 1938 году выполнило план на 66%, в 1939 году на 63% и в 1940 году на 75%.

В Архангельской области Соломбальский целлюлозный завод, Лальская бумажная фабрика и ряд крупных лесозаводов области выполняли за последние три года план всего лишь в пределах от 40 до 60%.

В Башкирской АССР Белоренский металлургический завод в 1938 году выполнил план на 77%, в 1939 году на 71% и в 1940 году на 86%.

Таких фактов систематического отставания заводов можно привести много и по всем другим областям, краям и республикам.

А ведь всеми этими заводами занимаемся или, точнее, должны заниматься обкомы и горкомы партии. Результаты же, как видите, такие, что эти и подобные им заводы уже ряд лет сидят на шее государства.

Особенно плохо горкомы и обкомы партии занимаются предприятиями и промышленными стройками, подчиненными союзным наркоматам, ошибочно полагая, что за состояние дел на этих предприятиях и стройках отвечают исключительно наркоматы.

Ряд областей своей плохой работой решающим образом повлияли на срыв выполнения общего плана по некоторым важным видам продукции.

По выплавке чугуна особенно плохо работали предприятия Сталинской, Запорожской и Свердловской областей.

Предприятия угольной промышленности Ворошиловградской, Челябинской, Свердловской и Молотовской областей тянули назад угольную промышленность.

По добыче нефти особенно плохо работали предприятия Грознефти Чечено-Ингушской АССР, Майкопнефти Краснодарского края, предприятия Башкирской АССР и Хабаровского края.

Отставание производства паровозов явилось результатом плохой работы соответствующих предприятий города Харькова, Орджоникидзграда, Улан-Удэ. Плохо также работали Ворошиловградский и Коломенский заводы.

Решающую роль в недовыполнении плана по хлопчатобумажным тканям сыграли плохая работа предприятий областей Ивановской, Калининской и особенно Ярославской.

Ряд промышленных городов, в которых сосредоточены крупные предприятия, не выполняют производственного плана. Вот, например, гор. Горький в 1940 году выполнил план по выпуску валовой продукции на 93,6%, Днепропетровск — 95,8%, Сталинград — 95,8%, Калинин — 93,7%, Челябинск — 90,2%, Тула — 85,1%, Ярославль — 79,7%, Стально — 90,3%.

А ведь первейшей обязанностью горкомов партии в этих городах является обеспечение успешной работы промышленности.

Крупным недостатком в работе горкомов и обкомов партии является то, что они не выноят в существо работы предприятия, не изучают экономику предприятия и, вместо этого, отделяются часто поверхностными обследованиями и верхоглядскими решениями.

Ведь факт, товарищи, что многие наши обкомы и горкомы партии свои обязанности в отношении промышленности и транспорта сводят к заслушиванию докладов директоров предприятий на заседаниях бюро обкомов партии. По этим докладом обычно выносятся малоконкретные и малополезные для заводов решения. Да и эти решения, как правило, совершенно не проверяются.

Следует отметить и другое обстоятельство. Заниматься отдельным предприятием обком или горком партии начинает лишь в случае, если это предприятие уже находится в явном провале. Заблаговременно же никто и не думает помочь заводу или железной дороге.

Необходимо покончить с таким поверхностным подходом к предприятиям промышленности и транспорта.

Городские и областные комитеты партии обязаны наряду с наркоматами нести ответственность за работу всех промышленных и транспортных предприятий города, области. Именно горкомы и обкомы партии имеют возможность непосредственно на месте, наиболее объективно, не считаясь с узко-неотъемлемыми интересами, разобраться в положении дел на предприятии, определить, в чем кроются недостатки в его работе, и помочь руководящим работникам предприятий и наркоматов устранить их.

Таким образом, причины неудовлетворительной работы ряда отраслей промышленности, такими причинами недостатков в работе промышленности и транспорта.

III

ХОЗЯЙСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Что же требуется от партийных организаций для того, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

Для этого надо прежде всего безусловно ликвидировать безучастное отношение партийных организаций к состоянию промышленности и транспорта и решительно повернуть внимание парторганизаций в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта.

Партийные организации обязаны систематически влезать в дела промышленных предприятий и железных дорог, выяснять их нужды и запросы и помогать хозяйственным организациям в их повседневной работе по руководству промышленностью и транспортом.

Партийные организации до сих пор главное внимание уделяли руководству сельским хозяйством. И это было правильно, пока зерновая проблема не была еще разрешена. Но теперь, когда в основном уже решены зерновая проблема и задача ежегодного получения урожая зерна в 7—8 миллиардов пудов, — необходимо повернуть партийные организации в сторону промышленности и транспорта. Это не значит, что надо ослабить внимание к сельскому хозяйству. Но это значит, что партийные организации настолько выросли, что они могут заниматься в равной мере и промышленностью и сельским хозяйством.

Важнейшей, неотложной задачей всех партийных организаций является ликвидация недостатков в их работе в области промышленности и транспорта.

Партийные организации обязаны помочь наркоматам и предприятиям навести порядок на фабриках, заводах, шахтах, железных дорогах, в портах и на пристанях. При этом надо заниматься конкретно каждым предприятием в отдельности. Партийные организации обязаны проявлять

максимум инициативы в деле выявления новых возможностей улучшения в развитии промышленности и транспорта.

Далее необходимо, чтобы партийные организации помогали наркоматам и главным проверить работу директоров предприятий, проверить исполнение решений наркоматов предприятий.

Партийные руководители обязаны понять настоятельную необходимость коренного улучшения работы партийных организаций по проверке выполнения решений в области промышленности и транспорта. Партийные организации должны усилить себе, что один лишь наркомат не в состоянии контролировать работу предприятий, проверить исполнение решений наркоматов. Поэтому партийные организации должны помочь наркоматам в деле проверки исполнения директив наркоматов предприятиями, т. е. в деле контроля работы директоров предприятий.

Только при этих условиях можно будет обеспечить систематическое выполнение государственных планов каждым предприятием, каждой железной дорогой и тем самым двинуть вперед развитие промышленности и транспорта.

Какие же меры далее нужно принять партийным организациям, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

Об учете оборудования, всякого рода имущества и материалов на предприятиях. Начать надо с этого вопроса потому, что многие забывают, что без правильного учета оборудования, имущества, материалов нельзя управлять предприятием. Директор предприятия, если он хочет по-настоящему держать в руках предприятие и работать не вслепую, не на-авось, должен хорошо знать все хозяйство завода, должен знать, где и сколько имеется на заводе оборудования, инструмента, сырья, материалов.

Между тем, как это показывают многие факты, на предприятиях учет оборудования, учет материалов, сырья и даже готовой продукции поставлен совершенно неудовлетворительно. Руководители предприятий допускают существование разбухшего штата и многих излишеств в учете, а элементарными сведениями о ресурсах предприятия не располагают.

Вот типичный факт. Директору Кольчугинского завода Наркомцветмета тов. Петрову потребовалось узнать, сколько имелось на 7 января 1941 года незавершенного производства в цехе № 2. Бухгалтерия завода сообщила ему 81,6 тонн, плановый отдел назвал цифру в 47,7 тонн, по книгам в цехе значилось 51,5 тонн, а при проверке фактически оказалось 11 тонн (о живлении в зале).

Подумайте сами, товарищи, как может работать директор с таким учетом.

При теперешнем состоянии учета немудрено, что имеют место такие, например, факты. Суда Касптанкера за 9 месяцев 1940 года переработала 12,5 тыс. тонн топлива, а наркомат насчитал Касптанкеру 2 млн. рублей экономии по топливу. Вот какие порядки в Наркомате морского флота. Можно и топливо пережечь и прослыть экономным хозяйственником (о живлении в зале).

В результате запущенности учета на предприятиях образуются излишние запасы материалов, заготовляется излишний и, как правило, некомплектный завод, увеличивается незавершенное производство и омертвляются огромные государственные средства.

По данным ЦУНХУ на предприятиях 12 промышленных наркоматов на 1 декабря 1940 г. запасы товарно-материальных ценностей превышали установленные нормы хранения материальных ценностей на 2,610 млн. рублей.

Плохой учет приводит к тому, что на предприятиях, стройках, на железных дорогах не используются ценнейшие станки, машины и моторы.

Очень часто бывает так, что при получении новых заданий директор предъявляет требование на дополнительное количество материалов, станков, оборудования, в том числе и импортного, в то время как на предприятиях все это имеется в достаточном количестве. Наркоматы же, не зная действительного положения дел на предприятиях, вместо того, чтобы проверять заявки и требования предприятий, обычно штампуют их.

Работа предприятий, где отсутствует сколько-нибудь нормальный учет, чревата неожиданностями. На таких предприятиях неизбежны срывы производства вследствие неожиданной для руководителей нехватки того или иного сырья, материалов, полуфабрикатов, инструментов. При этом нехватка всегда обнаруживается в тот момент, когда возникает потребность в этих материалах и когда необходимо уже сдавать готовую продукцию.

Задача состоит в том, чтобы покончить с запущенностью учета на наших предприятиях и железных дорогах.

Необходимо, чтобы промышленные предприятия и железные дороги имели правильно поставленный учет оборудования, всякого рода имущества и материалов.

Об использовании оборудования, инструмента, сырья, материалов. Ясно, товарищи, что правильное использование оборудования, инструмента, материала, сырья и топлива решает производственный успех предприятия.

Между тем, производственная мощность оборудования наших промышленных предприятий используется далеко не полностью, инструментальное хозяйство на многих предприятиях запущено, плохо и незаметно расходуется материалы, сырье и топливо. Немало станков и другого оборудования простаивает на предприятиях, а иногда и просто лежит на складах этих предприятий, в то время, когда на других предприятиях ощущается острая нужда в этом оборудовании.

По данным ЦУНХУ на 1 ноября 1940 года по 8-ми промышленным наркоматам, — а эти данные далеко неполные, — 33 тысячи металло-режущих станков, имеющихся на предприятиях, не были установлены, и следовательно, не работали. Кроме того, на предприятиях этих же 8-ми наркоматов 6 тысяч единиц кузнечно-прессового оборудования также не были установлены и, следовательно, бездействовали.

По тем же данным ЦУНХУ на 7,629 предприятий страны имелось 170 тысяч не установленных электромоторов с общей мощностью в 2 миллиона киловатт и 4,522 не установленных электрогенератора с общей мощностью 340 тысяч киловатт.

Разве можно, товарищи, дальше терпеть такую вопиющую бесхозяйственность?

Насколько недопустимо используются производственные мощности на наших предприятиях, можно показать еще на примерах цементной и лесной промышленности.

Производственная мощность цементной промышленности из года в год повышается. В 1936 г. производственная мощность всех цементных заводов составляла 6,701 тысячу тонн, в 1937 г. — 7,024 тысячи тонн, в 1938 г. — 7,604 тысячи тонн, в 1939 г. — 7,976 тысячи тонн и в 1940 году — 8,206 тысячи тонн.

Между тем, использование этих мощностей за эти годы систематически уменьшалось. Так, если производственная мощность цементных заводов в 1936 г. была использована на 88%, что очень плохо, то в 1937 году эта мощность была использована еще хуже, только на 77%, в 1938 г. — на 75%, в 1939 г. — 65%, а в 1940 году — всего лишь на 64%.

А ведь цемент, товарищи, кажется, не последнюю роль играет в нашем капитальном строительстве.

Или вот лесная промышленность. На 1 января 1939 г. Наркомлес СССР располагал лесомыльными рамами общей производительной мощностью по выпуску пиломатериалов на 31,5 млн. кубометров, фактически же выработано в 1940 году только 13 млн. кубометров пиломатериалов, что составляет всего лишь 41% производительной мощности лесной промышленности по выпуску пиломатериалов.

А ведь лес также очень и очень нужен нашей промышленности и транспорту.

Бывает часто и так, что дефицитное квалифицированное оборудование, сложные производственные агрегаты, крупные станки используются не по назначению или с неполной нагрузкой. На таком дефицитном квалифицированном оборудовании выполняются простые операции или обрабатывают мелкие детали, которые разумнее было бы делать на более простом и мелком оборудовании.

Нередко бывает и так, что на огромном карусельном станке обрабатывается деталь с чайное блюдце величиной.

Такого рода нерасчетливое использование оборудования снижает фактические производственные возможности наших предприятий и наносит огромный ущерб всему народному хозяйству.

С использованием инструмента обстоит дело также очень плохо. На предприятиях инструмент используется неправильно. Дорогостоящий инструмент употребляется не по назначению. Часто сдается в лом бывший в употреблении инструмент, между тем, как он может быть восстановлен и вновь использован.

Что же касается материалов, сырья и топлива, то тут у нас примотаны преступное расточительство. Вследствие излишних припусков литья и поковок много металла уходит в стружку. В свою очередь стружка, в том числе и стружка редких металлов, используется не полностью. Много материалов пропадает из-за неправильного и незаконного раскроя и заточки. Прокат производится в недостаточном широком сортаменте, вследствие чего металл расходуется излишне.

На наших предприятиях и дорогах до сих пор велики пережоги топлива и перерасход электроэнергии. Расточительно расходуется жидкое топливо там, где оно может быть с успехом заменено твердым топливом.

Задача заключается в том, чтобы покончить с бесхозяйственностью в использовании оборудования, с расточительством в расходе инструмента, сырья, материалов, топлива и электроэнергии, покончить с таким положением, когда в нашей промышленности и на транспорте не полностью используются производственные мощности.

Необходимо, чтобы на наших промышленных предприятиях и железных дорогах полностью и правильно использовалось оборудование и хозяйственно расходовались инструменты, сырье, материалы, топливо, электроэнергия.

О сохранности на предприятиях государственного имущества. Забота о сохранности государственного имущества — сооружений, зданий, оборудования, инструмента и всех материальных ценностей, доверенных предприятиям, — является первейшим долгом руководителей, инженеров, рабочих и служащих наших фабрик, заводов, железных дорог и водного транспорта. Этого не понимают многие работники предприятий и проявляют на каждом шагу нерадивое и нехозяйское отношение к народному долгу.

На многих предприятиях оборудование, сырье, материалы, инструмент, в которых остро нуждается наша промышленность, валяясь где попало, портятся, ржавеют, приходят в негодность.

Факты на этот счет вы можете, товарищи, найти на предприятиях своей области и города.

Товарищам из Воронежской области могут помочь в этом деле.

На заводе № 61 в г. Липецке 14 января 1941 года в снегу под открытым небом среди хлама было случайно обнаружено 70 годных станков. А ведь на этом заводе есть директор, есть партийная организация, ваконец, в Липецке есть и горком партии. За чем же они смотрят? Где же тут забота о сохранности оборудования?

Разве это не преступное отношение к государственному долгу?

Нечего уже и говорить о том, что на наших предприятиях широко распространено небрежное и нерадивое отношение к своему станку, к своему инструменту. А ведь совершенно очевидно, что плохой уход за станками и инструментом, несвоевременный и недоброкачественный ремонт оборудования зданий преждевременно разрушает и выводит их из строя.

На транспорте запущенность ремонта подвижного состава и небрежное содержание железных дорог и водных путей являются серьезными причинами аварий.

Задача состоит в том, чтобы покончить с такими проявлениями антигосударственного отношения к народному долгу.

Необходимо добиться, чтобы на промышленных предприятиях и на транспорте все материальные ценности содержались в сохранности и в хорошем состоянии и, чтобы руководители предприятий берегли доверенное им государственное имущество — здания, оборудование, инструмент, материалы.

О запрещении продажи предприятиями оборудования и материалов.

По этому вопросу, товарищи, на-днях издан Указ. Чем вызван этот Указ? Он вызван тем, что на наших предприятиях имеет место разбазаривание оборудования и материалов путем их продажи и обмена с другими предприятиями. Государство отпускает предприятиям для определенных целей оборудование и материалы, а руководители предприятий самовольно и незаконно распоряжаются ими, продают, обменивают и отпускают на сторону.

Факты продажи, разбазаривания государственного имущества вы можете обнаружить, товарищи, у себя в областях и городах на многих предприятиях.

Вот, например, в Донбассе, в городе Сталино металлургический завод в 1940 году незаконно отпустил разных заводских материалов Корсунской текстильной фабрике, Сталинскому шпесторгу и драматическому театру на сумму свыше полумиллиона рублей.

Позвоительно спросить, кто разрешил директору этого завода так обращаться с доверенным ему государственным добром?

Или вот, на Омской дороге имели место факты продажи на сторону кровельного железа, гвоздей, олифы, круглого леса и других материалов.

Какое право имеет на это начальник Омской дороги?

Средне-Уральский медеплавильный завод в Свердловской области в 1940 году продал конторе «Цетметснаб» водоарматуры на 100 тысяч рублей. Но тут вышел такой курьез. В то время, как директор продал эту арматуру, так называемый ответственный исполнитель этого же завода искал всякого рода материалы и оборудование для этого завода. В поисках он зашел на склад «Цетметснаба» и увидел там водоарматуру, которая оказалась ему подходящей. Не зная, что эта арматура была только-что продана с их завода, ответственный исполнитель купил ее и привез на завод, уплатив уже 111 тысяч рублей (с м е х).

Можно себе представить, товарищи, какие порядки на этом заводе. По-настоящему на таких, с позволения сказать, «операциях» директор

должен был бы прогореть, но так как в наших наркоматах принято все подобные благоглупости относить на казенный счет, то директор чувствует себя спокойной. Поди, даже этот директор за удачную продажу, а ответственный исполнитель за удачную покупку получили премии (в общий смех).

Запорожский завод ферросплавов отпустил Орехово-Зуевскому механическому заводу «Главгосхлопокпрома» кокс и отсевы ферросилиция. В обмен на эти материалы Орехово-Зуевский механический завод отпустил Запорожскому заводу ферросплавов мануфактуру. На записке директора завода т. Филатова по этому поводу начальнику «Главспецстали» т. Шереметьеве наложил следующую резолюцию: «Согласен, хотя это неправильно. Впредь делать запрещено» (смех).

Говорят, что руководители завода, одобренные такой резолюцией, вскоре возобновили разные обменные операции.

Надо прямо сказать, товарищи, что установившаяся практика продажи так называемого демонтируемого и излишнего оборудования и материалов является не чем иным, как расхищением социалистической собственности.

Задача заключается в том, чтобы строго проводить в жизнь Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1941 года «О запрещении продажи, обмена и отпуску на сторону оборудования и материалов и об ответственности по суду за эти незаконные действия».

Необходимо покончить с установившейся в многих предприятиях и железных дорогах практикой продажи так называемого демонтируемого и излишнего оборудования и материалов, что является не чем иным, как расхищением социалистической собственности.

О чистоте и порядке в предприятиях и на железных дорогах. Кажется, совершенно ясно, что чистота является самым элементарным условием нормальной работы современного предприятия.

Оборудование, за которым не ухаживают, которое не содержит в надлежащей чистоте и порядке, часто отказывает в работе. Авария и катастрофы неизбежны там, где нет чистоты и порядка. Работа на грязном, неисправном оборудовании, пользование неисправным инструментом влечет брак продукции.

Грязь — неизбежный спутник и источник расхлябанности, расшатанности дисциплины, разболтанности, отсутствия порядка на заводе.

Бескультурье, захлябанность, царящие на многих предприятиях, мешают организовать труд рабочих, мастеров, инженеров, мешают им производительнее использовать рабочее время. Все это приводит к тому, что снижается производственная мощность предприятий, уменьшается выпуск продукции и ухудшается ее качество.

А между тем, на многих наших предприятиях, в цехах и на территории заводских дворов, в депо, в железнодорожных мастерских, на электростанциях, на вокзалах, в морских и речных портах царит грязь. Рабочие места, оборудование, инструмент и сырье содержатся неряшливо. Около станков и в проходах валяются железный лом и стружка. Окна и стеклянные крыши цехов заплыли и плохо пропускают свет.

Вот вам пример. Есть такой известный всей стране Магнитогорский завод. Так вот на этом заводе цеха захляпаны. В особенности мартеповский и прокатный цеха. Говорят, что за мартеповской печью № 12 лежит куча всякого хлама, для вывозки которого нужно подать много вагонов порожняка. На пролете между первым и вторым мартеповскими цехами существует так называемая спорная территория, т. е. и один и другой цеха не признают эту территорию своей. Как же разрешается спор в Магнитогорске? Оказывается, разрешается «удобно» для обоих цехов. Оба цеха сваливают на эту территорию мусор, и ни один из них

не убирает его. Придется товарищам магнитогорцам, видимо, здесь, на конференции, разрешить спор между этими цехами, так как городской комитет партии не удалось разобраться в этом деле до конференции. Говорят, что руководители работники Магнитогорского горкома бывають в цехах и будто бы при этом они тратят немало усилий на то, чтобы пробраться в цеха, так как им приходится взбираться на горы окалыны и спотыкаться о разный хлам и мусор.

К лицу ли магнитогорцам считать грязь и захляпанность обязательным спутником такого переклассно оборудованного завода, каким является Магнитогорский?

Или вот Колчугинский завод Наркомцветмета в Ивановской области, о котором уже шла речь. На этом заводе из-за грязи и захляпанности в цехах часто в прокатываемые изделия попадает посторонний металл или куски грязи, прилипшие к металлу, который лежит на грязном полу. Этот брак получал на заводе даже Osborne наименование «закат грязи». Только за ноябрь 1940 года в цехе № 4 было составлено 870 актов на брак, из них 136 актов на брак по так называемому «закату грязи». За год убыток от брака по этому цеху превышает 300 тысяч рублей.

Кто дал право колчугинцам так замусорить советский завод?

Или вот возьмите в Москве Савеловский вокзал. Этот вокзал находится в запущенном и некультурном состоянии. Потолки от протекавшей воды покрылись темными грязными кругами, плесенью. От тающего льда с окон течет вода на пол. Скастеры на столах в буфете грязные. В здании вокзала ремонтировалась одна маленькая комнатка. И вот от нее тниется дорожка грязи по всему вокзалу. В зале пригородных касс на полу грязь и разбросаны окурки.

Разве можно дальше терпеть такое бескультурье? Директора заводов, начальники депо, начальники вокзалов обязаны навести чистоту на своих предприятиях и постоянно поддерживать ее. С них, с директоров, надо спрашивать за все эти безобразия. Отвечает директор, а он должен уметь требовать с начальников цехов. Разве нельзя завести такой порядок, чтобы один дежурный по смене, принимал смену, а другой, славая ее, следил за тем, в каком состоянии цеха находится в смысле чистоты.

Нельзя дальше терпеть захляпанность и грязь на наших заводах, шахтах, депо, вокзалах, в портах. Пора положить конец бескультурью на предприятиях. Нерядное, бесхозяйственное отношение к народному добру наносит огромный ущерб государству.

Ленин не раз клеймил явления бесхозяйственности, расхлябанности, грязи, бескультурья. Ленин говорил, что мы не сумеем выполнить своего долга, не ведя войну против этих хранилелей традиций капитализма. «Мы не коммунисты, — подчеркивал Ленин, — а тряпичники, пока мы, молча, терпим такие фабрики».

Необходимо навести и повседневно поддерживать чистоту и элементарный порядок в предприятиях и на железных дорогах.

Задача поддержания чистоты и культуры на производстве мы обязаны решить немедленно, как самую простую и элементарную, но в то же время не терпящую никаких отлагательств, ибо без элементарной культуры нельзя успешно выполнять задачу дальнейшего подъема нашей промышленности, без элементарной культуры нельзя разрешать великие стоящие перед нашей страной задачи, связанные с переходом от социализма к коммунизму.

Советский завод должен быть расчистанком чистоты и порядка. **О графике выполнения предприятием производственной программы.** Сейчас, товарищи, дело обстоит так, что выпуск готовой продукции на большинстве предприятий происходит неравномерно, рывками и, как

правило, сосредоточивается к концу месяца. На предприятиях отсутствует заранее разработанный твердый график выпуска готовой продукции.

Вот вам типичные примеры.

Коломенский машиностроительный завод Московской области в 1940 году работал следующим образом: в первой декаде каждого месяца выпускал 5—7% продукции, во второй декаде — 10—15%, а в третьей декаде — 75—80%.

Ленинградский завод имени Карла Маркса выпустил за первую декаду декабря 1940 года 2% месячной продукции, за вторую декаду — 8%, а за третью декаду — 90%.

На Московском насосно-компрессорном заводе в декабре 1940 года выпуск продукции составил в первой декаде декабря — 3,4% месячного плана, во второй декаде — 27,5% и в третьей декаде — 69,1%.

На большинстве предприятий мы имеем такую картину. Цеха по выпуску готовой продукции, сборочные цеха получают полуфабрикаты из других цехов с перебоями, неравномерно. Предприятия работают без нормального заказа, и, как правило, в первую половину месяца все силы предприятия бросаются на создание запела.

Такой неправильный режим в работе приводит к постоянным авралам, к простоям оборудования, простоям рабочей силы, к неиспользованию производственных мощностей, к увеличению брака, к непропорциональным перепадам за сверхурочные работы. Такой неправильный режим держит предприятия в лихорадочном состоянии и ставит под постоянную угрозу срыва выполнение или государственного плана.

Необходимо покончить с беспорядочным, с неравномерным выпуском продукции, со штурмовщиной в работе предприятий и добиться ежедневного, по заранее разработанному графику, выполнения производственной программы каждым заводом, фабрикой, шахтой, железной дорогой.

В некоторых наркоматах начинает вводиться хороший порядок, согласно которому директора заводов ежедневно сообщают наркомку, сколько выпущено готовой продукции за предыдущий день. Такого рода донесения, в которых указывается всего лишь одна цифра, дают возможность контролировать работу заводов за каждый день. По ним видно, на каких заводах произошли отклонения от заданного графика выпуска продукции. Такие донесения обязывают наркомку во-время выяснять причины невыполнения ежедневного задания и во-время принимать меры по исправлению выявленных недостатков.

Ежедневные донесения там, где они введены, уже сейчас играют большую роль в контроле за работой заводов. Если раньше такие заводы основную массу продукции производили в конце месяца, то сейчас многие из них начинают работать по графику и ежедневно выпускать заданное количество продукции.

Почему бы, товарищи, во всех наших наркоматах не завести такой же порядок и не организовать ежедневный контроль за работой предприятий? Ведь вполне можно поставить дело так, чтобы народный комиссар, придя утром на работу, получал краткую справку о количестве продукции, выпущенной заводами за предыдущий день.

О технологической дисциплине. Крупнейшим недостатком в работе наших предприятий является слабость технологической дисциплины, отсутствие детально разработанной технологии производства, самовольное отступление от утвержденных чертежей и безответственное изменение конструкций без предварительных тщательных испытаний. На многих заводах установленный технологический режим производства произвольно нарушается, меняется метод обработки, не соблюдаются установленные размеры допусков.

Директора заводов, главные инженеры и главные технологи плохо контролируют соблюдение технологических инструкций, не следят за точным соблюдением чертежей, передают ответственное дело утверждения технологической документации и чертежей втроественным работникам.

Именно в связи с этим документация и чертежи изделий, по которым должен вестись технологический процесс, находится часто в хаотическом состоянии, а технология производства, записанная в документах, расходится с тем, как она фактически проводится на рабочих местах.

Подобное легкомысленное отношение к соблюдению технологической дисциплины, к точности соблюдения чертежей и конструкций приводит к тому, что в серийном производстве выпускается продукция не одинакового качества, стандартные детали машин и механизмов получаются не взаимозаменяемыми. Произошло в изменениях технологии и в чертежах приводит часто к выпуску годной продукции и к загрузке оборудования ненужной работой.

Именно из-за отсутствия технологической дисциплины на многих наших промышленных предприятиях все еще продолжается выпуск недоброкачественной и некомплектной продукции, не отвечающей установленным стандартам.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года «Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями» хотя и возымел свое действие, однако в деле борьбы за качество продукции у нас еще имеется много недостатков.

Многие хозяйственные руководители преступно легкомысленно относятся к фактам выпуска недоброкачественной продукции, к фактам порчи бракоделами большого количества материальных ценностей. Бракоделы не несут материальной ответственности за сделанный ими брак.

Выпуск недоброкачественного сырья, бракованной продукции срывает выполнение производственных планов, срывает нормальную работу наших предприятий и резко повышает себестоимость изделий. На многих предприятиях отсутствует своевременный и оперативный контроль, предупреждающий возможность возникновения брака.

Пора покончить, товарищи, с нарушениями технологии. Необходимо на всех предприятиях ввести точные инструкции технологических процессов и установить контроль за соблюдением этих инструкций. Наркоматы обязаны обеспечить строжайшую дисциплину в соблюдении технологического процесса производства на предприятиях и запретить предприятиям без разрешения наркоматов изменять установившиеся в массовом и серийном производстве технологию и вносить изменения в конструкции и чертежи изделий устанавливаемого производства.

Работникам наших предприятий и наркоматов пора понять, что теперь уже нельзя работать по старинке, вразвалку, кое-как, на-глазок. Новые точные механизмы, которыми оснащены наши предприятия, требуют, чтобы в производстве был строжайший порядок, чтобы вся работа была основана на точном соблюдении технических правил и инструкций.

Суть дисциплины в технологии должна заключаться в том, чтобы наши рабочие, мастера и инженеры научились в точности, без отступления повторять технологическую операцию и выпускать, согласно требованиям технических условий и стандартов, продукцию, в точности похожую одна на другую.

Каждое наше промышленное предприятие должно выпускать продукцию хорошего качества и высоко держать честь своей фабричной, заводской марки.

Необходимо, товарищи, добиться на наших предприятиях соблюдения

строжайшей дисциплины в технологических процессах, вести на всех предприятиях точные инструкции технологических процессов, устанавливать контроль за их соблюдением и обеспечить, таким образом, выпуск доброкачественной и комплектной продукции, полностью отвечающей установленным стандартам.

Вопросы новой техники. Многие руководители предприятий промышленности и транспорта недооценивают значения новой техники, не работают над дальнейшим ее усовершенствованием, над освоением производства новых машин, материалов и изделий. Ценнейшие изобретения и усовершенствования часто годами лежат в научно-исследовательских институтах, лабораториях, на предприятиях и остаются неиспользуемыми в производстве.

Технические советы во многих наркоматах превратились в подсобные органы по даче заключений по мелким техническим вопросам и не занимаются по-настоящему вопросами внедрения новой техники.

Некоторые руководители предприятий, исходя из своих удобств, предпочитают годами производить одну и ту же старую продукцию, годами держаться на старых методах производства, несмотря на развитие техники.

Проектирование и конструирование новых видов продукции, как и освоение их в серийном производстве, проходит медленно и занимает длительное время. В результате этого нередко имеет место такое положение, что серийный выпуск новой продукции начинается тогда, когда эта продукция оказывается уже далеко не передовой.

Многие талантливые конструктора не получают со стороны наркоматов и руководителей предприятий необходимой поддержки, вследствие чего они не мало теряют попусту сил и энергии. Между тем, как это показывает опыт, если нашим конструкторам дают конкретные задания по разработке тех или иных вопросов, то они хорошо справляются с поставленными перед ними задачами.

Передовые методы производства, опыт передовых предприятий, цехов, лучших стахановцев, новаторов производства внедряются медленно, а в ряде случаев даже игнорируются.

Такой консерватизм части руководителей предприятий мешает дальнейшему развитию производства, обрекает предприятия на отсталость и прозябание, подрывает оборонную мощь страны.

Надо положить конец хвостистому, в корне оппортунистическому отношению к новой технике.

Задача заключается в том, чтобы руководители предприятий, конструкторы, работники научно-исследовательских институтов и лабораторий, инженеры, техники, мастера, передовые рабочие перестали работать над усовершенствованием техники, над освоением производства новых машин, материалов и изделий.

Наша рабочая промышленность и транспорта обязаны полностью использовать огромные возможности социалистического строя для расцвета технической мысли и для скорейшего внедрения новых достижений техники в производство. Необходимо особое внимание уделять вопросам новой техники, перестать работать над усовершенствованием техники, над освоением производства новых машин, материалов и изделий.

О себестоимости выпускаемой продукции. Многие факты, товарищи, показывают, что руководители предприятий промышленности и транспорта перестали по-хозяйски считать, калькулировать, беречь народную копейку.

Большие убытки теряют наши предприятия вследствие пережога топлива, непроизводительного расхода сырья, больших отходов ценнейших материалов, неэкономного расхода электроэнергии. Такое расточи-

тельное ведение хозяйства антинародно. Оно ничего общего не имеет с нашим социалистическим хозяйством, где должны быть на строжайшем учете, должны быть производительно использованы каждая копейка, каждый килограмм топлива, сырья, каждый агрегат и станок.

Руководители многих предприятий привыкли к тому, что им все дается в готовом виде, забыли о хозрасчете, жились с нарушениями финансовой дисциплины, жились с безответственностью и равнодушием относятся к тому, что за материальный ущерб, нанесенный ими в результате плохого хозяйствования, расплачивается государство.

Себестоимость продукции — основной показатель, характеризующий качество всей работы предприятия. Чтобы правильно руководить работой предприятий, надо знать фактические расходы на единицу изделия по основным элементам себестоимости — заработной плате, стоимости сырья, топлива и электроэнергии, амортизационные начисления, административно-управленческие расходы — и направлять экономическую сторону деятельности предприятия так, чтобы планы по себестоимости и по прибылям безусловно выполнялись.

Задача заключается в том, чтобы покончить с безответственным ведением дела, овладеть экономической стороной деятельности предприятия, максимально использовать внутренние ресурсы предприятия.

Необходимо систематически снижать себестоимость выпускаемой продукции, всецело укреплять хозрасчет, решительно выкорчевывать расточительство.

Вопросы заработной платы. Товарищи, правильная организация заработной платы является важнейшим условием роста производства. Руководящим принципом во всей нашей политике в области заработной платы является принцип материальной заинтересованности трудящихся в результатах труда. Этот принцип осуществляется у нас в виде сдельной системы оплаты для рабочих, премиальной системы для работающих работников и в виде поощрения квалифицированного труда сравнительно с некавалифицированным.

Сдельщина и премиальная система являются важнейшими рычагами в деле повышения производительности труда, а следовательно и развития всего нашего народного хозяйства.

На практике в области заработной платы этот руководящий принцип нарушается нередко.

Часто имеет место гнилая практика, заключающаяся в том, что вслед за поощрением хорошо работающих к их уровню заработной платы искусственно подтягивается заработная плата и тех групп рабочих, которые отстают в производительности труда, не повышают своей квалификации и не выполняют норм выработки.

Бывает и так, как это имело место до последнего времени в угольной промышленности, а может быть есть на некоторых угольных шахтах еще и сейчас, когда работающие на подземных работах получали меньше, чем работающие на поверхностных работах.

Именно в результате этих недостатков в организации заработной платы до сих пор на наших предприятиях существует немалая прослойка рабочих, не выполняющих норм выработки. Такому положению противостоят руководители и мастера на многих предприятиях, которые поощряют уравниловку и мастера на многих предприятиях, которые дальнейший рост производительности труда. Руководители предприятий и мастера часто уклоняются от повышения норм выработки даже тогда, когда этого настоятельно требуют применение передовой техники и организационно-хозяйственных мероприятий.

Задача заключается в том, чтобы поощрять хорошо работающих и до конца ликвидировать гнилую практику уравниловки в области заработной платы. Руководители предприятий, начальники цехов и мастера

обязаны осуществлять повышение норм выработки по мере введения передовой техники и организационно-хозяйственных мероприятий.

Необходимо, товарищи, в области заработной платы строго и последовательно проводить принцип материального поощрения хороших работающих, осуществляемый в виде сдельной системы оплаты для рабочих, премиальной системы для руководящих работников и в виде большей оплаты квалифицированного труда сравнительно с неквалифицированным.

О прогулах и самовольных уходах. Проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» значительно улучшило состояние трудовой дисциплины на предприятиях.

Однако, товарищи, прогулы на многих фабриках, заводах, рудниках, шахтах, железных дорогах еще далеко не прекратились. Часть руководителей хозяйственных, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций на предприятиях плохо ведут работу по укреплению трудовой дисциплины. Такие руководители восприняли задачу борьбы с текучестью рабочей силы и прогулами как кратковременную кампанию и забыли о том, что прогулы и самовольные уходы наносят огромный вред государству, срывают выполнение производственных планов, сокращают выпуск промышленной продукции. Прогулы — это бич производства.

Необходимо, товарищи, полностью ликвидировать прогулы.

О единоначалии на предприятиях. Несмотря на ясные директивы партии, на многих предприятиях до сих пор не установлено действительного единоначалия в управлении предприятием. Приказы директоров нередко не исполняются. Сами директора предприятий не используют предоставленных им прав и часто прячутся за спины общественных организаций.

Директор предприятия целиком отвечает за состояние предприятия и за порядок на производстве, и его распоряжения должны выполняться. Директор отвечает не только за правильность отданного распоряжения, но также и за то, чтобы это распоряжение было своевременно и точно выполнено работником, которому оно дано.

Нельзя терпеть такого положения, когда директор, желая оправдаться в плохой работе предприятия, постоянно ссылается на то, что его распоряжения не были выполнены, хотя они были правильными и были даны своевременно. Директор обязан знать своих подчиненных, проверять исполнение отданных распоряжений и работников неисполнительных, некультурных заменять лучшими и более деловыми работниками.

Необходимо решительно укрепить единоначалие на предприятиях и добиться того, чтобы директор предприятия стал на деле полновластным руководителем, целиком отвечающим за состояние предприятия и за порядок на производстве.

Об укреплении технического руководства производством. Работа промышленности и транспорта страдает также еще и потому, что кадры инженеров и техников во многих случаях расставлены и используются неправильно.

На предприятиях, в цехах, т. е. там, где непосредственно производится продукция, часто бывает большой недостаток в квалифицированных специалистах, в то же время большое количество этих последних осело на канцелярской работе в аппаратах центральных и местных хозяйственных учреждений.

Мы располагаем, товарищи, данными о расстановке в системе про-

мышленных наркоматов на 214 тысяч специалистов с высшим образованием и на 164 тысячи специалистов со средним специальным образованием. Эти данные следующим образом характеризуют расстановку специалистов в промышленности.

Из 214 тысяч специалистов с высшим образованием 95 тысяч человек, или 45%, находятся в различных учреждениях системы наркоматов. 51 тысяча человек, или 24%, — в заводоуправлениях промышленных предприятий и только 68 тысяч человек, или 31%, всех специалистов с высшим образованием находится в промышленных предприятиях непосредственно на производстве.

Из 164 тысяч специалистов со средним специальным образованием 41 тысяча человек, или 25%, находится в различных учреждениях наркоматов, 41 тысяча, или 25%, находится в заводоуправлениях промышленных предприятий и 82 тысячи человек, или 50%, находится в промышленных предприятиях непосредственно на производстве.

В Наркомате нефтяной промышленности только 20% специалистов с высшим образованием работает непосредственно на производстве; в Наркомате электростанций — только 16%; в Наркомате угольной промышленности — 27%; в Наркомате рыбной промышленности только 9%; в Наркомате лесной промышленности — 24%.

Подобная картина в расстановке и использовании специалистов с высшим образованием — и в других промышленных наркоматах.

Такая неправильная практика использования инженеров и техников наносит вред нашему народному хозяйству, лишает предприятия надлежащего технического руководства. Достаточно сказать, товарищи, что при наличии в промышленности большого количества специалистов с высшим образованием на тех должностях, которые должны быть замещены инженерами, этих специалистов оказывается крайне недостаточное количество.

В составе начальников цехов на предприятиях имеется всего лишь 22% специалистов с высшим образованием, в составе заместителей начальников цехов — 32%, в составе начальников смен, пролетов, отделов, участков, агрегатов — 20% и в составе цеховых инженеров — только 60%. Все остальные работники указанных выше должностей не имеют специального технического образования.

Аппарат управления хозяйством, как и весь государственный аппарат нашей страны, имеет огромное значение. В этом аппарате должно работать известное количество квалифицированных инженеров и техников. Но совершенно ненормально, когда этот аппарат раздувает свои штаты и использует инженеров и техников на канцелярской работе, отакая тем самым их с производства.

Необходимо исправить ненормальность в расстановке кадров инженеров и техников и направить часть специалистов, работающих в центральных и местных хозяйственных учреждениях, на предприятия для укрепления технического руководства производством.

Необходимо всемерно укрепить на предприятиях техническое руководство производством.

В отношении молодых, окончивающих вузы специалистов необходимо установить такой порядок, чтобы каждый окончивший высшее учебное заведение получал производственный опыт на предприятии, проходил в обязательном порядке стаж практической работы — помощника мастера, мастера, инженера в цеху.

О мастере. Большую роль, товарищи, в деле введения порядка на наших предприятиях, в деле правильной организации труда и обеспечения строжайшей дисциплины технологического процесса должны сыграть мастера.

Однако, на многих наших предприятиях мастера свели на положение

водсобного рабочего или конторщика, который целый день занят либо бегой по заводу за недостающими деталями, инструментами, либо разного рода конторской работой.

Мастер должен быть разгружен от несвойственных ему обязанностей.

Необходимо на предприятиях поднять роль мастера как непосредственного организатора производства и поставить дело таким образом, чтобы мастер являлся полноправным руководителем на порученном ему участке производства, полностью отвечающим за соблюдение технологической дисциплины и за выполнение производственного задания по всем показателям.

Таковы меры, которые нужно принять по линии хозяйственно-политических задач парторганизаций, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта.

IV

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ЗАДАЧИ ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Товарищи, для того, чтобы успешно разрешить задачу подъема промышленности и транспорта, необходимо значительно улучшить нашу организационную работу в области промышленности и транспорта.

Товарищ Сталин учит нас, что сами хозяйственные успехи, их прочность и длительность целиком и полностью зависят от успехов партийно-организационной и партийно-политической работы, что без этих условий хозяйственные успехи могут оказаться построенными на песке.

Какие меры нужно принять по линии организационных задач парторганизаций, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

Прежде всего тут речь идет о том, что, в целях усиления помощи наркоматам и предприятиям промышленности и транспорта, необходимо иметь в городах, областях, краях и республиках с развитой промышленностью не одного, а несколько секретарей горкомов и обкомов партии по промышленности, соответственно основным отраслям промышленности, имеющим в городе, области, крае, республике, а также там, где это нужно, секретаря по железнодорожному транспорту и секретаря по водному транспорту.

Известно, что сейчас у нас в горкомках и обкомках партии промышленности и транспортом занимается только один из секретарей. Опыт показал, что этого явно недостаточно.

В проекте резолюции, розданной вам, предлагается увеличить количество секретарей горкомов и обкомов партии, ведающих промышленностью и транспортом.

Очень важным делом для обкомов и горкомов партии будет подбор секретарей по промышленности. Это дело очень серьезное. К нему нужно подойти со всей тщательностью и ответственностью.

Надо выдвинуть на эти посты лучших работников, способных по-настоящему влезать в дела промышленности и транспорта, способных не на словах, а на деле повернуть внимание парторганизаций в сторону промышленности и транспорта.

Секретари по промышленности и транспорту обязаны хорошо знать, что делается на предприятиях, регулярно бывать на них, должны быть лично связаны как с работниками предприятий, так и с соответствующими наркоматами, должны помогать им в выполнении планов и решений партии по промышленности и транспорту, систематически проверять исполнение этих решений, вскрывать недостатки в работе предприятий и добиваться ликвидации этих недостатков.

О том, как справятся горкомы, обкомы и ЦК компартии с делом подбора секретарей по промышленности и транспорту, надо будет уже

в ближайшее время судить по результатам работы промышленности и транспорта по отдельным городам, областям, краям и республикам.

Второй важнейшей организационной задачей является значительное усиление внимания партийных организаций к делу подбора кадров, работающих в промышленности и на транспорте.

Прежде всего необходимо изучать, хорошо ли знают хозяйственных и инженерно-технических работников промышленных предприятий и железных дорог. Без такого изучения и без знания людей нельзя правильно и во-время решить вопрос о замене негодных работников и о выдвижении способных, инициативных людей.

Необходимо, товарищи, покончить с бумажным, канцелярским изучением работников.

Надо покончить с биологическим подходом при подборе кадров и проверять работников на деле, оценивать их по работе, а не руководствоваться анкетными данными.

До сих пор, несмотря на указания партии, во многих партийных и хозяйственных органах при назначении работника больше занимаются выяснением его родословной, выяснением того, кем был его дедушка и бабушка, а не изучением его личных деловых и политических качеств, его способностей.

Основным вопросом в деле подбора кадров является вопрос о правильном выдвижении новых работников. Надо смелее выдвигать хороших, способных, инициативных работников, умеющих организовать живое дело.

При этом надо усвоить, что речь идет о выдвижении не только партийных, но и непартийных большевиков.

Среди беспартийных много честных и способных работников, которые, хотя не состоят в партии, не имеют коммунистического стажа, но работают чуть лучше, добросовестнее, чем некоторые коммунисты со стажем.

Товарищ Сталин не раз высмеивал тех работников, которые думают, что на руководящие должности можно выдвигать лишь партийных товарищей. В 1931 году на совещании хозяйственников товарищ Сталин говорил: «Некоторые товарищи думают, что на руководящие должности на фабриках, на заводах можно выдвигать лишь партийных товарищей. На этом основании они нередко откидывают способных и инициативных беспартийных товарищей, выдвинутых на первое место партийцев, хотя и менее способных и неинициативных. Нечего и говорить, что нет ничего глупее и реакционнее такой, с позволения сказать, «политики».

Выдвигая способных и инициативных работников, надо своевременно ставить вопрос о замене негодных, слабых, безвольных работников, заменять болтунов, не способных организовать живое дело.

Нередко бывает, что заведется такой никчемный, не способный на живое дело болтун и годами губит дело. А наши наркоматы, обкомы, горкомы партии спокойно взирают на это и не принимают мер к тому, чтобы вышибить такого, с позволения сказать, «работника».

Бывает у нас нередко так. Получив завод срочное задание по выпуску особо нужной продукции. А во главе этого предприятия стоит горе-хозяйственник, не работник, способный организовать это задание, а болтун.

Спросит секретарь обкома такого директора, как идет дело с выполнением задания, а болтун отвечает: — «Важнаем, товарищ секретарь».

Ну, секретарь и доволен. Раз нажимает, значит дело идет.

Однако вскоре выясняется, что никакого дела нет и задание не выполняется. Снова спрашивает директор секретаря обкома: «В чем дело, почему не выполняется задание?» «Осваиваем, товарищ секретарь», — отвечает болтун. Секретарь удовлетворится и этим ответом.

Раз человек осланивает, значит будут скоро результаты. Но дело вперед не движется. Опять запрос к директору: «Почему до сих пор не выпускаете продукции?» «Заедает, товарищ секретаре, на-днях поправим дело». Проходит время, нет никакой продукции. «Что у нас делается на заводе?», спрашивает секретаря. «Устроим неполадки и неувязки», отвечает болтун.

Так и мочит без конца голову, и если, товарищи, паче чаяния, все же такой директор с большим запозданием выпустит немного продукции, то не ждите, что у такого директора продукция будет выпускаться систематически. Ждите наверняка, что скоро он прекратит этот выпуск. И если его спросите: «Что случилось, почему вы только что начали выпускать продукцию и уже прекратили?» — так и знайте, что болтун и тут найдет вам ответ и в таком случае обязательно заявит: «заделы все сделаны».

Вот так и водит за нос наших секретарей обкомов такие горе-руководители предприятий, такие болтуны.

Вооружились эти болтуны словечками: «осваиваем», «заедает», «устраиваем неполадки и неувязки», и живут себе за государственный счет, расходуют громадные средства, а в народное хозяйство ничего не дают.

А многие наши руководители слушают такие ответы и удовлетворяют ими, хотя в точности не знают, что, собственно, хочут сказать горе-хозяйственник. Получается, как это в песне поется, — «...и кто его знает, на что намекает» (с м е х). В песне, правда, в конце концов выясняется, о чем идет речь. Там, как вы помните, сердце принимает некоторое участие в этом деле, и дело проясняется. А вот в отношении болтунов дело так и остается неразгаданным. Тут сердца, видимо, мало. Надо головой поработать и раскутать во-время болтуна.

Пора, товарищи, вытаскать такого сорта хозяйственников на свет божий. Болтунов, людей не способных на живое дело, нужно освободить и ставить на меньшую работу, безотносительно к тому, являются они партийными или беспартийными.

Есть у нас, товарищи, и работники другого типа — невежды. Есть у нас и такие. Невежда — это человек, который ничего не знает и знать ничего не хочет. Невежда технику не изучает, новой техники не признает, о технологии понятия не имеет, в экономике предприятия не разбирается и не желает разбираться. Зато зазнайства у такого невежды хоть отбавляй.

Невежда убежден в том, что он все знает и ему изучать нечего, и нет такой силы в природе, которая могла бы убедить невежду в том, что он чего то не знает.

Об одном из своих героев Салтыков-Щедрин писал: «Он не был ни технолог, ни инженер... Он ничего не знал ни о процессе образования рек, ни о законах, по которым они текут вниз, а не вверх, но был убежден, что стоит только указать: от сих мест до сих — и на протяжении отмеренного пространства, наверное, возникнет материя, а затем попрямеему, и направо и налево, будет продолжать течь река».

Существуют подобные невежды и в наше время. Займет такой невежда пост директора ли предприятия, началька ли дороги или другой какой пост и ничего слушать не хочет. Ты ему говоришь о новой технике, о необходимости улучшения технологического процесса, о наведении чистоты и порядка на предприятии, а он сидит по уши в грязи, сидит прочно на своей невежественной основе и не обращает внимания ни на какие советы, ни на какие указания (в зале оживление). Я, дескать, сам соображаю, я сам все могу. Да еще обычно кичится своим пролетарским происхождением.

Само собой разумеется, что нечего ждать от такого, с позволения

сказать, руководителя перехода на производство новой продукции, лучшего качества и введения новой техники.

Надо, товарищи, разоблачать таких невежд и гнать их в шею от руководства. Нельзя терпеть невежд во главе предприятий и вообще на руководящих постах. Они только портят живое дело.

Но для того, чтобы своевременно заменять негодных работников, для того, чтобы во-время выдвигать новых людей, знатоков своего дела, надо, товарищи, исправить положение дел с изучением, подбором и выдвижением кадров как в партийных, так и в хозяйственных организациях.

В частности, надо решительно улучшить работу заместителей наркомов по кадрам, которые работают уже давно, однако до сих пор проявляли себя очень и очень слабо.

Несколько слов, товарищи, о полिटотделах железнодорожного и водного транспорта.

Тут следует сказать одно — пора покончить с отрывом политотделов железнодорожного и водного транспорта от территориальных партийных организаций и сделать политотделы подотчетными обкомам и горкомам партии.

Нужно прямо и открыто сказать, что политотделы на транспорте, особенно на железнодорожном, работают крайне неудовлетворительно. Политотделы работают по-капеллярски, вместо работы занимаются сбором многочисленных сводок с мест, посылают огромное количество телеграфных и письменных директив.

Многие политотделы превратились в плохой придаток ведомственных учреждений транспорта, они замазывают ведомственные недостатки и не выполняют даже такой элементарной обязанности, как сигнализация парторгам о недостатках в работе транспорта.

Находятся такие работники политотделов, которые забыли о своих большевистских обязательствах перед партией и страной, обрели себе спокойную жизнь за счет государства и стоят в стороне от работы по подъему транспорта.

Товарищи, из организационных вопросов следует остановиться далее на вопросе о хозяйственно-производственных активах.

Надо сказать, что у нас за последнее время ослабла работа с активом. Во многих наркоматах вовсе забросили эту работу и не созывают активы.

Это не в малой степени объясняется завышением некоторых наших руководителей.

Такие руководители считают, что они сами все знают и не нуждаются в том, чтобы посоветоваться с активом, чтобы учесть опыт низовых работников, инженеров, техников, станковцев.

Такие руководители боятся развернуть критику и самокритику. Такие руководители забывают то, чему учил нас товарищ Сталин.

Вы помните, как товарищ Сталин на совещании станковцев благодарил участников совещания за помощь, которую они оказали своими выступлениями и советами. Товарищ Сталин на этом совещании говорил: «Разве можно сомневаться в том, что руководители, пренебрегающие этим опытом, не могут считаться настоящими руководителями?»

Необходимо восстановить значение производственно-хозяйственных активов на предприятиях и в наркоматах. Активы должны играть значительную роль в деле лучшего использования опыта низовых хозяйственных и партийных работников, инженеров, техников, станковцев. Активы должны играть значительную роль в разъяснении работникам промышленности значения важнейших мероприятий в области промышленности и транспорта. Активы

надо собирать как с привлечением на них работников различных отраслей промышленности, так и по отдельным отраслям промышленности и транспорта. Хозяйственные руководители и партийные организации обязаны тщательно готовить собрания активов с тем, чтобы обеспечить на них серьезное и деловое обсуждение поставленных вопросов.

Теперь о социальном и стахановском движении. О значении его говорить нечего. Я хочу отметить только, что у нас на многих предприятиях партийные и профсоюзные организации неудовлетворительно руководят делом социальным и стахановским движением.

Только формальным отношением к руководству стахановским движением можно объяснить, что на предприятиях могут уживаться такие факты, как охват стахановским движением на предприятии половины и более всех рабочих и наличие в то же время на этом предприятии грязи и захламленности в цехах, наличие большого количества рабочих, не выполняющих нормы, и даже невыполнение этим предприятием своих производственных планов.

Необходимо всемерно развивать стахановское движение, направлять инициативу стахановцев на повышение производительности труда, на разрешение важнейших вопросов производства, на подтягивание отстающих участков производства.

Наконец, товарищи, последний вопрос. Речь идет о том, что на предприятиях все еще продолжается неправильная практика проведения в рабочее время собраний, заседаний, совещаний общественных организаций.

Вот почему в проекте резолюции, розданной вам, предлагается безусловно воспретить партийным, советским, профсоюзным и другим общественным организациям:

- а) созыв на предприятиях и в учреждениях в рабочее время собраний, заседаний и всякого рода совещаний;
- б) вызов в рабочее время рабочих и служащих;
- в) снятие рабочих и служащих предприятий и учреждений для поездки их на проведение текущих кампаний или в командировки по шэфским и т. п. делам;
- г) отвлечение в рабочее время рабочих и служащих предприятий и учреждений от их непосредственной работы для участия по поручению общественных организаций в обследовательских комиссиях и бригадах.

Нужно раз навсегда установить, что рабочие и служащие предприятий и учреждений выполняют поручения общественных организаций только в нерабочее время.

Таковы меры, которые нужно принять по линии организационных задач парторганизаций, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта.

Товарищи, наша промышленность была и есть база развития всего народного хозяйства. Промышленность была и есть руководящее начало во всей системе народного хозяйства. Промышленность ведет вперед все наше социалистическое хозяйство, включая сельское хозяйство и транспорт. Промышленность была и есть база оборонной мощи страны. Задача заключается в том, чтобы неустанно двигать вперед дело развития социалистической промышленности.

Новые и большие задачи стоят перед нашей промышленностью и транспортом в 1941 году. Необходимо дело организовать так, чтобы уже в этом году ни в одной области, ни в одном городе и промышленном центре не осталось ни одного отстающего предприятия.

В нашей промышленности не должно быть отстающих предприятий. Все заводы, фабрики, шахты, железные дороги обязаны выполнять план.

Бороться за выполнение плана, обеспечить выполнение плана, работать по плану, это значит:

- а) выполнять годовой, кварталный и месячный планы по выработке продукции не в среднем, как это было до сих пор, а равномерно, по плану, по заранее разработанному графику производства готовой продукции;
- б) выполнять план не только в среднем по отрасли промышленности, как это было до сих пор, а выполнять его по каждому предприятию в отдельности;
- в) выполнять план не только в среднем по предприятиям, как это было до сих пор, но выполнять план ежедневно, в каждом цехе, в каждой бригаде, на каждом станке и в каждой смене;
- г) выполнять план не только по количественным показателям, но обязательно и качественно, комплектно, по ассортименту, с соблюдением установленных стандартов и по установленной плану себестоимости.

Мы должны и можем добиться уже в ближайшее время дальнейшего подъема нашей промышленности и транспорта. Надо только, чтобы все наши партийные организации, все руководящие работники промышленности и транспорта со всей большевистской настойчивостью взялись за немедленную ликвидацию недостатков в работе промышленности и транспорта, коренным образом улучшили свою работу в этой области.

Мы не можем удовлетвориться уже достигнутым и не видеть крупных недостатков в работе промышленности и транспорта. Терпимость к этим недостаткам чрезвычайно опасна и вредна.

Нельзя терпеть, чтобы у нас где-либо жгли и процветали настроения благодушия и довольства достигнутым. Такие настроения делают работников нетребовательными и слабыми в отношении к недостаткам. Такие настроения не к лицу большевикам.

Большевик должен отличаться непримиримостью к недостаткам, требовательностью к себе, ко всей своей работе. Этому учит нас товарищ Сталин (бурые аплодисменты).

Для большевика интересы государства, интересы своей родины должны быть превыше всего. Большевик должен быть дисциплинированным в выполнении решений партии и правительства. Закон есть закон для всех. Мы все слуги государства. Этому учит нас товарищ Сталин (аплодисменты).

Большевик должен быть подлинным борцом против рутины в вопросах новой техники, новой продукции, новых методов производства. Надо воспитывать у наших работников вкус к тому, чтобы овладеть техникой, выдвигать таких людей, которые способны оседлать технику, ибо техника без людей есть хлам. Большевик, революционер в технике, в хозяйстве — тот, кто умеет ломать устаревшие традиции, заменять их новыми и идти вперед. Этому учит нас товарищ Сталин (аплодисменты).

Нет сомнения в том, что наша партия, свято выполняя указания товарища Сталина, мобилизуя всю массу рабочих, служащих, инженеров и техников, в кратчайшие сроки добьется исключительной организованности, максимальной производительности в работе промышленности и транспорта. Промышленность и транспорт должны и будут работать значительно лучше, будут давать продукцию по всем отраслям гораздо больше и более высокого качества.

Под испытанным и мудрым руководством вождя народов товарища Сталина наша великая родина пойдет вперед к новым, решительным победам коммунизма. (Бурые аплодисменты. Все встают).

Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год

Доклад тов. ВОЗНЕСЕНСКОГО

I. ИТОГИ 1940 ГОДА

Товарищи! 1940 год в жизни Советского Союза был годом нового социалистического подъема и дальнейшего движения вперед. Ни экономический кризис в капиталистических странах, ни империалистическая война не остановили и не могли остановить развитие нашего народного хозяйства.

Советская экономика не подвержена влиянию лихорадки, которую переживает капиталистическое хозяйство каждый раз, особенно под ударами кризисов и войн. Тем не менее, уроки современной империалистической войны имеют некоторое значение и для нас.

Современная империалистическая война, если рассматривать ее с технико-экономической стороны, является войной моторов. Моторы в воздухе, моторы на земле. Соотношение сил между двумя группами воюющих капиталистических стран в значительной степени меняется в зависимости от производства моторов. Мотор требует высокой техники, много нефти и цветных металлов. Вся промышленность капиталистических стран, в том числе Соединенных Штатов Америки, перестраивается в этом направлении.

Современная империалистическая война является также в значительной степени войной резервов. Длительность войны, ее разрушительный характер, развал международного буржуазного разделения труда — все это требует огромных сырьевых, топливных, металлургических и производственных резервов для воюющей империалистической страны.

Советский Союз не может не учитывать этих технико-экономических, как и других особенностей современной войны и принимает меры к тому, чтобы вооружать свое народное хозяйство передовой техникой и вообще держать страну в состоянии должной готовности.

Прилегу самые общие показатели роста уровня производства Союза Советских Социалистических Республик и Соединенных Штатов Америки за последние годы. Если 1929 год принять за 100, то уровень производства в 1940 году выглядит следующим образом:

Соединенные Штаты Америки	
1940 год	111%
Союз Советских Социалистических Республик	
1940 год	534%

В 1940 году на основе военной мобилизации промышленности Соединенные Штаты Америки, по последним данным, увеличили свое производство по сравнению с 1929 годом всего на 11%. В то же время Советский Союз за это время увеличил продукцию всей социалистической промышленности в 5,3 раза.

Таковы закономерности капиталистического и социалистического воспроизводства. При этом в экономическом отношении, то-есть в производстве на душу населения, мы, как известно, еще отстаем от Соединенных Штатов Америки, причем по стали, углю, по электроэнергии мы отстаем в три-четыре раза. Ликвидировать это отставание, то-есть решить главную экономическую задачу СССР, нам еще предстоит.

Народное хозяйство СССР развивается планомерно, по законам расширенного социалистического воспроизводства, что означает прежде всего неуклонный рост производства во всех отраслях народного хозяйства.

Продукция промышленности СССР выросла за три года третьей пятилетки с 95,5 миллиарда рублей в 1937 году до 137,5 миллиарда рублей в 1940 году, или на 44%, в том числе продукция машиностроения и металлообработки выросла на 76%.

В отношении выпуска оборонной продукции правительство исходило из простой истины: если хочешь, чтобы никакие «случайности» не застали наш народ врасплох, — порох держи сухим и не жалей средств на производство самолетов, танков, вооружения, военных кораблей и снарядов.

Производство средств производства в промышленности в 1940 году выросло на 13,8% против 1939 года и на 52% против 1937 года. Производство средств потребления выросло в 1940 году на 7% против 1939 года и на 33% против 1937 года. Рост производства сопровождался в Советском Союзе перестройкой промышленности, особенно машиностроения, для выпуска самой передовой современной техники, необходимой народному хозяйству и для обороны страны.

Тем не менее, задание третьей пятилетки по темпам роста промышленной продукции немного недоовыполнено. Вместо 14% по пятилетнему плану, фактические среднегодовые темпы роста продукции за истекающие три года составили около 13%. Это недоовыполнение задания по темпам роста производства связано прежде всего с отставанием черной металлургии в начале третьей пятилетки от установленного плана.

Железнодорожные перевозки выросли с 392 миллиардов тонно-километров в 1939 году до 409 миллиардов тонно-километров в 1940 году. Речные перевозки увеличились до 36 миллиардов тонно-километров против 34,6 миллиарда тонно-километров в 1939 году. Однако в работе железнодорожного транспорта имеют место серьезные дефекты: продолжают нерациональные перевозки, загружающие транспорт, не ликвидированы узкие места в пропускной способности ряда узлов и направлений.

Выросла валовая продукция зерна, сахарной свеклы, подсолнечника, картофеля и овощей. Продукция зерновых культур по СССР в 1940 году составила около 7,3 миллиарда пудов.

Выросло в 1940 году поголовье скота в колхозах: крупного рогатого скота — на 12%, свиней — на 15%, овец — на 25% и коз — на 34%. Общественное колхозное животноводство уверенно повышает свою долю во всем поголовье скота в стране.

Расширенное социалистическое воспроизводство означает затем неуклонный рост социалистического накопления, что прежде всего видно из уровня капитальных вложений.

Объем капитальных вложений в народное хозяйство СССР составил в 1940 году почти 38 миллиардов рублей (в том числе около 6 миллиардов рублей по нецентрализованным капитальным вложениям).

За три года третьей пятилетки объем капитальных вложений в народное хозяйство СССР составил 108 миллиардов рублей (в том

числе 17,5 миллиарда рублей по централизованным капитальным вложениям).

За три года третьей пятилетки вступило в строй в государственной промышленности (не считая районной промышленности местного значения) до 2 900 фабрик, заводов, шахт, электростанций и других предприятий. Напомним, что за всю первую пятилетку в СССР было введено в действие всего 1 500 промышленных предприятий.

В результате строительства новых предприятий за три года третьей пятилетки введены в действие 51 миллион тонн мощности по добыче угля на новых шахтах, около 2 400 тысяч киловатт мощностей на электростанциях, доменных печей по выплавке чугуна мощностью в 2 900 тысяч тонн, около 1 миллиона хлопкопрядильных веретен и другие производственные мощности.

Однако план капитальных работ и ввода в действие новых мощностей все же невыполнен.

Расширенное социалистическое воспроизводство в СССР означает далее неуклонный рост материального уровня трудящихся, рост их потребления.

Абсолютный прирост народного дохода за три года третьей пятилетки составил в неизменных ценах 29,5 миллиарда рублей, в результате чего народный доход увеличился с 96 миллиардов в 1937 году до 125,5 миллиарда в 1940 году.

Фонды заработной платы в народном хозяйстве СССР выросли по отраслям хозяйства, предусмотренным в третьей пятилетке, с 82,2 миллиарда рублей в 1937 году до 123,7 миллиарда рублей в 1940 году, то есть в полтора раза.

Денежные доходы колхозов возросли с 14,2 миллиарда рублей в 1937 году до 18,3 миллиарда рублей в 1939 году. Предварительные данные за 1940 год показывают дальнейший значительный рост денежных и натуральных доходов колхозов по сравнению с 1939 годом.

Розничный товароборот в государственной и кооперативной торговле вырос со 126 миллиардов рублей в 1937 году до 174,5 миллиарда рублей в 1940 году.

Таким образом, несмотря на военные действия, имевшие место на границах Советского Союза в 1939 году и начале 1940 года, народное хозяйство СССР в истекшем году сделало значительный шаг вперед в деле осуществления третьего пятилетнего плана, уверенно набрав темпы роста из месяца в месяц.

Из итогов 1940 года необходимо особенно отметить начало серьезного роста выплавки металла и добычи топлива.

В конце 1940 года среднесуточное производство чугуна выросло до 46—47 тысяч тонн против 40 тысяч тонн в конце 1937 года.

Выплавка стали увеличилась до 58—59 тысяч тонн против 50—51 тысячи тонн в конце 1937 года.

Суточная добыча угля по Наркомату угольной промышленности поднялась к концу 1940 года до 467 тысяч тонн против 370 тысяч тонн в конце 1937 года.

Среднесуточная добыча нефти и газа в конце 1940 года поднялась до 97—98 тысяч тонн против 84—86 тысяч тонн в конце 1937 года.

Несмотря на этот рост, нельзя признать достаточным начавшийся подъем в металлургии и топливной промышленности. Увеличение производства металла отстает от заданий третьего пятилетнего плана и еще не обеспечивает растущих потребностей народного хозяйства СССР. Не устранено еще отставание нефтяной промышленности от заданий третьей пятилетки.

Из итогов 1940 года необходимо также отметить поднятие трудовой дисциплины и увеличение рабочего времени, затрачиваемого рабочими

и служащими на производстве. Улучшение работы промышленности и транспорта во второй половине 1940 года в значительной мере обусловлено укреплением трудовой дисциплины и увеличением рабочего времени. Прежде всего это сказалось в таких отраслях добывающей промышленности, как в рудной и угольной, что в свою очередь обеспечило производственный тыл для подъема металлургии и других отраслей народного хозяйства.

Однако далеко не все предприятия и наркоматы использовали возможности роста производства, которые созданы Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 26 июня 1940 года. К числу этих наркоматов прежде всего относятся Наркомат лесной промышленности и Наркомат промышленности строительных материалов. Предприятия этих промышленных наркоматов, хотя несколько и улучшили свою работу во второй половине года, все же за 1940 год значительно недополнили план. Наркомы лесной промышленности и строительных материалов должны из этого факта сделать серьезные выводы.

В 1940 году подготовлены предпосылки для ускорения темпов развития промышленности и всего народного хозяйства СССР по сравнению с первыми годами третьей пятилетки. К этим предпосылкам прежде всего относятся:

а) начавшийся подъем в металлургии и топливной промышленности, создающий прочную базу для роста всего народного хозяйства;

б) увеличение рабочего времени примерно на 15% по сравнению с первыми годами третьей пятилетки и решительное укрепление трудовой дисциплины.

Самой жизненной и решающей предпосылкой дальнейшего подъема является внимание партийных организаций в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта.

Таковы основные хозяйственные итоги 1940 года.

II. ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПЛАН 1941 ГОДА

Задачи народнохозяйственного плана 1941 года вытекают из решений XVIII съезда ВКП(б) о третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства. Государственный план 1941 года, принятый Центральным Комитетом ВКП(б) и Советом Народных Комиссаров Союза ССР, исходит из следующих основных задач:

Во-первых, закрепить самостоятельность и независимость нашего народного хозяйства от капиталистического окружения, не быть зависимыми от капиталистического хозяйства, особенно в металлургии и машиностроении.

Обеспечение независимости народного хозяйства СССР от капиталистического окружения является формой нашей борьбы с капитализмом. Империалистическая война, захватывая рынок в большинстве капиталистических стран, подчеркнула эту задачу. В плане 1941 года она решается путем форсированного роста производства специальных видов машин, редких металлов, а также программой строительства новых предприятий, особенно в области машиностроения и металлургии.

Во-вторых, план 1941 года исходит из задач всемерного развития социалистического производства во всех отраслях народного хозяйства, что означает новый шаг вперед в деле завершения строительства бесклассового социалистического общества в СССР.

В плане 1941 года эта задача решается быстрыми темпами подъема социалистической промышленности, особенно ее ведущих отраслей, а также транспорта и сельского хозяйства.

Встретных, план 1941 года исходит из задачи не допустить диспропорций в народном хозяйстве, а возможность прорыва перекрыты увеличением и созданием новых государственных резервов.

Известно, что пропорции в народном хозяйстве СССР меняются в зависимости от задач, которые партия и правительство ставят перед народным хозяйством. Применительно к плану 1941 года задача не допустить в народном хозяйстве диспропорции означает дать более высокие темпы роста металлургии и машиностроению, а следовательно, всей группе, производящей средства производства. Особенно необходим дальнейший рост производства чугуна, стали, цветных металлов, угля, нефти и максимальное развитие всех видов машиностроения.

Принятый Центральным Комитетом ВКП(б) и Советом Народных Комиссаров СССР государственный план развития народного хозяйства Союза ССР на 1941 году предусматривает следующие основные хозяйственные задачи:

довести выпуск валовой продукции промышленности СССР до 162 миллиардов рублей с ростом против уровня 1940 года на 17—18%; увеличить производство чугуна до 18 миллионов тонн, выплавку стали — до 22,4 миллиона тонн и производство проката — до 15,8 миллиона тонн;

обеспечить добычу угля в размере 191 миллиона тонн, нефти с газом — 38 миллионов тонн и торфа — 39 миллионов тонн;

обеспечить рост продукции машиностроения против 1940 года на 26%;

обеспечить прирост мощностей электростанций на 1 миллион 750 тысяч киловатт;

увеличить мощность хлопчатобумажной промышленности на 850 тысяч придельных веретен;

увеличить валовую продукцию зерновых культур на 8%;

обеспечить среднесуточную погрузку на железных дорогах в размере 103 тысячи вагонов;

увеличить розничный товароборот государственной и кооперативной торговли до 197 миллиардов рублей;

увеличить производительность труда в промышленности и строительстве на 12%;

снизить себестоимость промышленной продукции на 3,7% и обеспечить за этот счет дополнительные накопления в промышленности в размере 7,3 миллиарда рублей;

выполнить программу капитальных вложений в размере 57 миллиардов рублей (в том числе 9 миллиардов рублей по децентрализованным капиталовложениям);

обеспечить дальнейшее увеличение материальных и финансовых государственных резервов.

Таковы основные показатели государственного плана 1941 года.

По отдельным отраслям народного хозяйства план предусматривает следующие задачи.

Промышленность

Рост производства средств производства и предметов потребления в промышленности СССР виден из следующих данных (в миллиардах рублей):

	1940 г.	1941 г. (план)	
Производство средств производства			с 83,9 до 103,6, или на 23,5%
увеличивается			
Производство предметов потребления			с 53,6 . . . 58,4 . . . 9%
увеличивается			

Таким образом, рост производства предметов потребления сопровождается еще более быстрым ростом производства средств производства.

В этом опережающем росте средств производства виден прогрессивный характер социалистического общества, двигающего вперед свои производительные силы.

Рост отдельных видов продукции в 1941 году по отношению к уровню 1940 года составят:

Уголь	116%
Нефть	111%
Электрэнергия	114%
Чугун	121%
Сталь	122%
Качественный прокат	123%
Алюминий	166%
Мель	131%
Никель	199%
Молибден	428%
Паровозы	142%
Товарные вагоны	194%
Станки	128%
Цемент	138%
Выпуска древесины	136%
Бумага	124%
Хлопчатобумажные ткани	111%
Обувь кожаная	111%
Сахар-песок	127%
Консервы	124%

План 1941 года в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года требует решительного улучшения качества продукции. Во всех отраслях промышленности стоят новые качества задачи по выпуску более производительных машин, различных высококачественных сортов металла, новой передовой техники.

Черной металлургии предстоит увеличить выпуск специальных легированных сталей против уровня 1940 года на 100%, производство специального листа — на 85% и быстрорежущей стали — на 125%.

Цветная металлургия должна обеспечить высокое качество цветных и редких металлов, не уступающее стандартам передовых в техническом отношении капиталистических стран.

Это необходимо помнить тем более, что Наркомат цветной металлургии еще не извлек всех уроков из известного решения Центрального Комитета ВКП(б) в отношении качества продукции предприятий этого наркомата.

Машиностроению предстоит обеспечить массовое производство новой техники, высокопроизводительных станков, прессов. В частности, производство станков автоматов и полуавтоматов увеличивается на 76%.

Промышленность СССР имеет возможность не только выполнить, но и перевыполнить план 1941 года. Уровень производства, достигнутый в IV квартале 1940 года, создает прочную базу для выполнения и перевыполнения программы 1941 года. В качестве примера приведу задачу по выплавке чугуна и по выпуску товарных вагонов.

Среднесуточная выплавка чугуна в IV квартале 1940 года уже достигла почти 95% среднесуточной выплавки, предусмотренной планом 1941 года. Таким образом, против уровня IV квартала 1940 года металлургам для выполнения годового плана надо поднять выплавку примерно на 6%. Ясно, что этот план не только выполним, но может быть и перевыполнен.

Или возьмите производство товарных вагонов. Среднесуточный фактический выпуск вагонов в IV квартале 1940 года уже составил 90% от предусмотренного планом среднесуточного выпуска вагонов в 1941 году. Следовательно, вагоностроителям для выполнения плана 1941 года

необходимо по сравнению с IV кварталом 1940 года поднять выпуск вагонов примерно на 12%. Ясно, что и здесь план не только выполнен, но может быть и перевыполнен.

Необходимо лишь мобилизовать в промышленности неиспользованные возможности и резервы.

Во-первых, к таким возможностям и резервам относятся полное использование наличного оборудования.

Итоги переписи станков и прессов, о которой уже частично говорил тов. Маленков, свидетельствуют об огромном росте парка металлорежущих станков и кузнечно-прессового оборудования в промышленности СССР и больших возможностях нашего машиностроения.

Перепись металлообрабатывающего оборудования проводилась в 1932 году и в 1940 году. За это время общее количество металлорежущих станков, имеющих в промышленности СССР, увеличилось в 3,5 раза и кузнечно-прессового оборудования в 3 раза. Этот рост означает величайший итог второй и третьей пятилеток социалистического строительства в развитии промышленности и особенно машиностроения.

Однако те же итоги переписи показывают, что металлорежущие станки и кузнечно-прессовое оборудование у нас используются крайне неудовлетворительно. Перепись выявила, что на предприятиях и стройках неустановленных к 1 ноября 1940 года около 46 тысяч станков и 8 тысяч единиц кузнечно-прессового оборудования.

Кроме того, 70 тысяч станков и 15 тысяч единиц кузнечно-прессового оборудования в день переписи 1 ноября 1940 года не работали. Станки и пресса простаивали как из-за ремонта, так и по разным внутризаводским причинам: несвоевременная доставка инструмента, материалов, фабрикатов, недостаток рабочих.

Если из общего числа неустановленных и неработавших металлорежущих станков исключить находившихся в монтаже и в ремонте, а также станки, которые предприятия считают негодными, то и в этом случае оставалось свыше 30 тысяч неустановленных, а из числа установленных 38 тысяч неработавших, что в общей сложности составляет 68 тысяч станков. Насколько значителен этот резерв советского машиностроения, видно из того, что США выпускали в лучшей для них 1929 год около 65 тысяч станков.

Во-вторых, к возможностям и резервам роста промышленности необходимо отнести повышение техники производства, применение более совершенных машин и внедрение передовой технологии. Разрешите привести несколько примеров на эту тему.

Первый пример — автоматизация технологического процесса в литейном деле. Сущность процесса заключается в следующем. Обычно изделие формируется в земляных формах, в опоках. При автоматизации литейного дела, как это, например, имеет место на Климовском машиностроительном заводе, формовка изделия в земляные формы не производится. Вместо этого осуществляется заливка металла в постоянные металлические формы, установленные на специальной литейной машине карусельного типа, состоящей из 12 секций. Эта машина позволяет производить отливку изделия непрерывно и давать в день при двухсменной работе 10 тысяч, или 3 миллиона отливок в год.

Непрерывная отливка в постоянные формы на машине карусельного типа, в сочетании с механизацией других операций и применением высокопроизводительных автоматов для механической обработки изделия после отливки, позволяет сократить производственные площади, занятые литьем, в 6 раз, сократить количество рабочих среднего разряда металлом в 2,5 раза, снизить брак литья вдвое, сократить количество метал-

лорежущего и вспомогательного оборудования в 4 раза, снизить себестоимость изделия вдвое и при этом получить чугунное литье по качеству, почти не уступающее бессемеровской стали.

Этот метод получения литья в постоянных формах необходимо широко распространить в машиностроении. Автоматизация производства создаст возможность резкого увеличения литья на существующих производственных площадях и снижения себестоимости изделий.

Второй пример — замена ковки деталей штамповкой. Сущность этой замены заключается в следующем. При ковке деталь обжимается между двумя плоскими бойками молота или прессы и постепенными ударами при непосредственном участии кузнеца принимает грубую форму с последующей довольно значительной механической обработкой на станке. При штамповке нагретый металл ударами мощного молота (прессы) загоняется в фасонную полость штампа (форму) с последующей незначительной обработкой на станке для обрезки излишка. В результате уменьшаются припуски на механическую обработку, в ряде случаев получается совершенно чистая поверхность, сокращается время на обработку и расход металла на изделие. Приведу пример с производством детали № 24 на Молотовском машиностроительном заводе:

	При ковке	При штамповке
Время изготовления детали	100 минут	7 минут
Отходы и стружка в % к чистому весу детали	120—150	40—50

Необходимо отметить, что штамповка потребует, конечно, более мощного и точного оборудования и изготовления штампов. Штамповка может быть применена на всех машиностроительных заводах с серийным и массовым производством.

Третий пример — автоматическая сварка голым электродом по методу Института электросварки Украинской Академии наук. Сущность метода заключается в следующем. Процесс сварки голым электродом производится под толстым слоем флюса. Под защитой этого слоя происходит концентрированный нагрев металла и более быстрое его плавление. Будучи защищен слоем флюса, расплавленный металл, а следовательно, и сварной шов, не содержит вредных примесей и приобретает повышенные механические свойства. За счет более быстрого процесса нагревания металла, автоматической подачи флюса и электрода, автоматического переключения сваривающего механизма создается огромная эффективность. Производительность труда возрастает в 5—10 раз, сокращаются затраты труда и материалов.

Широко применение метода автоматической сварки возможно и необходимо на многих заводах машиностроения, в судостроении и строительстве.

Четвертый пример — станки с приборами автоматического контроля. Сущность этого контроля заключается в следующем. Контрольные операции над изготовляемой деталью, применяемые в обычной практике, не обеспечивают необходимой точности, уменьшают производительность станка, так как контрольные операции связаны со снятием детали со станка, остановкой его и, следовательно, с потерей времени. При автоматическом контроле к станку-автомату прикрепляется прибор, позволяющий независимо от рабочего, без снятия детали и остановки станка автоматически проверять качество и готовность детали. Метод автоматического контроля обеспечивает точность в производстве и резко уменьшает брак, сокращает простой станка на 20—30% и создает возможность обслуживания одним рабочим 3—4 станков вместо одного. Хотя область применения автоматического контроля очень широка, дело это на наших заводах развито крайне слабо.

Таким образом, применение передовой техники и технологии создает большие дополнительные возможности роста производства.

В-третьих, к возможностям и резервам дальнейшего роста производства относится снижение себестоимости и многочисленных непроизводительных издержек.

Прибыльность социалистической промышленности растет из года в год. Чистая прибыль предприятий промышленных наркоматов СССР составила в 1938 году 5,2 миллиарда рублей, в 1939 году — 8,5 миллиардов рублей, а в 1940 году составила уже около 14 миллиардов рублей. Известно, что капиталистический закон прибыли не господствует в советской промышленности. Политика партии в отношении развития тех или иных отраслей промышленности определяется не размерами их прибыли, а интересами победы социализма и сохранения независимости СССР от капиталистического мира. Иначе у нас развивалась бы быстрее всех, например, мукомольная или водочная промышленности, как более прибыльные, а не тяжелая промышленность.

Тем не менее ликвидация убытков в промышленности и снижение себестоимости является нашей первоочередной задачей, так как это оздоравливает предприятия, улучшает их оборотные средства, поможет ускорению темпов производства. Нельзя поэтому признавать нормальным сохранение убытков в некоторых важнейших отраслях промышленности, например, в лесной промышленности в 1940 году, где на каждый кубометр древесины получен убыток в 11—12 рублей, и в сланцевой промышленности, где на каждую тонну добытых сланцев в 1940 году получен убыток в 33 рубля.

Возможности сокращения издержек производства и себестоимости у нас имеются буквально на каждом шагу. Возьмите размеры брака. Ряд предприятий явно не справляется с задачей выпуска доброкачественной продукции. Потери от брака на предприятиях машиностроительных наркоматов и Наркомата черной металлургии в 1940 году составили около 2 миллиардов рублей. Сокращение этого брака наполовину означало бы чистый дополнительный прирост продукции в миллиард рублей.

Серьезным источником снижения издержек производства является сокращение непроизводительных административно-управленческих расходов. Эти расходы слишком велики. Численность служащих на предприятиях по отношению к рабочим слишком большая.

В 1937 году в промышленности союзных и республиканских наркоматов в среднем на 1,000 рабочих приходилось 75 служащих, в 1939 году — 90 служащих и в 1940 году — 87 служащих. Как видите, в 1940 году количество служащих на 1,000 рабочих несколько сократилось, но все же оно значительно выше 1937 года. Мы можем и должны снизить удельный вес служащих по крайней мере до уровня 1937 года, что и предусматривается планом 1941 года. Это даст дополнительные трудовые резервы для производства и сократит непроизводительные издержки производства.

Чтобы использовать все эти и другие возможности роста промышленности, надо развить систему материального поощрения работников, хорошо и экономно выполняющих план, а для этого — до конца ликвидировать уравниловку и несправедливость в оплате труда на производстве.

Несправедливость и уравниловка сохранились на производстве между вспомогательными и основными производственными рабочими: как правило, вспомогательные рабочие имеют более льготные нормы выработки, а выполнение их контролируется недостаточно.

Несправедливость существует и в оплате труда хозяйственных руководителей и инженерно-технических работников предприятий: руко-

водители, выполняющие план, и горе-руководители, срывающие план, оплачиваются одинаково. Ликвидация этой несправедливости, правильная практика материального поощрения работников разбудит новые возможности роста нашей промышленности.

Таковы задачи плана 1941 года в области промышленности.

Сельское хозяйство

Перехожу к вопросам сельского хозяйства. 1940 год для сельского хозяйства был годом дальнейшего укрепления колхозного строя и подъема сельского хозяйства. Наиболее важными мероприятиями партии и правительства, направленными на укрепление колхозного строя, за последний год надо считать:

во-первых, меры по охране общественных земель колхозов от разбазаривания. Эти меры подрывали тенденцию размысливания частнособственнических отношений в деревне, о чем товарищ Сталин в свое время предупредил партию; во-вторых, переход к исчислению поставки продуктов колхозов и животноводства с учетом реальной площади. Это решение развало инициативу колхозников в деле быстрого роста общественного хозяйства, особенно общественного животноводства в колхозах;

в-третьих, решения Центрального Комитета ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров СССР о дополнительной оплате труда колхозников за повышение урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности животноводства по Украинской ССР.

Эти решения и мероприятия являются историческими для развития и закрепления победы социализма в деревне. На их основе растет и крепнет социалистическое сельское хозяйство. Поднялся также значение и роль планирования сельского хозяйства. Показатели плана урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности животноводства приобретают теперь большую значимость в связи с дополнительной оплатой труда колхозников, перевыполняющих эти показатели. Тем самым план в сельском хозяйстве получил дополнительную огромную силу.

На 1941 год рост посевных площадей по основным сельскохозяйственным культурам предусматривается в следующих размерах:

Все посевные площади составят	157 млн. га,	на 103,9% к 1940 году
В том числе:		
зерновые	111,1	100,2%
технические	12,0	101,7%
овоще-бахчевые и картофель	11,4	112,9%
кормовые	22,5	124,3%

Из приведенных данных видно следующее:

1. Посевные площади в среднем по всем культурам растут почти на 4%.

2. Особенно быстро они растут по кормовым и овоще-бахчевым культурам.

3. Зерновые культуры почти сохраняются на уровне 1940 года. Изменение структуры посевных площадей связано главным образом с переходом к правильной севообороту и со значительным расширением площадей под кормовыми культурами.

Валовая продукция зерновых и технических культур по СССР также значительно растет. Валовая продукция зерна увеличилась в 1940 году на 7,3%, продукция сахарной свеклы выросла на 18,6%, подсолнечника — на 13,2% и картофеля — на 35,6%.

Несмотря на неблагоприятные условия погоды 1939/40 года (исключительно сильные морозы, затяжная весна, засушливая погода на Востоке), размер валовой продукции зерна и технических культур в 1940 году намного выше урожай благоприятного для сельского хозяйства 1913 года и последующих лет. Продукция хлопка и льна, хотя значительно превысила в 1940 году уровень 1913 года (по хлопку в 3,4 раза, а по льну в 1,5 раза), все же отстает от плановых заданий, что требует к себе внимания органов Наркомзема и местных партийных организаций.

Планом 1941 года предусматривается дальнейший рост валовой продукции сельского хозяйства: зерновой продукция, хлопчат-сырца, льна-волокна, сахарной свеклы, картофеля и других продуктов сельского хозяйства. Валовая продукция зерновых культур, преимущественно за счет роста урожайности, должна составить в 1941 году около 7 миллиардов 900 миллионов пудов.

При этом крайне важно отметить рост зерновой продукции в юго-восточных и восточных районах СССР. В Поволжье в 1940 году получен урожай зерновых культур в количестве 937 миллионов пудов, что превышает почти на 32% уровень 1913 года, считавшегося в России годом самого высокого урожая.

В общем сборе зерновых культур по СССР значительно возрос удельный вес восточных районов. Производство зерновой продукции в восточных районах Советского Союза в 1940 году, несмотря на засушливую погоду, составило 1.482 миллиона пудов и превысило уровень 1913 года на 88%. Таким образом, на юго-востоке и востоке нашей родины создана прочная житница народов Советского Союза.

Выросло число машин, применяемых в сельском хозяйстве Советского Союза. В 1940 году количество тракторов увеличилось до 523 тысяч против 483 тысяч в 1938 году, количество комбайнов — до 182 тысяч против 153 тысяч в 1938 году и множество других сложных и простых машин. На основе этой техники социалистического земледелия подъем производства в сельском хозяйстве стал устойчивым.

На основе мероприятий, проведенных ЦК ВКП(б) и СНК СССР о развитии общественного животноводства, установлении минимума поголовья скота в колхозах и переходе к исчислению масопоставок с гектара земельной площади, колхозы имеют крупные успехи в деле организации животноводческих ферм, роста поголовья скота и повышения продуктивности животноводства.

За три года третьей пятилетки количество ферм продуктивного скота увеличилось в колхозах в следующих размерах:

на 11—200 г. на 100—100 г.

Всего ферм увеличилось с 347 тысяч до 618 тысяч, или на 78%

В том числе:

Крупного рогатого скота	132	•	234	•	•	77%
Овцеводческих	71	•	216	•	•	204%
Свиноводческих	77	•	168	•	•	118%

К началу 1941 года на 100 колхозов в среднем приходится 261 ферма, в том числе 99 ферм крупного рогатого скота, 91 овцеводческая ферма и 71 свиноводческая ферма.

Поголовье рабочего и продуктивного скота в колхозных фермах за это время выросло до следующих размеров:

Крупного рогатого скота	до 20 миллионов голов
Овец и коз	41,9
Свиней	8,2
Лошадей	14,4

Количество крупного рогатого скота в колхозных фермах к концу 1940 года достигло уровня поголовья, которым располагала вся Герма-

ния в 1938 году. А Германия по праву считается страной развитого животноводства.

План 1941 года предусматривает в соответствии с желанием самих колхозов дальнейший рост колхозного животноводства, а именно: крупного рогатого скота — на 19%, в том числе коров на 24—25%, овец и коз — на 23—24%, свиней — на 38% и лошадей — на 9—10%.

Успехи сельского хозяйства СССР велики. Однако они могут быть еще большими, если мы мобилируем дополнительные возможности, ликвидируем недостатки и терпимость к ним со стороны органов Наркомата земледелия и Наркомата совхозов. К этим недостаткам надо отнести, по крайней мере, следующие:

1. Простот тракторов и комбайнов даже в горячий период сельскохозяйственных работ.
2. Потери урожая зерновых и технических культур, особенно из-за несвоевременной уборки.
3. Несколько преувеличенные потери в животноводстве и невыполнение заданий по продуктивности скота.
4. Наличие части колхозников, не выполняющих необходимого минимума трудодней, что задерживает скрытые трудовые резервы в сельском хозяйстве.

Переход по примеру Украины к системе дополнительной оплаты труда колхозников, получивших более высокую, по сравнению с планом, урожайность сельскохозяйственных культур и продуктивность животноводства, еще больше поднимет колхозное крестьянство на борьбу за дальнейший расцвет социалистического сельского хозяйства.

Таковы основные задачи плана 1941 года в области сельского хозяйства.

Транспорт

Перехожу к вопросам транспорта. Рост продукции народного хозяйства в стране с каждым годом предъявляет дополнительные требования к железнодорожному и водному транспорту в отношении перевозок огромной массы грузов. Увеличивается потребность транспорта в технической вооружении. Вместе с ростом грузооборота в стране повышается также потребность в рациональной организации грузопотоков.

Современная война показывает огромное значение транспорта в жизни стран и народов. Ни одна морская держава, если она хочет быть самостоятельной, не может обойтись без высоко развитого морского флота и морских путей сообщения. Но СССР — не только морская держава. Наша страна, что еще более важно, является крупнейшей железнодорожной державой. Значение железнодорожного транспорта в СССР столь же велико, как и значение морского флота для крупной морской державы.

На протяжении истекших лет Центральный Комитет ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров СССР проявили особую заботу о нуждах транспорта и всемерно укрепляли его. Военные действия в конце 1939 и начале 1940 года, которые пришлось вести Красной Армии, показали, что железнодорожный транспорт, несмотря на отдельные недостатки, справился и безусловно может справиться с мобилизационными потребностями нашей Красной Армии.

В 1941 году перевозки растут в следующих размерах:

Грузооборот железнодорожного транспорта увеличивается	до 431 миллиарда тонно-километров, или на 4%
Грузооборот речного транспорта увеличивается	до 46,3

Как видите, план 1941 года исходит из задачи значительно более быстрого роста речных перевозок с целью разгрузки железнодорожного транспорта и обеспечения водными перевозками быстро увеличивающихся массовых грузов. В связи со строительством и развитием водных путей—Днепро-Бугского канала, канала Москва—Волга, реконструкцией Мариинской водной системы—речной транспорт имеет полную возможность выполнить это задание.

Крупнейшим источником увеличения перевозок грузов в необходимых народному хозяйству размерах и направлениях является ликвидация нерациональных, то есть чрезмерно дальних и встречных перевозок. Сокращение времени пробега грузов снижает издержки производства товаров, уменьшает время, идущее на их производство, и, следовательно, ускоряет темпы расширенного социалистического воспроизводства.

Между тем, у нас в значительных размерах сохранились встречные и чрезмерно дальние перевозки. Хотя в целом по всем грузам дальность пробега в 1940 году немного сократилась против 1939 года,—все же дальность перевозок таких массовых грузов, как каменный уголь и лес, в 1940 году не только не уменьшилась, но даже увеличилась. Приведу несколько примеров нерациональных перевозок, имеющих место в 1940 году.

В Среднюю Азию—в районы Ташкентской и Ашхабадской железных дорог было завезено из Сибири 470 тысяч тонн кузнецкого угля. Между тем, потребность союзных республик Средней Азии, в том числе потребность самого железнодорожного транспорта, с избытком может покрываться за счет добычи местных углей, запасы которых очень велики.

Перевозки из Сибири кузнецкого угля осуществлялись в 1940 году даже в районы Куйбышевской, Казанской, Горьковской дорог и далее на запад—в количестве 2,5 миллиона тонн, хотя запасы угля, сланцев, торфа на Урале и в центральных районах Советского Союза также достаточно велики.

Нерациональные или чрезмерно дальние перевозки угля, когда львиная доля перевозимого угля затрачивается на топку паровоза, возмущает этот уголь, должны быть ликвидированы. Необходимо для этого увеличить добычу угля в центральных районах, на Урале и в Средней Азии. Необходимо для этого, чтобы Наркомат путей сообщения и Госплан по-настоящему контролировали ход перевозок.

Вследствие отставания Наркомата черной металлургии в проведении мер по ликвидации сложившейся узкой специализации прокатных станов в дефектов в организации снабжения металлом до сих пор осуществляются встречные перевозки металла между районами. Из районов УССР вывезено в 1940 году 12,5 миллиона тонн и завезено 900 тысяч тонн металла. Из районов Урала вывезено 2 миллиона тонн, а завезено 1,4 миллиона тонн металла. Из районов Центра вывезено 1,8 миллиона тонн и одновременно завезено 3,5 миллиона тонн металла. Из районов Северо-Запада вывезено 800 тысяч тонн и одновременно завезено 2 миллиона тонн металла. Таким образом, один и те же районы, отгружая большие количества металла, вместе с тем завозят их в обратном направлении из других районов.

Вследствие невыполнения Наркоматом черной металлургии решений XVIII съезда ВКП(б) о новых районах добычи марганцевой руды для нужд Урала и Сибири продолжается ее завоз из отдаленных районов Закавказья и Украины. Из Чиватур и Никополя на Урал было отправлено в 1940 году 185 тысяч тонн и в районы Сибири—90 тысяч тонн марганцевой руды. В то же время богатые месторождения марганцевых руд на Северном Урале и в Башкирии Наркоматом черной металлургии продолжают слабо разрабатываться.

Таким образом, дополнительные возможности улучшения работы железнодорожного транспорта, связанные с ликвидацией нерациональных перевозок, далеко не использованы. Между тем, уменьшение средней дальности перевозок, а следовательно, дальности пробега вагонов хотя бы на 10 километров против фактической дальности пробега в 1940 году даст возможность увеличить железным дорогам погрузку новых грузов почти на 1,5 тысячи вагонов в сутки.

В 1941 году железнодорожный транспорт получает от государства капиталовложения в объеме 6.500 миллионов рублей, что превышает уровень 1940 года почти на 55%. Количество вагонов, поступаемых в 1941 году железнодорожному транспорту, почти удваивается.

Перед железнодорожными дорогами прежде всего стоит задача привести в полный порядок существующие основные фонды—пути, подвижной состав, расширить узкие железнодорожные направления и узлы, снижающие эффективность работы всей железнодорожной сети страны.

Кроме некоторых специальных направлений и узлов, которые Наркомату путей сообщения предстоит в 1941 году усилить, необходимо обратить также внимание на усиление пропускной способности уральских железных дорог, которые до сих пор отстают в выполнении плановых заданий. Это отставание должно быть полностью ликвидировано, так как значение железных дорог Урала для народного хозяйства СССР очень велико.

Большие возможности железнодорожного транспорта заложены в ускорении оборота подвижного состава. О больших резервах железнодорожного транспорта свидетельствуют следующие факты:

Если время оборота вагона в 1940 г. принять за 100, то вагон находится:

в движении	19%	от всего времени оборота
на промежуточных станциях	11%	
под погрузкой и выгрузкой	21%	
под технической переработкой и прочими операциями	49%	

За 1940 год время оборота вагона на несколько часов сократилось по сравнению с 1939 годом. Однако здесь имеются еще очень большие возможности. Уменьшение оборота вагона за счет сокращения простоя под погрузкой и выгрузкой, а также технической переработкой на 3—4% создаст возможность увеличения погрузки новых грузов на железных дорогах примерно на 3,5 тысячи вагонов в сутки.

Но еще большие возможности имеются в народном хозяйстве для роста грузооборота—по линии водного транспорта. СССР—богатейшая страна по своим великим водным магистралям.

Перевозки по воде хотя и выросли в 1940 году, все еще отстают от плановых заданий и недостаточно облегчают работу железнодорожного транспорта. Особенно неблагоприятно обстоит дело на речном транспорте с перевозкой таких грузов, как лес, строительные материалы, уголь и нефть. Приведу несколько примеров.

В Ленинград и Ленинградскую область ежегодно поступает по железнодорожному транспорту 1,5 миллиона тонн леса. Между тем Наркомат речного флота имеет полную возможность организовать доставку этого леса водным транспортом по Беломорско-Балтийскому каналу и Мариинской водной системе. Этого требуют интересы народного хозяйства и железнодорожного транспорта.

В 1940 году на Орджоникидзевскую и Закавказскую дороги было завезено железнодорожным транспортом около 1,2 миллиона тонн леса. Эти перевозки могли быть целиком переключены на водный транспорт.

Между тем завоз леса по Волге в Каспийское море в районе Орджоникидзевского края и Закавказья Наркоматом речного флота организован крайне неудовлетворительно.

До сих пор недостаточно используется речной транспорт для разгрузки железных дорог от перевозок нефти. План нефтеперевозок за 1940 год не был выполнен, в частности не выполнен он по вывозу нефти из Астрахани вверх по Волге. В 1941 году Наркомату речного флота предстоит значительное увеличение перевозок нефти водой.

Данные об использовании речного флота свидетельствуют о наличии больших неиспользованных возможностей для увеличения водных перевозок.

В результате несвоевременного вывода судов из зимнего судоремонта в 1940 году Наркомат речного флота только по буксирной тяге недовыполнил задание почти на 1,3 миллиарда тонно-километров, в частности по крупнейшему Волжскому нефтяному пароходству это недовыполнение составило 750 миллионов тонно-километров.

Кроме того, вследствие задержки судов в летнем ремонте Наркомат речного флота недовыполнил задание по перевозке массовых грузов в 1940 году на 700 миллионов тонно-километров.

Сокращение простоев речного флота, которые до сих пор продолжают оставаться очень высокими, повышение качества судоремонта, особенно в зимний период, полное использование мощных водных магистралей Советского Союза являются неотложными задачами водного транспорта. У нас есть все необходимое для того, чтобы большое задание по увеличению речных перевозок в 1941 году на 28% водники не только выполнили, но и перевыполнили.

Таковы основные задания плана 1941 года в области транспорта.

Капитальное строительство

Перехожу к вопросам капитального строительства. Программа строительства и размещения предприятий, принятая на 1941 год Центральным Комитетом ВКП(б) и Советом Народных Комиссаров СССР, представляет собой величественный план. Он поднимает народное хозяйство СССР на решение новых, крупных задач строительства социализма.

Программа капитальных вложений в народное хозяйство СССР превышает уровень 1940 года более чем в полтора раза. В этой программе отражается прогрессивное движение социалистического общества. Чем вызван такой значительный рост капитальных вложений? Он вызван самыми насущными потребностями нашего развития и расширения социалистической промышленности, необходимо ускорить выполнение задачи преградить в экономическом отношении главные капиталистические страны.

Из общего объема централизованных капитальных вложений в 48 миллиардов рублей вложения в промышленность составят 30,6 миллиарда рублей, что превышает уровень 1940 года на 71%.

Особенно быстро растут капитальные вложения в следующие отрасли народного хозяйства:

• черную металлургию	на 122% против 1940 года
• цветную металлургию	93% " " "
• нефтяную промышленность	123% " " "
• строительство электростанций	148% " " "
• машиностроение	102% " " "

Из структуры капитальных вложений вы ясно видите политику нашей партии, рассчитанную на дальнейший подъем социалистической индустрии, а следовательно, всего народного хозяйства СССР.

Существенные сдвиги предусматривает план 1941 года в территориальном размещении новых предприятий. Объем капитальных работ по союзным республикам растет в 1941 году по сравнению с 1940 годом в следующих размерах.

По РСФСР рост составит 50%. При этом капиталовложения в районах Урала и Западной Сибири растут на 58%, в районах Юго-Востока — на 66% и в районах Севера и Северо-Запада — на 147%. Здесь создаются новые мощные промышленные базы Советского Союза. После того, как граница СССР возле Ленинграда исправлена, а безопасность Ленинграда серьезно укреплена, — Центральный Комитет партии и Совет Народных Комиссаров Союза ССР сочли возможным пойти в 1941 году на значительные капиталовложения в промышленность Ленинграда и Ленинградской области.

По Украинской ССР капиталовложения в народное хозяйство в 1941 году растут на 76%, причем рост имеет место особенно в машиностроении, металлургии, химической промышленности и на транспорте. Большие капитальные вложения производятся в народное хозяйство Молдавской ССР, особенно в ее промышленность и транспорт.

По Белорусской ССР капитальные вложения увеличиваются на 45%. Особенно быстрое развитие получает здесь топливная промышленность, машиностроение, электростроительство и транспорт.

Более высокие по сравнению со средним по Союзу намечены темпы роста строительства по союзным республикам Закавказья. Капитальные вложения в народное хозяйство Грузинской ССР растут на 101%, Армянской ССР — на 135%, и Азербайджанской ССР — на 122%. Наибольшие вложения получают здесь нефтяная промышленность, машиностроение, черная и цветная металлургия.

В союзных республиках Средней Азии капитальные вложения особенно увеличиваются в нефтяную и угольную промышленность, цветную металлургию и ирригационное строительство. Капиталовложения в народное хозяйство Таджикской ССР увеличиваются на 83%, Казахской ССР — на 51%, Киргизской ССР — на 132% и Туркменской ССР — на 72%. Наибольшие по объему капиталовложения получает народное хозяйство Узбекской ССР. Здесь создается местная угольная база, продолжается строительство Чарчикских гидростанций и азотно-тукового комбината.

По Карело-Финской ССР капиталовложения растут на 280%. Наиболее высокими темпами растут здесь строительство черной и цветной металлургии, электростроительство, строительство лесной и целлюлозно-бумажной промышленности, а также транспорта.

Народное хозяйство Литовской ССР, Латвийской ССР и Эстонской ССР в 1941 году будет впервые выполнять программу строительства социалистических предприятий. Большое развитие получают здесь машиностроение, топливная промышленность, электростроительство и текстильная промышленность. Роль социалистической индустрии в народном хозяйстве Прибалтики увеличивается в полном соответствии с интересами рабочих, крестьян и интеллигенции новых социалистических советских республик.

Предусмотренная планом 1941 года программа роста капитальных вложений ко многому обязывает наркоматы и местные партийные организации. Необходимо полностью реализовать намеченные фонды на материалы и оборудование, во-всю раздуть производство местных строительных материалов, своевременно подготовить кадры строительных рабочих.

В плане капитальных работ 1941 года по СССР предусмотрено строительство 2,955 новых и расширение существующих промышленных предприятий, в том числе:

продолжается и вновь начинается строительство 2.213 новых предприятий;

расширяется и реконструируется 742 действующих предприятия.

При таком размахе строительства новых предприятий крайне важное значение имеет организация правильной хозяйственной кооперации будущих предприятий в пределах экономического района. Необходимо предупредить промышленные наркоматы об этой весьма важной задаче. Между тем наркоматы не проявляют заботы относительно обеспечения новых предприятий кооперированными поставками, в том числе литьем, деталями и полуфабрикатами. Тот, кто рассчитывает на получение этих элементов производства со стороны, тем более из других экономических районов, может иметь серьезные издержки в погоне в эксплуатацию нового предприятия. Кооперация должна быть предусмотрена наркоматами и организована прежде всего в пределах данного экономического района.

В 1941 году по государственному плану должно быть введено в строй на полную или частичную мощность 1.576 промышленных предприятий, в том числе 1.151 новое предприятие и 425 реконструируемых.

По отдельным отраслям промышленности государственный план 1941 года предусматривает следующие задания по строительству и вводу в действие производственных мощностей и предприятий.

В угольной промышленности:

ввод в действие шахт общей мощностью в 27 миллионов тонн, в том числе 22,7 миллиона тонн по Наркомату угольной промышленности.

В нефтяной промышленности:

бурение скважин в размере 3.120 тысяч метров и ввод в действие 1.938 новых нефтяных скважин из бурения и 1.590 скважин из числа бездействующих.

В электростроительстве план предусматривает:

ввод в действие на электростанциях 1.750 тысяч киловатт новых мощностей, в том числе по районным электростанциям Наркомата электростанций 815 тысяч киловатт.

В черной металлургии:

а) ввод в действие новых доменных печей общей мощностью в 2.300 тысяч тонн чугуна в год, мартовских печей мощностью в 2.780 тысяч тонн, новых бессемеровских конвертеров, коковых батарей, горчичепрокатных станов, агломерационных лент и железорудных шахт;

б) развернутое строительство новых металлургических заводов: второго металлургического завода в Сибири, двух заводов на Урале, заводов — в Закавказье, Карело-Финской ССР и в Вологодской области.

В машиностроении:

а) строительство завода тяжелого машиностроения в Сибири, завода тяжелых кранов в Сибири, рачочных станов в Сибири, автоматов и револьверных станов на Урале, шлифовальных станов в Воронежской области, прецизионных станов в Пензенской области, заводов — протяжных станов, зуборезных станов и крупных токарных станов в Поволжье, завода продольно-строгальных станов и заводов автоматов и полуавтоматов в Сибири, завода токарных станов в Рязанской области и агрегатных станов в Ярославской области;

в) строительство заводов электроаппаратуры: трансформаторного на Урале, завода низковольтной аппаратуры в Поволжье, завода электро-

моторов в Сибири, электронизмерительных приборов в Краснодарском крае и завода реле и автоматики в Поволжье.

В текстильной промышленности:

а) ввод в действие 850 тысяч хлопкопрядильных веретен;

б) строительство хлопчатобумажных комбинатов в Сталинске, Барнауле, Ташкенте и Красноярске, бельятиного комбината в Астрахани и кардной фабрики в Ярославле.

Для выполнения плана капитальных работ требуется решительное улучшение работы Наркомата по строительству и строительным организациям.

Огромные возможности выполнения плана капитальных работ заложены в скоростном строительстве. Приведу в качестве примера строительство нового производственного корпуса Наркомата вооружения.

В декабре 1940 года наркомат получил от правительства задание выстроить новый производственный корпус к 1 апреля 1941 года, то есть немного больше чем за три месяца. Корпус должен иметь 19,5 тысячи квадратных метров с несколькими тысячами рабочих в каждой смене.

Наркомат организовал строительство корпуса с применением облегченных стандартных конструкций для достижения максимальной экономии материалов и быстрого ввода в действие стройки. Проект сооружения составлен и утвержден за 10 дней. Весь подготовительный к строительству период был также протекан за 10 дней, причем все металлоконструкции были изготовлены на стройке собственными силами строителей.

Вес всех материалов, потребных для строительства, сокращен против обычных норм в пять раз, расход металла не превышает расхода в обычном железобетонном сооружении. За счет малой трудоемкости работ и максимальной стандартизации количество рабочей силы потребовалось втрое меньше обычного.

В декабре 1940 года не было еще никаких следов строительства. В феврале 1941 года уже высятся стены корпуса, endet сборка конструкций, причем строители обязуются закончить корпус к концу марта 1941 года, то есть в заданный срок.

Этот опыт показывает, что все наши заводы средней мощности могут быть безусловно вводимы в действие в течение одного года.

План капитальных работ 1941 года исходит из того, что строители, партийные и хозяйственные организации должны раздвинуть и ликвидировать узкие места в строительстве. Товарищ Сталин не раз указывал нам, что планы не могут быть статическими, то есть опираться только на достигнутые ресурсы. Нет хуже «детелей», который волочится за жизнью, вместо того чтобы ее организовывать и идти вперед. Наши планы должны быть динамическими, чтобы люди, осуществляющие эти планы, вели дело вперед, преодолевая трудности и умножая наши возможности.

Таковы задачи плана 1941 года в области капитального строительства.

Материально-культурный уровень народов СССР

Перехожу к вопросу о материально-культурном уровне народов СССР.

Систематический рост в нашей стране народного дохода, следовательно, общественного богатства и личного потребления трудящихся, является результатом вовлечения в производство все новых кадров рабочих, колхозников, интеллигенции и поднятия производительной силы труда.

Численность рабочего класса в СССР растет из года в год. Количество рабочих и служащих в народном хозяйстве увеличилось в 1940 го-

ду до 30,4 миллиона человек против 27 миллионов человек в 1937 году. План 1941 года предусматривает увеличение численности рабочих и служащих до 31,6 миллиона человек.

Дальнейшее развитие промышленности требует систематического пополнения рабочего класса новыми квалифицированными кадрами и правильного распределения рабочей силы между отраслями и районами в соответствии с интересами народного хозяйства.

По инициативе товарища Сталина партия и правительство в 1940 году приступили к созданию государственных трудовых резервов путем подготовки молодых квалифицированных кадров в ремесленных училищах и школах фабрично-заводского обучения.

В 1941 году намечен дополнительный набор в ремесленные и железнодорожные училища в количестве 350 тысяч человек и в школы фабрично-заводского обучения — 537 тысяч человек. Уже в 1941 году социалистическая промышленность получит пополнение в виде молодых квалифицированных рабочих, окончивших школы фабрично-заводского обучения, в количестве 794 тысяч человек.

Мероприятия партии и правительства по созданию государственных трудовых резервов имеют огромное принципиальное значение в деле количественного и качественного формирования рабочего класса, дальнейшего подъема нашей промышленности и постановки на прочную основу всего дела социалистического планирования народного хозяйства.

Фонды заработной платы рабочих и служащих по всему народному хозяйству СССР в 1941 году увеличиваются против предыдущего года на 14 миллиардов рублей и составят по всему хозяйству свыше 175 миллиардов рублей. Этот огромный рост заработной платы рабочих и служащих сопровождается и обеспечивается подъемом производительности труда.

В плане 1941 года намечается повышение производительности труда на 12% при росте средней заработной платы на одного рабочего на 6,5%. Это соотношение между ростом производительности труда и средней заработной платы является источником снижения себестоимости, роста социалистического накопления и важнейшим условием осуществления высоких темпов расширенного социалистического воспроизводства.

Необходимость опережения роста производительности труда по сравнению с ростом заработной платы совершенно очевидна: чтобы развивать свои производительные силы, народ должен производить больше того, что он использует в течение данного года в порядке личного потребления.

Розничный товарооборот государственной и кооперативной торговли в 1941 году в городе и деревне составит около 197 миллиардов рублей, что означает рост против 1940 года на 22,5 миллиарда рублей. Рост розничного товарооборота основан на увеличении производства продуктов промышленности и сельского хозяйства, на растущих доходах рабочих, колхозников и интеллигенции.

Решение Центрального Комитета ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров СССР о мероприятиях по увеличению производства предметов широкого потребления и продовольствия из местного сырья должно развязать местную инициативу в деле дополнительного увеличения промышленных и продовольственных ресурсов и послужит новым источником роста товарооборота в стране. Всесоюзное разветвление товарооборота и ликвидация бюрократических извращений в торговле попрежнему является важнейшей задачей партийных, советских и торговых организаций.

Наряду с ростом материального благосостояния происходит дальнейший подъем культурного уровня народов СССР. Государственные ас-

сигнования на социально-культурные мероприятия, составившие в 1938 году 35,2 миллиарда рублей, возросли в 1940 году до 41,7 миллиарда рублей, или на 18,5%. Проектом государственного бюджета 1941 года расходы на социально-культурные мероприятия увеличатся до 47,8 миллиарда рублей, что означает рост против предыдущего года на 14,6%.

Культурный рост народов Советского Союза характеризуется дальнейшим возрастанием числа учащихся в школах и вузах. Число учащихся в начальных и средних школах общего образования в 1941/42 году достигнет 36,2 миллиона человек, или увеличится против 1940/41 года на 3,4%. Число учащихся в вузах достигнет 657.000 человек, или увеличится почти на 13%.

Рост числа учащихся в 1941 году и дальнейшее насыщение народного хозяйства инженерами и техниками послужит еще одним шагом вперед в деле подъема культурно-технического уровня народов Советского Союза. Решающей производительной силой нашего общества является сам народ, его культура и производственная выработка по своей

За годы пятилеток советский народ исключительно вырос по своей культуре и техническим навыкам. В этом отношении крайне интересны данные переписи населения СССР.

Как известно, согласно результатам переписи, население Советского Союза за период с 1926 года до 1939 года выросло на 16%. Но посмотрите, какими темпами увеличился за тот же период квалифицированные кадры рабочих и интеллигенции Советского Союза:

a) Рабочие: количество	старей увеличилось	в 3,7 раза
• токарей	•	6,8
• фрезеровщиков	•	13
• машинистов	•	4,4
• штукатуров	•	7
• трактористов	•	215
b) Интеллигенция: количество инженеров	увеличилось	7,7
• агрономов	•	5
• научных работников	•	7,1
• учителей	•	3,5
• врачей	•	2,3

Таковы важнейшие показатели роста материально-культурного уровня народов СССР.

Товарищи! Велики успехи народного хозяйства Союза ССР, достигнутые в 1940 году. Этими успехами страна обязана нашему героическому народу, нашей коммунистической партии большевиков и вождю народов товарищу Сталину. (Бурные, долго не смолкающие аплодисменты).

Но еще более значительны задачи нашего развития, которые предстоит осуществлять в 1941 году. Решающим условием выполнения задач, поставленных планом, является контроль и проверка исполнения принятого плана на каждом предприятии, в каждом колхозе, в каждой партийной организации. Это является самой надежной гарантией борьбы с бюрократизмом, гарантией нашего неукротимого движения вперед к коммунизму.

Исторические задачи 1941 года будут решены народами Советского Союза во главе с нашей партией, с нашим Сталиным! (Все встают. Бурные, долго не смолкающие аплодисменты, возгласы: «Ура товарищу Сталину!»).

Резолюция по докладу тов. Маленкова, принятая XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б)

I

УСПЕХИ И НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) отмечает, что промышленность и транспорт Советского Союза в 1940 году значительно продвинулись вперед в деле выполнения третьего пятилетнего плана, увеличив объем производства, обеспечили в значительной степени дальнейший рост народного хозяйства и укрепление оборонной мощи СССР.

Продукция социалистической промышленности в 1940 году увеличилась по сравнению с 1939 годом на 11%, причем темпы роста промышленного производства в 1940 году систематически нарастали.

Улучшилась, в особенности во втором полугодии 1940 года, работа ряда важнейших отраслей промышленности. Значительно выросла добыча угля. Выросли выплавка чугуна, стали и производство проката, причем особенно увеличился выпуск сталей специальных марок и качественного проката, идущих на нужды квалифицированного машиностроения и оборонной промышленности. Несколько улучшилась свою работу также цветная металлургия, особенно по выпуску меди и алюминия. Машиностроительная промышленность в 1940 году добилась дальнейших успехов в деле освоения новых видов сложных машин и станков новейших конструкций. Темпы роста продукции оборонных промышленных наркоматов в 1940 году были значительно выше темпов роста продукции всей промышленности.

В результате успехов освоения новой техники и роста оборонной промышленности значительно повысилась техническая оснащенность Красной Армии и Военно-Морского Флота новейшими видами и типами современного вооружения.

Несколько улучшили свою работу также текстильная, легкая и пищевая промышленность.

Рост железнодорожных и водных перевозок обеспечил улучшение снабжения важнейших отраслей народного хозяйства топливом, рудой, металлом, лесом и другими видами сырья и материалов.

В деле улучшения работы промышленности и транспорта во втором полугодии 1940 года большую роль сыграли мероприятия партии и правительства по укреплению трудовой дисциплины и переход на восьмичасовой рабочий день и семидневную рабочую неделю.

В результате этих мероприятий выросла производительность труда, укрепилась трудовая дисциплина на предприятиях.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) считает, однако, что наряду с успехами имеются также серьезные недостатки в работе промышленности и транспорта.

Ряд отраслей промышленности, в особенности паровозо- и вагоностроение, электропромышленность, лесная, бумажная, рыбная и промышленность стройматериалов отстают и не выполняют производственных планов. Нефтяная промышленность, хотя и заметно улучшила в IV квартале 1940 года свою работу, однако все же не выполнила плана 1940 года. Даже в тех отраслях промышленности, которые в целом улучшили свою работу, имеется ряд предприятий, в том числе и крупных, находящихся длительное время в состоянии отставания.

Ряд отраслей промышленности несвоевременно вводит в действие новые производственные мощности.

По ряду отраслей промышленности, в результате допущенных перерасходов сырья, материалов, топлива, электроэнергии, больших потерь от брака и других бесхозяйственных расходов, не выполнен план по снижению себестоимости промышленной продукции. Особенно это относится к таким отраслям промышленности, как нефтяная, лесная, бумажная и стройматериалов.

Несмотря на улучшение в 1940 году в работе электростанций, на электростанциях и особенно в электросетях имеет место все еще большое количество аварий, вследствие расхлябанности технического персонала и несоблюдения правил технической эксплуатации. Внедрение новой техники: переход на высокое давление и высокую температуру пара, автоматизация управления агрегатами, применение современной быстродействующей электрозащиты — происходит медленно и в недостаточных размерах.

В работе транспорта также имеются серьезные недостатки. На железнодорожном транспорте не выполняются установленные нормы оборота вагонов и все еще велико количество аварий. Ряд железных дорог плохо справляется с перевозками важнейших грузов, не организовала как следует пассажирское движение и не ликвидировала опозданий поездов.

В морском и речном транспорте плохо организована погрузо-разгрузочная работа в портах и на пристанях, имеются недостатки в организации движения судов и все еще велико количество нарушений правил технической эксплуатации флота, вследствие чего суда часто выходят из строя и становятся на ремонт во время навигации.

В работе железнодорожных станций, портов и пристаней нет надлежащей увязки, что приводит к большим простоям тоннажа и подвижного состава, к большой задержке грузов в пунктах перевалки.

II

ПРИЧИНЫ НЕДОСТАТКОВ В РАБОТЕ НАРКОМАТОВ И ПАРТ-ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) считает, что неудовлетворительная работа ряда отраслей промышленности объясняется прежде всего тем, что:

а) наркоматы ведут свою работу во многом бюрократически, не добиваются еще до каждого отдельного предприятия, «руководят» своими предприятиями не по существу, а формально, путем бумажной переписки;

б) наркоматы не проверяют исполнение своих решений директорами предприятий и ограничивают, таким образом, рамки своей руководящей работы заседаниями коллегий и принятием решений, не понимая, что

решения принимаются не для самих решений, а для их исполнения, не понимая, что главную часть руководящей работы должна составлять не заседательская работа и не принятие решений, а повседневная проверка исполнения этих решений;

в) многие местные партийные организации, вместо того, чтобы помочь предприятиям своей области, города, района, ослабили свою работу как в промышленности, так и на транспорте, неправильно полагая, что они не несут ответственности за работу промышленности и транспорта;

г) местные парторганизации так же, как и хозяйственные организации, не понимают смысла и значения проверки исполнения и не помогают ввиду этого наркоматам и главам наладить повседневную проверку исполнения решений наркоматов директорами подчиненных им предприятий.

Многие обкомы партии, занимаясь сельским хозяйством, делами заготовок сельскохозяйственных продуктов, забросили работу в промышленности и на транспорте, забыли о своей ответственности за работу заводов, фабрик, шахт, рудников, железных дорог своей области, города, района, а горкомы партии, которые обязаны главное свое внимание уделять промышленности и транспорту, не занимаются этим делом и не принимают мер к улучшению работы отстающих предприятий и железных дорог.

Горкомы и обкомы партии вместо того, чтобы влезать в дела фабрик, заводов, железных дорог, нередко стоят в стороне от промышленности и транспорта, не контролируют работу предприятий, не проверяют руководящих людей на фабриках, заводах и железных дорогах, не вскрывают недостатков в их работе и тем самым попустительствуют этим недостаткам.

Горкомы и обкомы партии свихлись с тем положением, что ряд предприятий у них длительное время находится в глубоком прорыве и не принимают действительных мер к тому, чтобы покончить с этим порозным явлением.

Особенно плохо горкомы и обкомы партии занимаются предприятиями и промышленными стройками, подчиненными союзным наркоматам, ошибочно полагая, что за состояние дел на этих предприятиях и стройках отвечают исключительно наркоматы.

Крупным недостатком в работе горкомов и обкомов партии является то, что они не вникают в существо работы предприятий, не изучают экономику предприятий и, вместо этого, отдалываются часто поверхностными обследованиями и верхоглядыми решениями.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) считает, что горкомы, обкомы, крайкомы, ЦК компартий союзных республик обязаны, наряду с наркоматами, нести ответственность за работу всех промышленных и транспортных предприятий города, области. Именю горкомов, обкомов, крайкомов, ЦК компартий союзных республик имеют возможность непосредственно на месте, наиболее объективно, не считаясь с узковедомственными интересами, разобраться в положении дел на предприятиях, определить в чем кроются недостатки в его работе и помочь руководящим работникам предприятий и наркоматам устранить их.

III

ХОЗЯЙСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Качие меры нужно принять по линии хозяйственно-политических задач парторганизаций, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

1. Прежде всего необходимо безусловно ликвидировать безучастное отношение парторганизаций к состоянию промышленности и транспорта и решительно повернуть внимание парторганизаций в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта.

Необходимо, чтобы партийные организации систематически выезжали в дела промышленных предприятий, железных дорог, пароходств и портов, выясняли их нужды и запросы и помогали хозяйственным организациям в их повседневной работе по руководству промышленностью и транспортом.

Партийные организации до сих пор главное внимание уделяли руководству сельским хозяйством. И это было правильно, пока зерновая проблема не была еще разрешена. Но теперь, когда в основном уже решены зерновая проблема и задача ежегодного получения урожая зерна в 7-8 миллиардов пудов, — необходимо повернуть партийные организации в сторону промышленности и транспорта. Это не значит, что надо ослабить внимание к сельскому хозяйству. Но это значит, что партийные организации настолько выросли, что они могут заваться в равной мере и промышленностью и сельским хозяйством.

2. Необходимо, далее, чтобы парторганизации помогали наркоматам и главам проверить работу директоров предприятий, проверить исполнение решений наркоматов предприятий.

Парторганизации должны уяснить себе, что один лишь наркомат не в состоянии контролировать работу предприятий, проверить исполнение решений наркоматов. Поэтому парторганизации должны помочь наркоматам в деле проверки исполнения директив наркоматов предприятиями, то-есть в деле контролирования работы директоров предприятий.

3. Необходимо, далее, чтобы промышленные предприятия и железные дороги имели правильно поставленный учет оборудования, всякого рода имущества и материалов.

Партийные организации должны уяснить, что без правильного учета нельзя управлять предприятием и железной дорогой. Работа предприятий, где отсутствует сколько-нибудь нормальный учет, чревата неожиданностями. На таких предприятиях неизбежны срывы производства, вследствие неожиданной для руководителя хехватки материалов, полуфабрикатов, инструментов, оборудования. Запущенность в учете оборудования и материалов лишает директора возможности правильно и полностью использовать ресурсы предприятия и обеспечить бесперебойный ход производства.

4. Необходимо, далее, чтобы на наших промышленных предприятиях, железных дорогах и в организациях водного транспорта полностью и правильно использовалось оборудование и хозяйственно расходовались инструмент, сырье, материалы, топливо, электроэнергия.

Партийные организации должны понять, что пора решительно покончить с такой вреднейшей практикой, когда на предприятиях и железных дорогах простаивает, а иногда и просто лежит на складах немало станков и другого оборудования, когда дефицитное квалифицированное оборудование, сложные производственные агрегаты, крупные станки используются не по назначению или с неполной нагрузкой, а сырье, материалы, топливо и электроэнергия расходуются расточительно.

5. Необходимо, далее, добиться, чтобы на промышленных предприятиях и на транспорте все материальные ценности содержались в сохранности и в хорошем состоянии, чтобы руководители предприятий берегли доверенное им государственное имущество: здания, оборудование, инструмент, материалы.

Надо немедленно покончить с таким нерадивым и нехозяйским отношением к народному добру, когда оборудование, сырье, материалы, инструмент, в которых остро нуждается наша промышленность, часто, выходя где попало, портятся, ржавеют, приходят в негодность, когда несвоевременный и недоброкачественный ремонт оборудования, зданий и сооружений, подвижного состава железных дорог преждевременно их разрушает и выводит из строя.

6. Необходимо, далее, покончить с установившейся на многих предприятиях и железных дорогах практикой продажи так называемого демонтируемого и излишнего оборудования и материалов, что является не чем иным, как расхищением социалистической собственности.

Партийные организации обязаны обеспечить контроль за строжайшим проведением в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1941 года «О запрещения продажи, обмена и отпуска на сторону оборудования и материалов и об ответственности по суду за эти незаконные действия».

7. Необходимо, далее, навести и повседневно поддерживать чистоту и элементарный порядок в предприятиях и на железных дорогах.

Парторганизации обязаны решить немедленно задачу поддержания чистоты и порядка на предприятиях, как задачу, не терпящую никаких отлагательств. Без чистоты и порядка немислива нормальная работа современного предприятия. Грязь есть неизбежный спутник и источник расхлябанности, расшатанности дисциплины, разболтанности, отсутствия порядка на заводе, фабрике, железной дороге. Без элементарной культуры на производстве нельзя обеспечить дальнейший подъем нашей промышленности и транспорта.

8. Необходимо, далее, покончить с бесплановостью, с неравномерным выпуском продукции, со штурмовщиной в работе предприятий и добиться ежедневного, по заранее разработанному графику, выполнения производственной программы каждым заводом, фабрикой, шахтой, железной дорогой.

Партийные организации должны понять, что неравномерный выпуск готовой продукции создает неправильный режим работы предприятия, приводит к простоям оборудования, простоям рабочей силы, к недоиспользованию производственных мощностей, к увеличению брака, к непроизводительным перелатам за сверхурочные работы. Такой неправильный режим держит предприятие в хроническом состоянии и ставит под постоянную угрозу сырья выполнение им государственного плана.

9. Необходимо, далее, добиться на наших предприятиях соблюдения строжайшей дисциплины в технологическом процессе, вести на всех предприятиях точные инструкции технологических процессов, установить контроль за их соблюдением и обеспечить, таким образом, выпуск доброкачественной и комплектной продукции, полностью отвечающей установленным стандартам.

Партийным организациям, работникам предприятий, наркоматов пора усвоить, что новые точные механизмы, которыми оснащены наши предприятия, требуют строгого порядка в производстве, точного соблюдения технических правил в инструкциях и что теперь уже нельзя работать по-старинке, вразвалку, кое-как, наглазок.

Партийные организации обязаны обеспечить строжайшее проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года «Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями».

10. Необходимо, далее, особое внимание уделять вопросам новой техники, непрерывно работать над усовершенствованием техники, над освоением производства новых машин, материалов и изделий.

Парторганизации, работники промышленности и транспорта должны полностью использовать огромные возможности социалистического строя для расцвета технической мысли и для скорейшего внедрения новых достижений техники в производство.

Необходимо положить конец хвостистости, в корне опорочивающему отношению к новой технике со стороны части руководителей предприятий, так как такой консерватизм мешает дальнейшему развитию производства, обрекает предприятия на отсталость и прозябание, подрывает оборонную мощь страны.

11. Необходимо, далее, систематически снижать себестоимость выпускаемой продукции, всячески укрепить хозяйствен, решительно выкорчевывать расточительство.

В целях правильного руководства работой предприятия, необходимо знать фактические расходы на единицу изделия по основным элементам себестоимости — заработной плате, стоимости сырья, топлива и электроэнергии, амортизационные начисления, административно-управленческие расходы, и направлять экономическую сторону деятельности предприятия так, чтобы планы по себестоимости и по прибылям безусловно выполнялись.

12. Необходимо, далее, в области заработной платы строго и последовательно проводить принцип материального поощрения хорошо работающих, осуществляемый в виде сдельной системы оплаты для рабочих, премияльной системы для руководящих работников и в виде большей оплаты квалифицированного труда, сравнительно с неквалифицированным.

Необходимо до конца ликвидировать гнилую практику уравниловки в области заработной платы и добиться того, чтобы сдельщина и премияльная система в еще большей мере стали важнейшими рычагами в деле повышения производительности труда, а следовательно, и развития всего нашего народного хозяйства.

13. Необходимо, далее, полностью ликвидировать прогулы.

Проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26. VI. 1940 г. «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» значительно улучшило состояние трудовой дисциплины на предприятиях. Однако, прогулы и самовольные уходы на многих фабриках, заводах, рудниках, шахтах, железных дорогах еще далеко не прекратились.

Партийные организации, профсоюзы, работники промышленности и транспорта обязаны вести неустанную работу по укреплению трудовой дисциплины в промышленности и на транспорте, памятуя о том, что задача борьбы с текучестью рабочей силы и прогулами является не кратковременной кампанией, а требует повседневной работы в массах.

14. Необходимо, далее, решительно укрепить единоначалие на предприятиях и добиться того, чтобы директор предприятия стал на деле полноправным руководителем, целиком отвечающим за состояние предприятия и за порядок на производстве.

15. Необходимо, далее, всемерно укрепить на предприятиях техническое руководство производством.

Необходимо направить на предприятия, в цеха, в шахты на подземные работы часть инженеров и техников, работающих в центральных и мест-

ных хозяйственных учреждениях и в аппаратах заводоуправлений и шахтоуправлений.

16. Необходимо на предприятиях поднять роль мастера, как непосредственного организатора производства и поставить дело таким образом, чтобы мастер являлся полноправным руководителем на порученном ему участке производства, полностью отвечающим за соблюдение технологической дисциплины и за выполнение производственного задания по всем показателям.

17. В отношении молодых, окончивших вузы, специалистов, необходимо установить такой порядок, чтобы каждый, окончивший высшее учебное заведение, получал производственный опыт на предприятии, проходил в обязательном порядке стаж практической работы — помощника мастера, мастера, инженера в цехе.

IV

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ЗАДАЧИ ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Какие меры нужно принять по линии организационных задач парторганизаций, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

1. В целях усиления помощи наркоматам и предприятиям промышленности и транспорта, необходимо иметь в городах, областях, краях и республиках с развитой промышленностью не одного, а несколько секретарей горкомов, обкомов, крайкомов, ЦК компартий союзных республик по промышленности, соответственно основным отраслям промышленности, имеющимся в городе, области, крае, республике, а также там, где это нужно, секретаря по железнодорожному транспорту и секретаря по водному транспорту.

Секретари по промышленности и транспорту обязаны хорошо знать, что делается на предприятиях, регулярно бывать на них, должны быть лично связаны как с работниками предприятий, так и с соответствующими наркоматами, должны помогать им в выполнении планов и решений партии по промышленности и транспорту, систематически проверять исполнение этих решений, вскрывать недостатки в работе предприятий и добиваться ликвидации этих недостатков.

2. Партийные организации обязаны изучать и хорошо знать руководящих хозяйственных и инженери-технических работников промышленных предприятий и железных дорог.

Необходимо смело выдвигать на руководящие должности на заводах, фабриках, железных дорогах способных и инициативных работников, хороших организаторов, в особенности из числа инженеров, знатоков своего дела.

Необходимо выдвигать не только партийных, но и непартийных большевиков, памятуя, что среди беспартийных имеется много способных и честных работников, которые хотя и не состоят в партии и не имеют стажа, но работают часто лучше, добросовестнее, чем некоторые коммунисты со стажем.

Партийные организации обязаны своевременно ставить вопрос о замене негодных и слабых работников, о замене работников безвольных и неспособных руководить предприятием, железной дорогой и наводить порядок на производстве. Болтунов, людей неспособных на живое дело, необходимо освобождать и ставить на меньшую работу, безот-

носительно к тому, являются ли они партийными или беспартийными.

3. Необходимо покончить с отрывом политотделов железнодорожного и водного транспорта от территориальных партийных организаций. Политотделы должны быть подотчетными обкомам, горкомам партии.

Обкомы и горкомы партии обязаны добиться ликвидации канцелярских методов в работе политотделов и превратить их в боевые органы партии, боеющие за работу транспорта и активно помогающие делу подъема транспорта.

4. Необходимо восстановить значение производственных хозяйственных активов на предприятиях и в наркоматах.

В целях наилучшего использования опыта низовых работников, инженеров, стахановцев и развертывания критики и самокритики, необходимо регулярно собирать активы в наркомате, главке, дороге, заводе, шахте. Активы надо собирать как с привлечением на них работников различных отраслей промышленности, так и по отдельным отраслям промышленности и транспорта.

5. Необходимо всемерно развивать стахановское движение, направляя инициативу стахановцев на повышение производительности труда, на разрешение важнейших вопросов производства, на подтягивание отстающих участков производства.

6. Необходимо покончить с неправильной практикой, когда на ряде предприятий партийные, профсоюзные, комсомольские и другие общественные организации проводят в рабочее время собрания, заседания, совещания, дезорганизуя тем самым нормальную работу предприятий.

Необходимо безусловно воспретить партийным, советским, профсоюзным, комсомольским и другим общественным организациям:

- созыв на предприятиях и в учреждениях в рабочее время собраний, заседаний и всякого рода совещаний;
- вызов в рабочее время рабочих и служащих;
- снятие рабочих и служащих предприятий и учреждений для посылок их на проведение текущих кампаний или в командировки по шестским и т. п. делам;
- отвлечение в рабочее время рабочих и служащих предприятий и учреждений от их непосредственной работы для участия, по поручению общественных организаций, в обследовательских комиссиях и бригадах.

Нужно раз навсегда установить, что рабочие и служащие предприятий и учреждений выполняют поручения общественных организаций только в нерабочее время.

Наша промышленность была и есть база развития всего народного хозяйства. Промышленность была и есть руководящее начало во всей системе народного хозяйства. Промышленность ведет вперед все наше социалистическое хозяйство, включая сельское хозяйство и транспорт. Промышленность была и есть база оборонной мощи страны. В современной международной обстановке перед нашей промышленностью, перед всеми ее отраслями стоит ответственнейшая задача. Она должна работать исключительно организованно, максимально производительно. Переоборудованная на новой современной технической базе, обеспеченная собственными источниками всех видов промышленного сырья, наша

промышленность может и должна работать значительно лучше и давать продукцию по всем отраслям гораздо больше и более высокого качества, чем сейчас.

Хозяйственные и партийные руководители должны повести дело так, чтобы в 1941 году ни в одной области, ни в одном городе и промышленном центре не осталось ни одного отстающего предприятия. В нашей промышленности и на транспорте не должно быть отстающих предприятий. Все заводы, фабрики, шахты, железные дороги обязаны выполнять план.

Бороться за выполнение плана, обеспечить выполнение плана, работать по плану — это значит:

а) выполнять годовой, кварталный и месячный планы по выработке продукции не в среднем, как это было до сих пор, а равномерно по плану, по заранее разработанному графику производства готовой продукции;

б) выполнять план не только в среднем по отрасли промышленности, как это было до сих пор, а выполнять его по каждому предприятию в отдельности;

в) выполнять план не только в среднем по предприятию, как это было до сих пор, но выполнять план ежедневно в каждом цехе, в каждой бригаде, на каждом станке и в каждой смене;

г) выполнять план не только по количественным показателям, но обязательно и качественно, комплектно, по ассортименту, с соблюдением установленных стандартов и по установленной планом себестоимости.

Большие успехи достигнуты нашей страной в экономическом и культурном строительстве. Но нельзя зазнаваться и успокаиваться на этих успехах. Самая большая опасность — почитать на лапах и удовлетвориться уже достигнутым. Это было бы гибельным для нашего дела. У нас много еще крупных недостатков. Терпимости к недостаткам в работе промышленности и транспорта чрезвычайно опасна и вредна.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) выражает уверенность в том, что наши партийные организации и все руководящие работники промышленности и транспорта со всей большевистской настойчивостью возьмутся за немедленную ликвидацию недостатков в работе промышленности и транспорта, коренным образом улучшат свою работу в этой области и, на основе выполнения решений XVIII конференции, мобилируя всю массу рабочих, служащих, инженеров и техников вокруг этих решений, добьются уже в ближайшее время новых, решительных побед социалистической промышленности и транспорта.

Резолюция по докладу тов. Вознесенского, принятая XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б)

I

ИТОГИ 1940 ГОДА

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) отмечает, что в 1940 году народное хозяйство СССР значительно продвинулось вперед в решении задач, поставленных третьим пятилетним планом, принятым XVIII съездом ВКП(б).

Продукция промышленности СССР выросла за три года третьей пятилетки с 95,5 миллиарда рублей в 1937 году до 137,5 миллиарда в 1940 году или на 44%, в том числе продукция машиностроения и металлообработки выросла на 76%.

В 1940 году, несмотря на военные действия, продолжавшиеся в начале года, промышленная продукция СССР выросла на 11% или на 13,6 миллиарда рублей против 1939 года, в том числе продукция машиностроения и металлообработки — на 19%. Темпы роста промышленной продукции возрастали из месяца в месяц на протяжении всего 1940 года.

Производство средств производства в 1940 году выросло на 13,8% против 1939 года и на 52% против 1937 года. Производство средств потребления выросло в 1940 году на 7% против 1939 года и на 33% против 1937 года.

Черная металлургия со второй половины 1940 года начала заметно улучшать свою работу, достигнув к концу 1940 года среднесуточной выплавки чугуна в 46—47 тысяч тонн против 40 тысяч тонн в конце 1937 года и по стали 58—59 тысяч тонн против 50—51 тысячи тонн.

Улучшила также свою работу цветная металлургия. Выплавка алюминия в 1940 году выросла против 1937 года на 59%, меди на 65%, никеля на 280% и олова на 300%.

Однако, увеличение производства металла отстает от заданий третьего пятилетнего плана и еще не обеспечивает растущих потребностей народного хозяйства СССР.

Выросла, особенно за вторую половину 1940 года, угольная промышленность СССР. Прирост добычи угля за год составил 13% или почти 19 миллионов тонн против уровня 1939 года. Со второй половины 1940 года началось улучшение в нефтяной промышленности, причем к концу года среднесуточная добыча повысилась до 97—98 тысяч тонн против 84—86 тысяч тонн в конце 1937 года. Однако, отставание нефтяной промышленности от заданий третьей пятилетки еще не устранено.

Мероприятия, проведенные ЦК ВКП(б) и СНК СССР по укреплению трудовой дисциплины и увеличению рабочего времени на предприятиях и в учреждениях, привели к дальнейшему росту производительности труда и создали условия для нового подъема промышленности. Однако,

возможности роста производительности труда и увеличения производства далеко не использованы рядом отраслей промышленности, особенно лесной промышленностью и промышленностью строительных материалов, которые резко недоисполнили план 1940 года и являются отстающими отраслями промышленности.

За 1940 год железнодорожные перевозки выросли с 392 миллиардов тонно-километров в 1939 году до 409 миллиардов тонно-километров в 1940 году. Речные перевозки увеличились до 36 миллиардов тонно-километров против 33 миллиардов тонно-километров в 1937 году и 34,6 миллиарда тонно-километров в 1939 году. Однако, в работе железнодорожного транспорта имеют место серьезные дефекты: продолжают нерациональные перевозки, загружающие транспорт, не ликвидированы узкие места в пропускной способности ряда узлов и направлений.

Выросла валовая продукция зерна, сахарной свеклы, подсолнечника, картофеля и овощей. Продукция зерновых культур по СССР в 1940 году составила около 7,3 миллиарда пудов.

Выросло в 1940 году поголовье скота в колхозах — крупного рогатого скота на 12%, свиней на 15%, овец на 25% и коз на 34%. Общественное колхозное животноводство уверенно повышает свою долю во всем поголовье скота в стране.

Растет материальный и культурный уровень трудящихся СССР. Фонд заработной платы рабочих и служащих в СССР увеличился в 1940 году до 123,7 миллиарда рублей против 82,2 миллиарда рублей в 1937 году и 116,5 миллиарда рублей в 1939 году. Увеличились общественные доходы колхозов и личные доходы колхозников.

Объем капитальных вложений по строительству новых предприятий составил в 1940 году почти 38 миллиардов рублей (в том числе около 6 миллиардов рублей по централизованным капитальным вложениям, а всего за три года третьей пятилетки 108 миллиардов рублей (в том числе 17,5 миллиарда рублей по нецентрализованным капитальным вложениям). За эти три года вступили в строй в государственной промышленности сотни фабрик, заводов, шахт, электростанций и других предприятий, в результате чего введено в действие 51 миллион тонн мощности по добыче угля на новых шахтах, около 2.400 тысяч киловатт мощности на электростанциях, доменных печей мощностью в 2.900 тысяч тонн чугуна, около 1 миллиона хлопчатобумажных веретен.

II

ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПЛАН НА 1941 ГОД

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) считает главной хозяйственной задачей 1941 года дальнейший рост основных отраслей промышленности и всего народного хозяйства — металлургии, машиностроения, сельского хозяйства, транспорта. Особенно необходим дальнейший рост производства чугуна, стали, цветных металлов, угля, нефти и максимальное развитие машиностроения всех видов.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) одобряет принятый ЦК ВКП(б) и СНК СССР государственный план развития народного хозяйства СССР на 1941 год и предлагает партийным, советским и хозяйственным организациям сосредоточить внимание и силы на решении следующих хозяйственных задач 1941 года:

1. Довести выпуск валовой продукции промышленности СССР до 162 миллиардов рублей с ростом против уровня 1940 года на 17—18%, в том числе по группе средств производства на 23,5% и по группе предметов потребления на 9%.

2. Увеличить производство чугуна до 18 миллионов тонн, выплавку стали — 22,4 миллиона тонн и производство проката — 15,8 миллиона тонн.

3. Обеспечить добычу угля в размере 191 миллиона тонн, нефти с газом — 38 миллионов тонн и торфа — 39 миллионов тонн.

4. Обеспечить рост продукции машиностроения против 1940 года на 26%.

5. Обеспечить прирост мощностей электростанций на 1,75 миллиона киловатт.

6. Увеличить мощность хлопчатобумажной промышленности на 850 тысяч приядильных веретен.

7. Увеличить валовую продукцию зерновых культур на 8%.

8. Обеспечить среднесуточную погрузку на железных дорогах в размере 103 тысяч вагонов. Преодолеть отставание от потребностей народного хозяйства в развитии перевозок водного транспорта.

9. Увеличить розничный товароборот государственной и кооперативной торговли до 197 миллиардов рублей.

10. Увеличить производительность труда в промышленности и строительстве на 12%.

11. Снизить себестоимость промышленной продукции на 3,7% и обеспечить за этот счет дополнительное накопление в промышленности в размере 7,3 миллиарда рублей.

12. Увеличить число учащихся в начальных и средних школах до 36,2 миллионов человек и в высших учебных заведениях до 657 тысяч человек с тем, чтобы довести общие расходы на социально-культурные мероприятия до 48 миллиардов рублей.

13. Выполнить программу капитальных вложений в размере 57 миллиардов рублей (в том числе 9 миллиардов рублей по нецентрализованным капитальным вложениям).

14. Обеспечить дальнейшее увеличение материальных и финансовых государственных резервов.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) выражает твердую уверенность, что все партийные организации еще более разернут социалистическое соревнование в рабочем классе, колхозном крестьянстве и среди интеллигенции и обеспечат выполнение и перевыполнение плана развития народного хозяйства СССР на 1941 год.

Об обновлении центральных органов ВКП(б)

Резолюция по 3-ему пункту порядка дня (организационные вопросы)

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б), рассмотрев третий пункт порядка дня «Организационные вопросы», приняла следующие решения:

I

1. В соответствии с пунктом 38 Устава ВКП(б) исключить из состава членов ЦК ВКП(б) следующих товарищей, как не обеспечивших выполнение обязанностей членов ЦК ВКП(б) — Анцеловича Н. М., Литвинова М. М., Лихачева И. А., Меркулова Ф. А., а Бенедиктова И. А. и Шадеко Е. А. перевести из членов в кандидаты ЦК ВКП(б).

2. Исключить из состава кандидатов в члены ЦК ВКП(б) следующих тт., как не обеспечивших выполнение обязанностей кандидатов в члены ЦК ВКП(б) — Антонова Д. И., Бирокова Н. И., Вейнберга Г. Д., Жемчужину П. С., Журавлева В. П., Игнатова Н. Г., Исхандерова А. Б., Ковалева М. П., Невежина Н. И., Растегина Г. С., Самохвалова А. И., Фекленко Н. В., Фролова А. А., Шагимарданова Ф. В., Ярцева В. В.

3. Исключить из состава Центральной Ревизионной Комиссии следующих тт., как не обеспечивших выполнение обязанностей членов Центральной Ревизионной Комиссии — Андриянко А. А., Волкова А. А., Денисенко В. М., Квасова М. Е., Киселева К. В., Муругова И. В., Силкина Г. П., Скрябинкова С. Е., Чубина Я. А.

4. Пополнить состав ЦК ВКП(б) и избрать членами ЦК ВКП(б) следующих тт.: Попова Г. М., Патолочича Н. С., Деканозова В. Г., Проница В. П., Сулова М. А., Куусинена О. В.

5. Пополнить состав кандидатов в члены ЦК ВКП(б) и избрать кандидатами в члены ЦК ВКП(б) следующих тт.: Жукова Г. К., Запорожца А. И., Тюленева И. В., Кирпонос М. П., Юмашева И. С., Носенко И. И., Крутикова А. Д., Купринова Г. Н., Снежкус А. Ю., Калиберзин Я. Э., Сяра К. Я., Апанасенко И. Р., Родионова М. И., Серова И. А., Александрова Г. Ф., Майского И. М., Червченко Я. Т.

6. Пополнить состав Центральной Ревизионной Комиссии и избрать членами Центральной Ревизионной Комиссии следующих тт.: Молокова В. С., Трибуц В. Ф., Пересылкина И. Т., Кудинова М. А., Бочкова В. М., Октябрьского Ф. С., Голдикова Ф. Н., Гришук Л. С., Попова М. М., Панюшкина А. С., Папанина И. Д., Бородин П. Г.

II

1. Предупредить т. Кагановича М. М., который будучи наркомом авиационной промышленности работал плохо, что если он не исправится и на новой работе, не выполнит поручений партии и правительства, то будет выведен из состава членов ЦК ВКП(б) и снят с руководящей работы.

2. Предупредить т. Денисова М. Ф. — кандидата в члены ЦК ВКП(б), наркома химической промышленности; т. Сергеева И. П. — кандидата в члены ЦК ВКП(б), наркома боеприпасов; т. Дукельского С. С. — члена Ревизионной Комиссии, наркома морского флота, что если они не улучшат своей работы и не извлекут уроков из критики их работы на XVIII партконференции, то они будут выведены из состава ЦК ВКП(б) и Ревизионной Комиссии и сняты с занимаемых ими постов.

3. Предупредить также Наркомфлота т. Шашкова З. А., Наркомрыбпрома т. Ишкова А. А., Наркома электропромышленности т. Богатырева В. В., что если они не улучшат работы своих наркоматов, не выполнят заданий партии и правительства и не извлекут уроков из критики их работы на настоящей конференции, то они будут сняты с постов народных комиссаров.

Об очередном Пленуме ЦК ВКП(б)

21 февраля 1941 года состоялся очередной Пленум ЦК ВКП(б).

Пленум утвердил резолюции XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) по докладу т. Маленкова „О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта“ и по докладу т. Вознесенского „Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год“.

Пленум утвердил резолюцию по докладу т. Молотова на Пленуме о внедрении системы премирования руководящих хозяйственных и инженерно-технических работников в промышленности и на транспорте за выполнение и перевыполнение государственных планов.

Пленум признал необходимым выработку конкретных предложений на основе принятой резолюции о премировании по каждой отдельной отрасли промышленности и транспорта.

Пленум пополнил состав Политбюро ЦК ВКП(б), избрав в состав кандидатов в члены Политбюро т.т. Вознесенского Н. А., Щербакова А. С., Маленкова Г. М.

В ЦК ВКП(б) и СНК СССР

Центральный Комитет ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров СССР, исходя из решения XVIII съезда ВКП(б), поручил Госплану СССР приступить к составлению генерального хозяйственного плана СССР на 15 лет, рассчитанного на решение задачи — перегнать главные капиталистические страны в производстве на душу населения — чугуна, стали, топлива, электроэнергии, машин и других средств производства и предметов потребления.

У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении работников Госплана СССР

В ознаменование двадцатилетия Госплана и за успехи в деле планирования народного хозяйства наградить наиболее заслуженных работников Госплана СССР:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

1. **Вознесенского** Николая Алексеевича — Председателя Госплана СССР.
2. **Сабурова** Максима Захаровича — первого заместителя председателя Госплана СССР, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. **Борисова** Николая Андреевича — начальника отдела машиностроения Госплана СССР.
2. **Быкова** Георгия Степановича — уполномоченного Госплана СССР по Латвийской ССР, ранее работавшего уполномоченным Госплана СССР на Урале.
3. **Демидова** Сергея Федоровича — заместителя председателя Госплана СССР, ведающего вопросами сельского хозяйства.
4. **Емченко** Виктора Никитовича — бывшего члена Госплана СССР, ныне заместителя председателя Правления Госбанка СССР.
5. **Зеленовского** Александра Филипповича — заместителя председателя Госплана СССР, ведающего вопросами легкой промышленности.
6. **Зубченко** Виктора Ивановича — старшего инженера Госплана СССР.
7. **Киричников** Петра Ивановича — заместителя председателя Госплана СССР, ведающего вопросами материального снабжения, ранее награжденного медалью «За трудовое отличие».
8. **Кокуркина** Павла Васильевича — члена Госплана СССР, начальника отдела сводного плана.
9. **Кузнецова** Василия Васильевича — заместителя председателя Госплана СССР, ведающего вопросами металлургии, ранее награжденного орденом «Знак Почета».
10. **Лаврицева** Алексея Никитовича — начальника отдела капитального строительства Госплана СССР.
11. **Лепешинского** Василия Васильевича — старшего инженера Госплана СССР.
12. **Малышева** Ивана Степановича — заместителя начальника Центрального Управления народнохозяйственного учета Госплана СССР.
13. **Никитина** Василия Петровича — академика, председателя Совета научно-технической экспертизы Госплана СССР.

14. **Панова** *Андрей Дмитриевич* — заместителя председателя Госплана СССР, ведающего вопросами топлива, ранее награжденного орденом «Знак Почета».

15. **Ямпольского** *Маркуса Абрамовича* — начальника отдела труда Госплана СССР.

ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»

1. **Ахутина** *Александра Никифоровича* — профессора, члена Совета научно-технической экспертизы Госплана СССР.

2. **Детяря** *Михаила Васильевича* — начальника отдела культуры Госплана СССР.

3. **Бузина** *Дмитрия Семеновича* — начальника отдела жилищно-коммунального хозяйства Госплана СССР.

4. **Бушинского** *Владимира Петровича* — члена-корреспондента Академии Наук СССР, члена Госплана СССР, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени.

5. **Гапошкина** *Федора Георгиевича* — начальника отдела баланса материальных Госплана СССР.

6. **Зайцева** *Григория Титовича* — секретари парткома Госплана СССР.

7. **Ильина** *Владимира Михайловича* — начальника сектора строительной индустрии Госплана СССР.

8. **Ковалева** *Алексея Петровича* — начальника сектора материальных балансов Госплана СССР.

9. **Козина** *Михаила Александровича* — начальника сектора сводного плана производства Госплана СССР.

10. **Колотова** *Василия Васильевича* — помощника председателя Госплана СССР.

11. **Косиченко** *Григория Петровича* — заместителя председателя Госплана СССР, ранее награжденного орденом Красной Звезды.

12. **Кузнецова** *Петра Васильевича* — начальника отдела связи Госплана СССР.

13. **Пиолуновского** *Мечислава Викентьевича* — старшего инженера Госплана СССР.

14. **Старовского** *Владимира Никоновича* — начальника Центрального Управления народнохозяйственного учета Госплана СССР, ранее награжденного орденом Ленина.

15. **Турецкого** *Шамая Яковлевича* — начальника сектора издержек производства и обращения Госплана СССР.

16. **Халюткина** *Григория Никитовича* — начальника отдела баланса оборудования Госплана СССР.

17. **Царькова** *Петра Ивановича* — начальника сектора баланса цветных металлов Госплана СССР.

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»

1. **Алексеева** *Анатолия Александровича* — начальника отдела природных ресурсов Госплана СССР.

2. **Афанеева** *Валентина Николаевна* — начальника сектора тяжелого машиностроения Госплана СССР.

3. **Алексеева** *Михаила Николаевича* — мастера-печатника Госплана СССР.

4. **Александрова** *Александра Федоровича* — уполномоченного Госплана СССР по западным областям УССР.

5. **Андреева** *Михаила Андреевича* — уполномоченного Госплана СССР по Уралду.

6. **Афанасьева** *Сергея Прокофьевича* — уполномоченного Госплана СССР по Донбассу.

7. **Власова** *Михаила Федоровича* — начальника отдела легкой промышленности Госплана СССР.

8. **Гольд** *Исаака Моисеевича* — начальника сектора производства и распределения электроэнергии Госплана СССР.

9. **Дьяченко** *Дмитрия Назумовича* — начальника сектора авиации Госплана СССР.

10. **Евсеева** *Прокофия Васильевича* — начальника отдела местной промышленности Госплана СССР.

11. **Кукова** *Анастасия Александровича* — начальника отдела химической промышленности Госплана СССР.

12. **Ковалья** *Тимофея Артамоновича* — начальника отдела сельского хозяйства Госплана СССР.

13. **Козырева** *Владимира Васильевича* — начальника отдела цветной металлургии Госплана СССР.

14. **Ларинова** *Ивана Федоровича* — начальника отдела кадров Госплана СССР.

15. **Марголина** *Нисона Соломоновича* — старшего экономиста Госплана СССР.

16. **Маздрин** *Ивана Павловича* — уполномоченного Госплана СССР по Днепропетровской и Запорожской областям.

17. **Маслаков** *Дмитрия Ивановича* — начальника отдела топлива Госплана СССР.

18. **Медникова** *Валентина Ефимовича* — начальника отдела районов Запаदा Госплана СССР.

19. **Морозова** *Николая Николаевича* — начальника отдела здравоохранения Госплана СССР.

20. **Москина** *Владимира Ивановича* — начальника отдела товарооборота Госплана СССР.

21. **Нечипоренко** *Ивана Андреевича* — начальника сектора животноводства Госплана СССР.

22. **Пашинина** *Павла Георгиевича* — начальника отдела районов Юго-Востока Госплана СССР.

23. **Пашкова** *Георгия Николаевича* — начальника сектора вооружения Госплана СССР.

24. **Сперанского** *Александра Николаевича* — старшего экономиста Госплана СССР.

25. **Трубенкова** *Тихона Афанасьевича* — руководителя группы качественных сталей и ферросплавов Госплана СССР.

26. **Таранова** *Александра Тихоновича* — начальника отдела автомобильного транспорта Госплана СССР.

27. **Черняеву** *Клавдию Андреевну* — начальнику отдела районов центра Госплана СССР.

*Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН,
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.*

Москва, Кремль. 21 февраля 1941 года.

Внедрение графика на заводах машиностроения

XVIII конференция ВКП(б) в резолюции по докладу тов. Маленкова «О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта» поставила перед промышленностью и транспортом задачу:

«Покончить с бесплановостью, с неравномерным выпуском продукции, со штурмовщиной в работе предприятий и добиться ежедневного, по заранее разработанному графику, выполнения производственной программы каждым заводом, фабрикой, шахтой, железной дорогой»¹.

Равномерный выпуск продукции является решающим показателем подлинной культуры производства. Лихорадочная работа предприятий, штурмовщина и неравномерность выпуска продукции приносит крупнейший ущерб народному хозяйству. Если предприятие работает методом штурмовщины, то это приводит к простым оборудованию и простым рабочей силы и непосредственно означает недонесение производственных мощностей. Таким образом при неравномерном выпуске продукции оказывается невозможным использовать все ресурсы, которые фактически имеются у предприятия.

Но дело не только в отсутствии использования этих ресурсов. Штурмовщина приводит к прямым потерям в народном хозяйстве. Опыт показал, что чем больше неравномерности в работе предприятия, тем выше процент брака, что совершенно понятно, так как при концентрации усилий предприятия, скажем, на последней декаде месяца, оно не может обеспечить должного качества продукции, выпускаемой в такой короткий отрезок времени. Народнохозяйственные потери, вызываемые штурмовщиной, связаны также с тем, что она ведет к непроизводительным переделкам за сверхурочные работы, удорожающим себестоимость продукции. Неравномерность является также одной из причин напряженного финансового состояния предприятия.

Следует также отметить, что неравномерное выполнение планов приводит к нарушениям необходимых пропорций между отдельными предприятиями, а иногда и отраслями промышленности. Совершенно очевидно, что неравномерный выпуск продукции предприятиями-поставщиками создает серьезные трудности в материально-техническом снабжении тех предприятий, которые пользуются данной продукцией, и приводит к нарушениям равномерности работы и этих предприятий.

Постому ликвидация штурмовщины и осуществление равномерного выпуска продукции являются одним из решающих условий подлинной плановости в работе предприятий, мобилизации всех резервов и ликвидации потерь.

Анализ работы предприятий среднего машиностроения показывает, что основными причинами штурмовщины и неравномерного выпуска про-

дукции являются следующие недостатки в организации производства и труда на этих предприятиях.

На предприятиях среднего машиностроения, как правило, отсутствует расписание движения деталей по цехам и рабочим местам по календарно, в результате чего прорыв в производстве той или иной детали обнаруживается на самой сборке.

В этом случае весь персонал диспетчерского аппарата и плановых работников цехов и завода перекладывается на «выколачивание» так называемой «дефицитной» детали. Планирование по дефициту, а не по заранее разработанному и тщательно обоснованному календарному расписанию—такова основная болезнь многих машиностроительных заводов.

Крупнейший недостаток планирования производства состоит далее в том, что на многих предприятиях отсутствует расписание производственных циклов отдельных деталей. Вместе с ненадеженностью календарного планирования хода производства это приводит к несвоевременному запуску деталей, одних—ранее, чем требуется для сборки, других—позднее. При этом не учитывается длительность и сложность обработки деталей. Иными словами, отсутствует план запуска деталей в производство, а так как плану запуска должно быть подчинено материальное снабжение, то и оно не бывает своевременно обеспечено, ибо работники снабжения не могут сами предвидеть сроков, когда эти детали должны быть начаты производством и когда они должны быть готовы к сборке.

На заводах плано поставлена работа по систематизации материалов на наиболее целесообразные в условиях завода партии деталей, которые следует запускать в производство. Отсутствие таких расчетов заставляет делать частые перестановки и переналадки станков и приводит к тому, что чальные партии деталей длительно лежат без движения, занимая много места и увеличивая объем некомплектного, незавершенного производства.

При проверке работы завода «Коммунар» в Запорожье было установлено, что вследствие отсутствия расписанных партий и заделов отдельные виды дефицитных материалов израсходованы только на некоторые детали, заготовленные на очень длительный срок, и это в то время, когда другие участки производства не были обеспечены деталями в достаточной мере.

Исключительно важное значение для организации равномерного выпуска продукции имеет учет движения деталей по цехам и рабочим местам. В условиях крупносерийного производства и массового промежуточного склад после каждой операции. Детали должны непосредственно переходить от одного рабочего места к другому. Так как подчет некоторых деталей занимает времени столько же, сколько требуется подчас на производственную операцию, то приемка таких деталей должна быть механизирована, или осуществляться путем укладки в мерную тару, или производиться с помощью взвешивания.

Правда, недостатки учета частично восполняются инвентаризациями деталей, но эти проверки бывают не так часты и, кроме того, требуют много времени и сил для обработки полученных при инвентаризации данных.

Отсутствие надлежащего учета деталей в производстве позволяет скрывать брак, вследствие чего «неожиданно» возникают прорывы в производстве, которые восполняются штурмовными методами, создающими лихорадочное состояние на предприятиях. Отсутствие правильного учета деталей создает обезличку и безответственность, так как в этих условиях руководители одних цехов могут прятаться за недостатками работы руководителей других цехов.

¹ Резолюция XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), Госполитиздат, 1941 г., стр. 9.

Среди важнейших причин штурмовщины и неравномерного выпуска продукции нужно также отметить отсутствие систематической проверки загрузки «узких мест» в производстве, что приводит к перегрузке одних станков и недогрузке других. Своевременная проверка позволила бы сделать переукрепление деталей или переброску их для обработки в другой цех. Большое значение имеет сокращение времени на передачу путем укрупнения партий обрабатываемых деталей с тем, чтобы расширить «узкие места».

Чрезвычайно важной причиной неравномерности хода производства и штурмовщины является несвоевременная проверка подготовленности инструментов, штампов, приспособлений, в результате чего обработка отдельных деталей становится «неожиданно» невозможной.

Наконец, крупнейшим недостатком является отсутствие систематической ежедневной проверки выполнения сменно-суточных заданий участков и цехов, в комплексе своем обеспечивающих равномерную работу предприятия. Контроль за выполнением среднесуточного задания должен обеспечить безусловное выполнение каждой невыполненной операции или необработанный детали.

Таковы важнейшие недостатки в работе предприятий, вызывающие неравномерность выпуска продукции и штурмовщину.

На неравномерность работы предприятий значительно влияние оказывают также недостатки осуществляемого наркоматами планирования, особенно такой важнейший недостаток, как поздний спуск планов, позднее доведение планов до рабочего места, что отражается на всей последующей работе по выполнению плана и нередко служит ширмой, за которую прячутся недостатки самих заводов.

В настоящее время план доходит до заводов в лучшем случае за 1—2 дня до наступления квартала, а иногда и в середине первого месяца квартала. Правда, в Наркомсредмаше существует практика послыски на заводы предварительного задания на основе проекта плана, представляемого наркоматом на утверждение правительства. Этот вариант по ряду показателей не совпадает с проектировками Госплана, но тем не менее он все же является таким вариантом, который позволяет заводам строить свою программу до начала месяца, если не на целый квартал, то хотя бы на первый месяц квартала. Этот же вариант кладется в основу расчета заявок на материалы, он кладется в основу детализировки плана по цехам и участкам.

Однако при этом порядке снабжение завода материалами идет в номенклатуре и количествах, рассчитанных на первый вариант программы наркомата, а при задержке со стороны наркомата — на вариант самого завода, который иногда резко отличается и по номенклатуре и по количеству изделий от вариантов наркомата и Госплана.

Специфицированная заявка на металл сдается местным котворам Главметаллосбыта для суммирования по всем наркоматам за 45 дней до наступления квартала. Получается неизбежный разрыв между заявками и действительной потребностью в материалах. Изменить спецификацию можно также не менее чем за 30 дней до начала месяца.

Окончательно утвержденные планы требуют для своего выполнения материалов других наименований, сортов и размеров. Более того, план производства изменяется при уточнении потребности в оборудовании, при распределении оборудования возникают новые изменения планов производства, которые к тому же поступают нередко с большим опозданием, что вызывает необходимость перестраивать на ходу план производства заводов, цехов и участков, изменять заявки на металл или, в худшем случае, отсыскивать на базах недостающие сорта и размеры.

Результатом недостатков планирования является также то, что сроки запуска отдельных деталей далеко не совпадают со сроками поступле-

ния на склад материалов. Отсутствует взаимная увязка в сроках производства и потребления материалов. Чтобы покрыть потребность в недостающих профилях металла, заводы прибегают к заменам одного размера другим. Но эти замены, как правило, сопровождаются излишним потреблением металла и значительным удорожанием себестоимости продукции.

Все эти недостатки планирования, осуществляемого наркоматами и главками, отрицательно сказываются на ритме предприятий и являются одной из немаловажных причин той неравномерности в выпуске продукции, которая еще имеет место.

Между тем у нас имеются все возможности для того, чтобы обеспечить равномерное материально-техническое снабжение предприятий, которое составляет необходимое условие равномерного выпуска продукции. Для этого необходима правильная увязка работы отдельных предприятий, особенно смежников.

Так например, надо добиться необходимого опережения в работе металлургических заводов по сравнению с заводами-потребителями металла. Речь идет, конечно, не о создании излишних запасов металла, а об опережении в сроках поставки. Надо планировать работу металлургических заводов таким образом, чтобы они вторую половину каждого квартала работали на потребность машиностроительных заводов следующего квартала, причем надо катать металл тех именно сортов и размеров, которые будут потребоваться в начале следующего квартала. Нельзя потребность в металле по сортам и размерам определять только на программу данного квартала, так как это означает обязательные затруднения с запуском ряда деталей.

Чтобы обеспечить равномерный ежесуточный выпуск готовой продукции с первых дней месяца и квартала, надо запускать в производство недостающие детали до наступления месяца и квартала, в сроки, определяемые длительностью производственного цикла.

Для заводов с массовым и крупносерийным производством, номенклатура изделий которых устойчива и повторяется из месяца в месяц, угроза срыва из-за материального снабжения может иметь место только в случае недостаточных размеров снабжения. Для заводов с изменяющейся номенклатурой изделий меняется также номенклатура потребляемых материалов; для этих заводов отсутствие недостающих профилей может привести к срыву выпуска изделий в первые же дни месяца вперед до поступления металла.

Правильная увязка плана материально-технического снабжения и плана производства должна обеспечить равномерный ход производства и ликвидировать все могущие возникнуть перебои, которые ведут к штурмовщине. При должной увязке плана материального снабжения и плана производства вполне возможно не только обеспечить равномерный выпуск продукции, но и снизить нормы запасов металлов на машиностроительных заводах.

Особое значение для машиностроительных заводов имеет поставка мелких партий, так называемых транзитных норм. Металлургия по вполне понятным причинам не принимает к поставке отдельные сорта, потребность в которых составляет менее вагона (детранспортные партии). Машиностроительные заводы зачастую вынуждены заказывать такие материалы на годовую потребность, между тем целесообразней было бы создать особое планирование таких материалов, объединив несколько машиностроительных заводов для отгрузки им материалов из специальных комплектовочных баз.

Все эти вопросы со всей остротой выдвигают задачу упорядочения взаимоотношений между отраслями промышленности и особенно кооперирования промышленных предприятий. От правильного кооперирования

и твердого осуществления договорной дисциплины зависит успех работы целого ряда отраслей.

Автомобильные заводы, например, поставляют в большое количество деталей, необходимые для производства автоприцепов, но так как руководители заводов предпочитают детали использовать в первую очередь для своих нужд, то в результате заводы Глававтоприцепа испытывают постоянные перебои. Завод «Ростсельмаш» является поставщиком очень многих полуфабрикатов и деталей для других заводов «Главсельмаша», а так как он тоже предпочитает обеспечить в первую очередь выпуск «своих» машин, то связанные с ним заводы также испытывают постоянные перебои. На протяжении почти всего 1940 г. выпуск автомобилей Горьковского завода задерживался из-за небеспечности автомеханика завода «Красная Этна»; ЗИС неравномерно подавал поковки Ярославскому заводу, в результате чего последний испытывал частые перебои.

Заводы Главсезжпрма являлись неаккуратными поставщиками автомобильных заводов. Тракторные заводы срывали работу заводов по производству запасных частей из-за несвоевременной поставки литых и поковок.

Это относится не только к внутриваркоматским связям, но и к кооперированию предприятий, подведомственных разным наркоматам.

Нарушения в сроках поставки являются следствием проявления извечных местных тенденций некоторых хозяйственников, нарушающих плановую дисциплину. Для наведения порядка в кооперировании нужны меры строгого воздействия на людей, подчиняющих интересы государства ведомственным интересам завода. Наряду с этим нужно провести ряд мер поощрения аккуратных работников заводоуправлений. Наладить правильное кооперирование и осуществление подлинной договорной дисциплины — это одно из решающих условий организации равномерного выпуска продукции на всех предприятиях.

Важнейшим оружием борьбы против штурмовщины, борьбы за равномерный выпуск продукции является суточный график. Значение этого графика целиком вытекает из самой сущности социалистического планирования. Товарищ Сталин неоднократно подчеркивал решающее значение проверки выполнения плана во всей плановой работе. Составление плана, как учит ленинско-сталинская теория социалистического планирования, — это только начало планирования. Действительное плановое руководство осуществляется в ходе выполнения плана, в ходе проверки выполнения, которая призвана вскрывать новые резервы и предупреждать возникновение прорывов в ходе производства. Только повседневная, в буквальном смысле этого слова, проверка выполнения плана может обеспечить равномерный выпуск продукции и выполнение плана.

Суточный график является сильнейшим оружием подлинной проверки выполнения плана. Поэтому в резолюции XVIII конференции ВКП(б) именно в связи с задачей ликвидации бесплатности выдвигается необходимость организации работы предприятия по ежедневному, заранее разработанному графику.

Имеющийся опыт работы целого ряда предприятий по ежесуточному графику показал огромную эффективность этого метода работы и подтвердил безусловную необходимость его применения на других предприятиях.

Значительный интерес в этом отношении представляет опыт работы по графику предприятий среднего машиностроения.

График выпуска важнейших изделий по дням введен Народным комиссариатом среднего машиностроения в декабре 1940 г.

В январе номенклатура изделий, выпуск которых регламентирован наркомом, была значительно расширена.

Проверка хода работы по суточному графику, помимо ежесуточного наблюдения, заключалась в заслушивании на специальных диспетчерских совещаниях наркомата докладов работников завода. Отстающие заводы и glavки заслушивались на заседании Коллегии наркомата.

В ежедневном суточном рапорте отмечается причина задержек, отставания и перебои. Сведениями для суточных рапортов являются телеграфные донесения, ежедневные переговоры главков с заводами.

Если раньше нередки были случаи, когда в наркомате оставался незамеченным длительный простой целого предприятия, то теперь о каждом простое знает все руководство наркомата.

Задержки в подаче вагонов для отгрузки готовой продукции становятся быстро известными в наркомате, в связи с чем ускорилось выделение дополнительных вагонов. Задержки в утверждениях, рассмотрении и продвижении технических условий, которые иногда являются причиной перебои в приемке изготавливаемой продукции, становятся предметом прямого вмешательства наркома.

Графики вызвали необходимость резкого изменения отношения аппарата к заводам, приблизили его к руководству заводами. Так, Главснаб, который ранее был занят, главным образом, распределением между заводами и главками получаемых фондов, теперь в условиях работы предприятия по графику должен был перестроить свою работу в сторону оказания реальной помощи в реализации фондов. Создан специальный диспетчерский аппарат по оперативной помощи заводам и главкам за счет сокращения других работ без увеличения общего штата.

В результате возрастало внимание к ежесуточному выполнению задания промышленности Наркомсредства в феврале достигла серьезного уменьшения неравномерности работы предприятия. Так, в первой декаде выпуск к месячному плану составил уже 25%, во второй — 33,7% и третьей — 33,8%, что представляет собой значительно более ровный ход производства по сравнению с любым месяцем прошлого года.

Характерно, что если план по изделиям, производство которых велось по графику, выполнен в основном удовлетворительно, то по тем изделиям, которые еще остались вне графика, план не выполняется. Например, Горьковский завод, имеющий неплохие результаты по выпуску автомобилей и моторов, резко недовыполнил план по запасным частям.

При составлении графиков на март эти недостатки были учтены: значительно расширен круг изделий, выпуск которых производится по графику.

Контроль за ежесуточным выполнением плана ведется не только по количеству изделий, сдаваемых на склады, но и по изделиям, выпускаемым с конвейера и выходящим из сборки, если по тем или иным причинам они должны пройти дополнительные операции (обкатку, проверку и т. д.). Этот контроль, кроме того, позволяет предотвращать оперативное занижение плана, даваемого на следующий месяц, так как работа по графику более полно вскрывает внутренние резервы, имеющиеся у предприятия.

Выполнение производственного плана, организованное по суточному графику, без рычков и штурмовщины, при обязательном соблюдении технологической дисциплины, строжайшем выполнении плана по ассортименту, без дополнительных затрат на сверхурочные работы и при минимальных потерях — таковы важнейшие показатели подлинной культуры производства.

В связи с внедрением твердого суточного графика на предприятиях и некоторым улучшением состояния технологической дисциплины заметно сократились текущие простои и применение сверхурочных работ.

Следующие данные по отдельным заводам показывают, каковы уже имеющиеся результаты внедрения графика.

Горьковский автозавод им. Молотова

Периоды	Выпуск товарной продукции по декадам (в % к месячному плану)			Текущие простои (в тыс. чел./час.)	
	1-я	2-я	3-я		
Выполнение плана ниже 100%	Январь 1940 г.	14,0	20,2	43,2	218,0
	Октябрь 1940 г.	19,8	22,6	42,0	235,2
	Ноябрь 1940 г.	21,3	29,1	36,1	109,9
Выполнение выше 100%	Декабрь 1940 г.	18,2	23,8	45,5	144,1
	Январь 1941 г.	25,5	33,3	45,1	82,5
	Февраль 1941 г.	28,6	40,0	33,7	16,1

Приведенные цифры свидетельствуют о том, что на третью декаду любого из месяцев до февраля приходилась наибольшая доля выполнения плана. В феврале неравномерность значительно уменьшилась, что является результатом работы по графику.

Тем не менее существующие разрывы между декадами свидетельствуют о крупных недостатках в работе завода.

Неравномерность в работе завода вызвала высокие текущие простои, эквивалентные исключению из производственного процесса в среднем за месяц следующего количества рабочих: в январе 1940 г. — 1 090 человек, в октябре 1940 г. — 1 089 человек, в ноябре 1940 г. — 572 человека, в декабре 1940 г. — 692 человека.

Несмотря на то, что ни в январе, ни в октябре — декабре 1940 г. план по товарной продукции не выполнен, применение сверхурочных работ в эти месяцы было довольно значительным. Затраченные сверхурочные часы эквивалентны включению в производственный процесс следующего дополнительного количества рабочих (в среднем за месяц): в январе 1940 г. — 546 человек, в октябре 1940 г. — 36 человек, в ноябре 1940 г. — 241 человек, в декабре 1940 г. — 422 человека.

Применение сверхурочных работ было вызвано необходимостью хотя бы дорогой ценой подогнать выполнение плана в последней декаде месяца. Этот производственный перерасход фонда заработной платы является прямым результатом неравномерного хода производства.

Уралвагонзавод

Периоды	Выпуск товарной продукции по декадам (в % к месячному плану)			Текущие простои (в тыс. чел./час.)	Сверхурочные (в тыс. чел./час.)	
	1-я	2-я	3-я			
1940 г.	Январь	17,7	15,3	16,0	49,4	40,8
	Октябрь	24,9	27,8	31,4	28,4	20,3
	Ноябрь	22,2	34,3	43,6	21,5	46,6
	Декабрь	20,0	26,9	31,9	25,8	35,3
1941 г.	Январь	34,2	28,9	42,7	22,3	21,2
	Февраль	29,4	29,7	12,3 ¹	21,8	13,7

¹ Перебор в слабейшая в 3-й декаде.

Из показанных в таблице месяцев завод выполнил план по товарной продукции только в октябре и ноябре 1940 г.

Выполнение плана по товарной продукции по декадам этих двух месяцев в сравнении с выполнением плана по декадам января 1941 г. (выполнение плана = 105%) представляется в следующем виде:

октябрь	1-я декада к 3-й декаде = 45,4%
ноябрь	1-я 3-й = 50,9%
январь 1941 г.	1-я 3-й = 81,7%

Эти данные свидетельствуют о некотором, правда, далеко еще не достаточном, смягчении неравномерности выпуска продукции.

Простои и применение сверхурочных работ на Уралвагонзаводе эквивалентны следующему количеству рабочих (в среднем за месяц):

1940 г.	По текущим простоям		По иррегулярным сверхурочным	
	247 чел.	204 чел.	131	94
1940 г.	Октябрь	131	94	94
	Ноябрь	112	243	243
	Декабрь	124	170	170
Январь 1941 г.	111	106	111	106

В сравнении с январем 1940 г. применение сверхурочных работ в январе 1941 г. снижено почти на 50%, но работа по твердому графику должна проводиться без применения сверхурочных работ.

Московский тормозной завод

Переход к равномерному выпуску товарной продукции по отдельным декадам месяца можно проиллюстрировать на примере Московского тормозного завода:

Периоды	Выпуск товарной продукции по декадам (в % к месячному плану)			
	1-я	2-я	3-я	
1940 г.	Январь	13,1	23,8	38,4
	Октябрь	18,9	25,0	38,1
	Ноябрь	9,1	19,7	36,4
	Декабрь	18,9	27,6	46,8
1941 г.	Январь	31,9	32,0	53,1
	Февраль	31,1	37,9	37,9

Как показывает таблица, в феврале 1941 г. достигнуты значительные успехи в деле преодоления неравномерности выпуска продукции. Это является прямым результатом работы завода по суточному графику.

Однако, если за последние месяцы на основе работы по графику и достигнуто некоторое смягчение неравномерности хода производства, то главная работа в этой области все еще впереди. Работники заводов, главков, наркоматов должны мобилизовать все свои силы для того, чтобы по-большевистски внедрить график, закончить с бесплановостью и обеспечить культурную, равномерную работу наших социалистических предприятий.

Ликвидировать потери металла

За годы сталинских пятилеток черная металлургия СССР достигла огромных успехов. Достаточно указать, что выпуск чугуна, стали и проката возрос за последние 10 лет в три раза и по производству черных металлов СССР занял третье место в мире.

Рост мощности металлургии Союза сопровождается качественным изменением ее продукции — выпуск качественного металла достиг почти одной четверти всей продукции. Значительный удельный вес качественных сталей в общем выпуске металла свидетельствует о серьезных успехах, достигнутых в освоении нашими кадрами высокой культуры производства.

Одним из качественных показателей металлургии являются расходные коэффициенты сырья на тонну годной продукции. В этой области наша черная металлургия также имеет ряд достижений.

Расход железа в доменной шихте на тонну чугуна снизился в среднем по заводам НКЧМ с 1 175 кг в 1937 г. до 1 136 кг в 1939 г., расход металлической части шихты на тонну мартеновской стали уменьшился с 1 168 кг в 1937 г. до 1 158 кг в 1939 г., а на тонну электростали — с 1 199 кг до 1 150 кг. Несколько увеличился расход слитков на тонну годного проката — с 1 321 кг в 1937 г. до 1 380 кг в 1939 г. Однако это увеличение расхода металла вызвано в основном освоением выпуска качественных сталей на ряде металлургических заводов.

Несмотря на указанные достижения, черная металлургия СССР далеко еще не использовала всех имеющихся огромных резервов дальнейшего значительного сокращения норм расхода сырья и повышения выхода годного металла. Борьба с потерями металла является одной из основных задач нашей черной металлургии.

В заключительном слове на XVIII съезде ВКП(б) тов. Молотов указал: «Мы должны навести порядок и решительную экономию в расходе чугуна, в расходе стали, в расходе качественных сталей, в особенности же в расходе меди и других цветных металлов. У нас еще много здесь безхозяйственности, которую нужно ликвидировать!».

Это указание тов. Молотова должно стать для металлургов боевой программой действий в борьбе с потерями металла.

Следует отметить, что в издержках производства металлургических заводов затраты на сырье имеют большой удельный вес — в 1939 г. они составили в среднем 35,3%, а в 1940 г. удельный вес этих затрат в связи с пересмотром отпускных цен на железную руду, железный лом и другие материалы возрос до 39,5%.

Лучшее использование сырья и основных материалов на заводах черной металлургии способствует снижению удельных норм расхода тон-

на, электроэнергии и вспомогательных материалов, увеличению производительности основных агрегатов и повышению производительности труда.

Поэтому борьба за экономию сырья и уменьшение потерь металла является важнейшим рычагом дальнейшего подъема черной металлургии.

К потерям металла должны быть отнесены прежде всего безвозвратные потери, т. е. неиспользуемое в дальнейшем в металлургическом или в другом производстве. К этим видам потерь должны быть отнесены угар (за исключением используемой части шлака и окалины), часть коллоидной пыли, козлов и тому подобных отходов, не использованных в дальнейшем в шихте или для иных назначений (для изделий широкого потребления и т. п.). Вся же используемая часть металлических отходов не является полностью потерей металла. Здесь имеются только потери металла (угар) в связи со вторичным переделом. Тем не менее значение выхода, годного в каждом переделе, не теряет своей актуальности, хотя отходы и используются в качестве сырья. Переход части готового металла в сырье (отходы) означает потерю ошеставленного труда в процессе металлургического производства, потерю производительности агрегатов и других затрат, произведенных в процессе предмыслящих переделов сырья в полуфабрикат или в готовую продукцию.

В таком расширенном понимании и следует рассматривать вопрос о потерях в связи с металлоотходами на металлургических заводах.

По отдельным источникам происхождения отходы железа в черной металлургии за 1939 г. распределяются в весовом количестве следующим образом:

Пыль коллоидная (в пересчете на железо)	2 457,8 тмс. т.	27,4%
Угар железа	1 627,4	18,3%
Скрап, недоливки, козлы	1 092,0	12,3%
Обрезки в прокате	2 707,0	30,0%
Брак	1 088,4	12,0%

Всего 8 972,6 тмс. т. 100%

Из приведенных данных видно, что в весовом отношении наибольшее количество отходов железа составляют обрезки, полученные в прокате, и выносимая из доменных печей железорудная мелочь — коллоидная пыль.

Анализ потерь железа в металлургии показывает, что на 1 т готового проката, полученного в 1939 г., около 730 кг железа остается в отходах, т. е., что из 1 730 кг железа, загруженного в шихте, только 1 000 кг переходит в готовый прокат, а остальные же 730 кг остаются в обрезках (235 кг), в коллоидной пыли (147 кг), в угаре (150 кг), в скрапе, недоливках и козлах (95 кг) и в браке (98 кг).

В связи с использованием полученных отходов в качестве сырья в доменном и сталеплавильном производстве общая стоимость их по ценам использования определяется для 1939 г. в сумме 527 млн. руб. Окончательные потери, главным образом, на расходах по переделу (разница между затратами и ценами использования отходов) исчисляются в сумме 1 650 млн. руб. В числе этих потерь 45% занимают потери по обрезкам в прокате, угар железа — 23,2%, брак — 21,3%, отходы при разливе — 7,4%, пыль коллоидная — 3,0%.

Как видно из приведенных данных, соотношение потерь по металлу в стоимостном выражении распределяется несколько иначе, чем в натуральном весе. Объясняется это тем, что стоимость потерь на тонну от-

¹ В. Молотов, Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР, Госполитиздат, 1939 г., стр. 39.

дельных видов отходов тем выше, чем дальше находится данный передел от начальной стадии металлургического производства. Наиболее высоки потери на отходах легированного металла, поскольку некоторые виды легирующих элементов (хром, ванадий и др.) угорают при последующем переделе этих отходов. Помимо этого величина потерь по отдельным видам отходов находится в зависимости от степени использования их в качестве сырья. Между тем не все виды отходов одинаково используются.

За исключением брака и обрезков, которые, как правило, используются полностью, остальные виды железосодержащих отходов до настоящего времени полностью не утилизируются — мартовенские шлаки были использованы в 1939 г. только в размере 45%, окалина и сварочный шлак — 29,6% и пыль колошниковая — 30,8%.

В результате этого осталось неиспользованным в отходах 3 055,0 тыс. т железа, которые являются окончательными потерями.

В числе этих потерь основное место занимает железо в пыли колошниковой — 1 845 тыс. т, в окалине, сварочном шлаке и прочем угаре — 966 тыс. т, в шлаках сталеплавильных — 116 тыс. т, в шлаках доменных — 75 тыс. т и в аварийных козлах — 53 тыс. т.

Анализ баланса железа в черной металлургии (НКЧМ) показывает, что удельный вес первично восстанавливаемого железа (из железной руды, колошниковой пыли и т. п.) в заданном железе составляет 65,7%, а вторично переплавляемого железа из поступающих со стороны и собственных отходов — 34,3%.

При однократном цикле производства (без использования собственных отходов) из всего поступившего железа со стороны только 61,1% переходит в товарную продукцию. При многократном цикле производства в товарную продукцию переходит 80,4% из всего заданного железа. Из полученных отходов железа свыше $\frac{1}{3}$ (35%) не используется. Ввиду того что в неиспользованных для переплава отходах основное место занимает пыль колошниковая (51%), фактически удельный вес первично восстановленного железа снижается. В полученной товарной продукции первично восстановленное железо участвует в размере 80,9%, а остальные 19,1% занимает вторичное железо, переплавленное из полученных со стороны железолома и стружки.

В товарной продукции НКЧМ 30,8% составляет по весу полуфабрикат (чугун и слитки), который поступает в переработку на заводы «малой металлургии». Характерной особенностью структуры баланса железа в «малой металлургии» является отсутствие первично восстанавливаемого железа, высокий удельный вес в сталеплавильной шихте железного лома, отсутствие потерь железа по колошниковой пыли и неиспользование железосодержащих отходов (шлак, окалина). В связи с этим удельный вес первично восстанавливаемого железа в общем балансе железа по черной металлургии Союза в целом снижается с 65,7 до 60—61%, а удельный вес вторично переплавляемого железа повышается с 34,3 до 40%. В товарную продукцию (готовый прокат и литье) переходит из всего заданного железа 83—84% (вместо 80,4 по «большой металлургии») и неиспользованное железо в отходах составляет 16—17% в общем балансе железа черной металлургии Союза.

Структура баланса железа в металлургии (по НКЧМ) значительно отличается в районном разрезе. Так, в металлургии Юга удельный вес первично восстанавливаемого железа составляет 82,3%, в металлургии Центра — 74,2%, а в металлургии Урала (Главдревмета) — 65,5%. Соответственно отличается и удельный вес вторично переплавляемого железа. Это отличие соотношений в структуре баланса железа является следствием различного состава металлургических заводов в отдельных районах Союза. В то время как на Юге почти все металлургические за-

воды имеют в своем составе доменные цехи и все остальные металлургические переделы, большинство заводов Урала (Главдревмета) не имеет всех переделов и в их балансе железа значительное место занимает лом железа. На заводах Центра (без Главспецстали) большинство заводов имеет только доменные цехи, в связи с чем удельный вес первично восстанавливаемого железа должен быть выше, чем в металлургии других районов Союза. Однако здесь значительное место занимают доменные металлдобавки — 16,4%, в то время как на заводах Юга и Урала они составляют 9,0—8,8%.

На заводах качественной металлургии (Главспецстали) удельный вес вторичного железа достигает 33,6%. Это объясняется работой большинства мартовенских цехов скрап-процессом и наличием электросталеплавильных цехов, работающих почти исключительно на железном ломе.

Значительно отличается между собой баланс железа по отдельным заводам. Так например, в балансе Магнитогорского завода восстанавливаемое железо из железной руды составляет 95,5%, а вторичное железо — железолом со стороны, стружка доменная и т. п. — только 4,5%. Удельный вес железа в товарной продукции составляет 88,1%, а железо в неиспользованных отходах — 11,0%. То же примерно и по Кузнецкому заводу. Магнитогорский и Кузнецкий заводы, будучи наиболее технически оснащенными, имеют наиболее удовлетворительный баланс железа по сравнению с другими заводами Союза, хотя и здесь значительное количество железа остается еще неиспользованным в отходах.

Анализ баланса железа показывает, что наша черная металлургия производительно загружает часть оборудования, превращая руду и железолом снова в лом и, следовательно, бесполезно затрачивает часть рабочей силы, топлива и материалов.

Из сопоставления в сводном балансе количества неиспользуемого железа в отходах с количеством металлоотходов, поступающих со стороны, видно, что эти величины почти равны. Следовательно, потеря железа в черной металлургии примерно равна по величине текущим металлоотходам и амортизационному металлу, поступающим из народного хозяйства в металлургию.

Рассмотрим потери железа по отдельным переделам металлургического производства.

Содержание железа в расходуемом на 1 т чугуна сырье составило в 1939 г. в среднем по НКЧМ 1,136 т. При среднем содержании железа в чугуне 93% потери железа составили 206 кг на 1 т, или 22,0%. По отдельным металлургическим заводам имеются значительные колебания в расходе железа на 1 т чугуна. Так, на заводах Юга, работающих на христовской руде, расход железа составил в среднем 1,168 т на 1 т чугуна, на заводах, работающих на керченской руде (агломерате), — 1,017 т, на заводах центра — 1,194 т, на Магнитогорском заводе — 1,050 т, на Кузнецком заводе — 1,105 т, а на старых заводах Урала — 1,023 т.

Значительная разница в удельном расходе сырья (в пересчете на железо) между отдельными заводами объясняется, помимо условий, зависящих непосредственно от самих заводов, также различием в физическом состоянии руд (пылеватость), мощности доменных печей и т. п.

Расход рудной и металлической части шихты по доменным цехам НКЧМ составил в среднем за 1939 г. 2,083 т на 1 т чугуна. По сравнению с предыдущими годами доменные цехи добились снижения удельного расхода сырья (в 1937 г. — 2,156 т, в 1938 г. — 2,111 т). Это достигнуто, несмотря на большое использование за последние годы бедных руд в доменном производстве. Процент железа в железной руде в натуре составил в 1939 г. 53,8% вместо 54,3% в 1938 г. в 54,5%

в 1937 г. В основном это происходит за счет использования руд Криворожского бассейна. Однако достигнутый в 1939 г. удельный расход сырья содержит значительные резервы для дальнейшего его снижения. Теоретически при среднем содержании железа в руде 53,8%, если не считать металлотоваров, расход железной руды должен составить около 1,680 т на 1 т чугуна, а с учетом фактически израсходованных за 1939 г. металлотоваров в количестве 140 кг на 1 т чугуна — около 1,470 т. Следовательно, фактически расход железной руды превысил в 1939 г. минимальный уровень на 500—510 кг на 1 т, или на 40%. Основной причиной высокой удельной нормы расхода железной руды является чрезмерный вынос рудной мелочи — коллошиковой пыли.

Основные рудные месторождения Союза дают пыляющую руду в природном состоянии или в результате ее дробления. За последние годы выход мелочи из руды увеличился. Вместе с тем ввод в действие на протяжении последних лет доменных печей большого объема и мощных воздушных машин также способствовал увеличению выноса рудной мелочи.

Для уменьшения поступления в шихту доменных печей рудной мелочи а для использования коллошиковой пыли на ряде металлургических заводов (им. Дзержинского, им. Кирова, им. Войкова и др.) за последние годы построены и введены в действие агломерационные фабрики. Благодаря этому в настоящее время наши доменные печи расходуют на выработку 1 т чугуна агломерированной руды больше, чем США и Германия. Так, в 1939 г. на 1 т чугуна было израсходовано в среднем по всем заводам НКЧМ 398 кг агломерата, а в США — 98 кг, в Германии — около 200 кг на 1 т чугуна. Необходимо при этом учесть, что качество наших железных руд требует более широкого применения агломерата, чем в США и Германии. Однако приведенные данные показывают, что металлургия Союза обеспечена в среднем уже сейчас весьма значительным количеством агломерата.

В результате увеличения применения агломерата вынос коллошиковой пыли снизился в 1939 г. в среднем по НКЧМ до 362 кг на 1 т чугуна против 413 кг в 1937 г. и 392 кг в 1938 г. Но, если даже учесть, что металлургические заводы потребляют значительное количество пылеватых руд, вынос коллошиковой пыли мог быть при правильном ведении технологического процесса значительно ниже. Чрезмерно велик вынос коллошиковой пыли на Алмазном заводе (846 кг на 1 т чугуна), на ДЗМО (598 кг), на заводе им. Петровского (512 кг), Криворожском заводе (453 кг).

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 2 июня 1940 г. о работе черной металлургии обязывает довести вынос коллошиковой пыли на 1 т чугуна до 200 кг на заводах, работающих с агломератом, и до 300 кг — без агломерата. При таком соотношении средний вынос коллошиковой пыли по НКЧМ должен был в 1939 г. составить 250 кг на 1 т чугуна, вместо фактического 362 кг, и суммарный вынос коллошиковой пыли должен был быть ниже фактического на 1560 тыс. т. Таким образом около 44% выноса коллошиковой пыли в 1939 г. являются технически неоправданными потерями, что привело к излишнему расходу в доменных цехах около 1 400 тыс. т железной руды и к перерасходу средств на сумму в 21 млн. руб.

Следует отметить, что в США вынос пыли составляет 5—7% от веса железной руды, или 80—110 кг на 1 т чугуна, а в Германии вынос пыли колеблется по отдельным заводам от 70 до 110 кг на 1 т чугуна. Эти нормы вполне достижимы и для нашей металлургии.

Неотложной задачей черной металлургии Союза является увеличение агломерированной руды. Обеспечение доменных печей нашей метал-

лургии агломерированной рудой весьма неравномерно. В то время как по Магнитогорскому заводу агломерат составляет в железорудной шихте 36,0%, по заводу им. Дзержинского — 48,0%, по заводу им. Кирова — 73,0%, по заводу им. Войкова — 98,5% и т. д., ряд заводов, располагающих крупнейшими доменными печами (Запорожский, Криворожский и др.), совершенно не имеет агломерата.

Наряду с этим распределение отдельных фракций железных руд между заводами должно быть строго согласовано с условиями работы отдельных доменных печей на каждом заводе.

Весьма важной задачей металлургии является повышение качества агломерата. Получаемый в настоящее время агломерат на заводе им. Кирова и на других заводах — недостаточного высокого качества, и как показывают данные за 1939 г., вынос коллошиковой пыли на некоторых заводах, несмотря на высокий удельный вес агломерата в шихте, составляет на 1 т чугуна 334 кг (завод им. Дзержинского), 417 кг (завод им. Кирова) и т. д.

Для улучшения качества агломерата необходимо установить единообразные технические условия на агломерат и в соответствии с ними — надлежащий технологический режим агломерирования.

Наряду с увеличением удельного веса агломерата в шихте и улучшением его качества для снижения выноса коллошиковой пыли должно проводиться систематическое и рациональное увлажнение железной руды перед подачей ее в доменную печь и установление строгой дутьевой режим с целью недопущения перегрева и подвисания шихты в печи, связанных с осадками и выбросом материалов из печи.

Увеличение потребления агломерата, увеличение его качества и проведение указанных мероприятий должны обеспечить резкое снижение выноса коллошиковой пыли и уменьшение расхода железной руды на тонну чугуна.

Расход металлической шихты на 1 т стали в среднем по заводам НКЧМ имеет следующую динамику (в кг):

	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Сталь мартеновская	1 168	1 164	1 158
• бесемеровская	1 166	1 158	1 167
• томасовская	1 201	1 190	1 232
• электрическая	1 199	1 179	1 150

По основному виду стали — мартеновской — удельный расход металла снижается из года в год. Это происходит за счет сокращения утара. Размер брака остается на протяжении последних трех лет на одинаковом уровне — 2,6—2,7% к годному металлу. Если учесть, что за указанный период повывислся удельный вес качественной стали, то становится ясным, что по отдельным видам стали брак уменьшается.

Следует отметить, что помимо брака, обнаруженного в сталеплавильных цехах, значительная часть брака выявляется в последующих переделных цехах. В прокатных цехах брак по металлу также показывает снижение. Следовательно, в целом по мартеновской стали можно констатировать наличие положительных сдвигов в нормах расхода металла на тонну годной стали.

Аналогичное положение наблюдается по электростали. Снижение расхода металла на электрическую сталь имеет место по всем видам отходов. За последние годы также снижается брак электростали по металлу в прокатных цехах.

По бесемеровской и томасовской стали нельзя отметить тех положительных результатов, какие имеются по мартеновской и электрической

стали. Расход металла на тонну годной стали остается почти стабильным, а по томасовской стали расход металла за счет брака увеличился в 1939 г. вдвое против 1937 г. (с 1,8 до 3,6%). В мартовских цехах потери годного металла в отходах все же еще весьма значительны. Низкий выход годного металла вызван в основном неудовлетворительным качеством стали.

По составу металлоотходов наша металлургия близка к условиям английской и германской металлургии.

Согласно данным британской Федерации металлургов, расход металлохода на 1 т основной мартовской стали составляет 1 097 кг (Statistics of Iron and Steel Industries, 1937, p. 14). По германской металлургии нет полных данных о расходе еще шихты, но по имеющимся данным по отдельным заводам можно судить, что расход металла на тонну стали близок к английской норме. Потери годного железа в сталеплавильных цехах за 1939 г. исчисляются в 1 847,9 тыс. т, из них брак составляет 19,6% от всех отходов, скрап — 36,1% и угар — 44,3%. Следует отметить, что вследствие неточности учета за счет укладываемого заводами угара и частично скрапа в ряде случаев искусственно сокращается брак.

Потому более правильно при существовавшем в 1939 г. учете потери по отходам не детализировать, а рассматривать их в целом.

Кроме брака, обнаруженного в сталеплавильных цехах, брак по металлу получен также в прокатных цехах в количестве 360 тыс. т. Таким образом брак по вине сталеплавильных цехов составил за 1939 г. 723 тыс. т. Вследствие недостаточного учета это количество брака следует считать минимальным. Из этого количества брака только незначительная часть может считаться технически неизбежной при освоении выплавки новых марок стали. Основная же масса брака является прямым результатом нарушения технологического процесса производства.

Анализ расхода металла в сталеплавильных цехах показывает, что технически неоправданные потери годного металла в 1939 г. составляли около 850 тыс. т.

Улучшение качества металла и сокращение потерь годного металла может быть достигнуто, в первую очередь, путем укрепления технологической дисциплины на заводах и повышения производственной культуры.

В отличие от доменных и мартовских цехов расход металла в прокатных цехах на тонну готового проката за последние годы увеличился. Это в основном вызвано повышением удельного веса проката качественных сталей и увеличением в связи с этим обрезки концов блюмсов и слоб, что подтверждается следующей динамикой отдельных видов отходов при прокате металла (в кг на 1 т проката):

Годы	Оконч. брак	Концы и обрезки	Угар	Всего
1937	65	204	52	321
1938	65	245	56	360
1939	64	259	57	380

По сравнению с установленными нормами расхода металла на тонну проката перерасход металла по НКЧМ за 1939 г. составляет 1 130 тыс. т. По примерным расчетам этот перерасход металла следует отнести за счет брака в количестве 415 тыс. т, за счет обрезки — 570 тыс. т, за счет угара — 145 тыс. т.

Перерасход металла против утвержденных Экономсоветом норм составляет по отдельным видам проката от 10 до 25%, между тем утвержденные нормы, как показывает граничная практика, по ряду видов проката не являются технически предельными.

Основной причиной большого расхода металла в прокатных цехах является, помимо брака по вине металла и повышенных обрезков концов, нарушение технологического процесса на отдельных участках прокатного производства (нагрев, режим прокатки, остывание и т. п.). Из общего количества отходов металла 4 033,3 тыс. т, полученных в прокатных цехах НКЧМ за 1939 г., угар составляет 604 тыс. т, окончательный брак — 683,1 тыс. т и концы и обрезки — 2 746,2 тыс. т.

В течение последних трех лет (1937—1939 гг.) в среднем по НКЧМ угар металла при нагреве и прокатке колебался в пределах 5,2—5,7% на 1 т готового проката. По отдельным заводам угар металла, показываемый в отчетности, значительно выше этой средней нормы. Так например, по Ново-Тагильскому заводу угар металла составил 10,1%, по заводу «Серп и молот» — 11,4%, по заводу «Красный Октябрь» — 10,8% и т. п.

При нормальной работе нагревательных печей угар должен составлять 4,0—4,5% на 1 т готового проката. По сравнению с этой нормой превышение угара составляет за 1939 г. около 115 тыс. т.

Потери годного металла от брака в прокатных цехах следует отнести в размере примерно 50—55% за счет плохого качества слитков. В остальной части брак по прокату является результатом пережога металла и неправильного режима прокатки. Наиболее значительные резервы сокращения потерь металла имеются по обрезки в прокате. Из общего количества получаемой в прокате обрезки значительная часть падает на обжимные станы, где производится обрезка концов от прибыльной части слитков. При прокатке качественного металла обрезаемые концы составляют 14—16% от веса годного металла.

Потому применение изложниц, расширяющихся кверху, применение утолщенных надставок и люнкерита, способствующих уменьшению глубины усадочной раковины, имеет весьма важное значение для увеличения выхода годного металла.

Значительное влияние на увеличение обрезки оказывает неустойчивый развес слитков, являющийся следствием неполного заполнения изложниц и утолщителей и неодинакового размера изложниц. Колебания фактического веса слитков против номинального достигают часто весьма значительных размеров.

Большие потери годного металла имеют прокатные цехи вследствие несоответствия развеса и размера полуфабрикатов (слитки, блюмсы, сунуток) кратному развесу и размеру готовой продукции.

В связи с ростом потребности машиностроительных заводов в металлах длиной и шириной особенно актуальным становится вопрос о пересмотре на заводах развеса и размеров отдельных видов полуфабрикатов под углом зрения максимального уменьшения обрезков в прокате.

Одной из важнейших проблем в черной металлургии является максимальное использование металлургических и металлосодержащих отходов, что дает возможность сократить размер безвозвратных потерь. Большинство металлургических отходов используется в настоящее время в качестве сырья в доменном и сталеплавильном производстве. В этом отношении наша металлургия достигла за последние годы беспрецедентных успехов. Достаточно отметить, что к началу первой пятилетки колониальная пыль совершенно не использовалась, а в 1939 г. около 30% всей полу-

ченной пыли агломерировано и использовано в качестве сырья вместо железной руды; в значительно большей степени используется в настоящее время мартеновский шлак, окалина и сварочный шлак. Все это давало возможность сэкономить в 1939 г. около 20 млн. т. железной руды. Как правило, полностью используются для сталеплавильного производства все прокатные обрезки, брак и отходы при разливе стали.

Тем не менее в 1939 г. осталось неиспользованным 3 065 тыс. т. железа в отходах, или почти $\frac{1}{2}$ от общего количества железа, потребленного металлургией. Это выдвигает перед металлургией Союза неотложную задачу всемерного повышения использования отходов.

В числе неиспользованных отходов основное место занимает колошниковая пыль.

Из общего количества полученных в 1939 г. 5 066 тыс. т. колошниковой пыли было использовано для агломерирования только 1597,1 тыс. т. Между тем использование всей колошниковой пыли могло бы сократить примерно на такое же количество расход железной руды, освободить железнодорожный транспорт от лишних перевозок и значительно облегчить создавшееся на заводах напряженное положение в периоды отсутствия необходимых запасов железной руды.

Увеличение использования колошниковой пыли должно быть достигнуто на заводах, располагающих агломерационными установками, за счет увеличения удельного веса колошниковой пыли в агломерате, а на остальных заводах — путем дувания пыли в домновые печи. Предложенный недавно инж. Некрасовым, получившим за это изобретение Сталинскую премию, метод дувания колошниковой пыли в доменную печь имеет большое народнохозяйственное значение и позволит использовать значительную часть колошниковой пыли.

Удельный вес колошниковой пыли в агломерате значительно увеличился за последние годы. Так, в 1937 г. удельный вес колошниковой пыли в агломерате составил в среднем по НКЧМ 19,9%, в 1938 г. — 23,3%, в 1939 г. — 25,2%. По отдельным заводам, однако, эта величина колеблется от 56,0% (завод им. Кирова) до 0,4% (на Магнитогорском заводе).

Как показывают данные по США, удельный вес колошниковой пыли в агломерате составляет в 1937—1939 гг. в среднем 36,0—37,0%. При сравнении с США следует учесть, что производство агломерата имеет там 30-летнюю давность и в настоящее время в агломерацию поступает железорудная мелочь почти исключительно из текущих отходов. На наших же заводах накопились огромные запасы колошниковой пыли, которые используются в весьма незначительной степени. Интересно отметить, что в первые 15 лет агломерации в США (1911—1926 гг.) удельный вес колошниковой пыли в агломерате составлял не менее 75%. Количество же используемой колошниковой пыли на наших заводах, имеющих агломерационные установки, не обеспечивает использование не только образовавшихся в отходах запасов, но даже и текущих отходов. Так например, из полученных на Магнитогорском заводе 307,9 тыс. т. колошниковой пыли использовано в агломерате только 5 тыс. т, на Орджоникидзевском заводе из полученных 470 тыс. т. колошниковой пыли использовано только 226 тыс. т. и т. д. Увеличение применения колошниковой пыли в составе агломерата до 50% позволило бы сэкономить свыше 1,0 млн. т. железной руды в год.

Значительное место в числе неиспользуемых металлосодержащих отходов занимает мартеновский шлак. Использование этого шлака в домновой печи может заменить не только часть железной руды, но также и часть марганцевой руды и известняка. В связи с этим мартеновский шлак является ценным сырьем для добавки в железорудную

часть шихты в домновых цехах. Расход мартеновского шлака составил в 1939 г. по заводу НКЧМ 88 кг на 1 т. чугуна. Ряд заводов до настоящего времени используют в домновой шихте весьма незначительное количество шлака. Так например, Орджоникидзевский завод использовал только 20 кг шлака на 1 т. чугуна, завод им. Ворошилова — 54 кг и т. д. Поставлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 2 июня 1940 г. металлургии обвязывалось довести расход мартеновского шлака до 200—250 кг на 1 т. перелычного чугуна. При полном использовании текущих отходов шлака, расход последнего должен был составить в 1939 г. 178 кг, следовательно, в 1939 г. около 50% шлака осталось неиспользованным, в связи с чем было потеряно свыше 100 тыс. т. железа.

В незначительной степени используется в настоящее время окалина и шлак сварочный. Из полученных за 1939 г. окалины и сварочного шлака в количестве 604 тыс. т. в домновых цехах использовано 256 тыс. т. Между тем окалина содержит около 70% железа и сварочный шлак — около 50%. Потери из-за неиспользования окалины и шлака определяются в сумме свыше 10 млн. руб. Из этой суммы только небольшая часть падает на заводы, которые не имеют собственных домновых цехов, основная же масса этих отходов получается на заводах с полным металлургическим циклом, где они, безусловно, могут быть использованы. Окалину же, получаящуюся на перелычных заводах, необходимо отправлять для использования в ближайших домновых цехах.

Весьма актуальным является вопрос о рациональном использовании металлоотходов в металлургии. Домменная печь, как металлургический агрегат, имеет своей задачей восстановление железа из железных руд. В противоположность этому остальные металлургические агрегаты имеют своей задачей переработку чугуна (конверторы) или частично железного лома (мартены), или почти полностью железного лома (электропечи). В связи с этим и определяется иррациональность использования железного лома в домновых печах. Между тем в 1939 г. домновые печи НКЧМ переплавляли 1330,1 тыс. т. железной стружки. Расход металлодобавок на тонну чугуна за последние годы увеличился. Так, в 1939 г. удельный расход металлодобавок (включая обожженый скрап) составил 140 кг на 1 т. чугуна вместо 107 кг в 1937 г. и 118 кг в 1938 г. Это увеличение вызвано только в некоторой части ростом выплавки ферромарганца, ферросилиция, зеркального чугуна и карботалитов, требующих расхода железной стружки. Высокий процент металлодобавок вызван, главным образом, недостаточной подготовленностью Главвторчермета и копровых цехов заводов к дроблению стружки для использования ее в мартеновских печах и стремлением некоторых заводов искусственно форсировать производительность домненных печей за счет увеличения металлодобавок в шихте. В США, где имеются крупнейшие ресурсы железного лома и ежегодно экспортируются миллионы тонн лома, на 1 т. чугуна по данным за 1936—1937 гг. расходуется 41—44 кг. В Германии расход металлодобавок в домновых печах составляет 60—65 кг на 1 т. чугуна.

Наши ресурсы железного лома обвязывают металлургией более рационально использовать железолом и стружку, чем в США и Германии. Необходимо обеспечить раздачу всей железной стружки и рационально использовать ее в качестве дополнительных металлосервисов для мартеновского производства.

* * *

К числу технически неоправданных потерь металла следует также отнести потери в связи с обнаружением брака металла лишь после последующего передела. По данным за 1939 г. брак по металлу, обина-

ружейный в прокатных цехах, исчисляется в количестве 360 тыс. т. Это значит, что в сталелитейных цехах обнаруживается только около 50% всего полученного брака, а остальные 50% обнаруживаются лишь после прокатки металла в прокатных цехах. На некоторых заводах еще более значительная часть бракованных слитков поступает в прокатку. Так например, на Магнитогорском заводе 75% общего количества мартовского брака было обнаружено в 1939 г. в прокатных цехах. Помимо того, что прокатка бракованного металла вызывает непроизводительное использование мощности прокатных цехов, металлургия теряет безвозвратно стоимость передела. Часто брак по металлу обнаруживается не только на обжимных станах, но даже на сортовых и листовых станах, и нередки случаи, когда брак по металлу обнаруживается лишь в термических или калибровочных цехах. Между тем при четкой работе отделов технического контроля в цехах можно было бы предотвратить возможность поступления недоброкачественных слитков в дальнейший передел и в связи с этим уменьшить в 1939 г. потери примерно на 25—30 млн. руб.

Значительное увеличение выхода годного металла и уменьшение обрезков при прокатке листа может быть достигнуто путем организации прокатки листов рационально выбранных размеров. Существующая практика поставки листовой стали стандартными и мерными листами приводит к повышенному браку, увеличению расходных коэффициентов и большим отходам не только на металлургических заводах, но также и у поставщиков.

По данным завода им. Ильича, при заказах по раскрою котельной и топочной стали выход годного увеличивается на 20,7%, при заказе марочной стали — на 27,3%.

По данным Люберецкого завода сельскохозяйственного машиностроения, при заказе листов стандартных размеров требуется 1 068 т, а при заказе по раскрою (по кратности) нужно только 758 т, т. е. достигается экономия металла до 33%.

Потребители имеют повышенный расход проката также из-за отсутствия достаточно дифференцированного сортамента. Как по профилям, так и по размерам сортамент наших размеров отстает от требований технологии металлообработки и современного конструирования. В дореволюционный период металлургия выпускала всего 94 профиля метрического сортамента. В настоящее время количество профилей увеличилось более чем в два раза, но по сравнению с требованиями высокоразвитой советской машиностроительной промышленности мы выпускаем ограниченный сортамент, в результате чего использование смежных профилей проката вызывает большой перерасход металла и дополнительные затраты на обработку.

Особо следует отметить незначительный выпуск низколегированных сталей. Между тем широкое применение этих сталей в вагоностроении, судостроении и мостостроении позволило бы сэкономить до 25% металла по весу и значительно увеличить срок службы конструкций благодаря антикоррозийным свойствам этих сталей. Наши железорудные ресурсы (Орско-Халиловское, Елизаветинское и другие месторождения), а также Уральские титано-магнетиты могут обеспечить массовое производство низколегированных сталей на базе природолегированных чугунов.

Помимо потерь годного металла на металлургических заводах имеются также потери у потребителей по вине металлургии. Эти потери являются результатом недоброкачественности металла, а также невыгодных для потребителей размеров отдельных профилей металла. Боль-

шинство прокатываемых профилей получается с плюсовыми допусками, в результате чего в метrage получается меньше готового проката. Например, по Кузнецкому заводу при теоретическом весе 1 пог. м рельсов 43,5 кг фактический вес 1 пог. м рельсов составляет 44,4 кг. По примерным подсчетам Главлитедсобита потери на плюсовых допусках в прокате за 1939 г. составили около 800 тыс. т.

Исследование, проведенное Украинским институтом металлов, показало, что можно даже в существующих условиях сэкономить для страны значительное количество металла.

Помимо того, что увеличенный вес изделий затрудняет использование проката на автоматах, в судостроении, авиационии и в специальном машиностроении, эти допуски являются расточительством металла.

Для организации прокатки металла с минимальными допусками необходимо провести на заводах ряд мероприятий — в первую очередь нужно уделить внимание вопросам калибровки. Существует мнение, что прокатка рельсов по минимальным допускам невозможна из-за большой длины прокатываемых полей и из-за узких допусков по элементам профиля. Ряд опытов и фактические данные по некоторым заводам опровергают это мнение. При прокатке полосового железа, ресор, накладок, подкалок и листового металла получение проката с минимальными допусками по размерам вполне достижимо при соблюдении правильной настройки стана и температурного режима.

На точность прокатки оказывает большое влияние также конструкция стана и оборудования. Для обеспечения проката по минимальным допускам нужно правильно устанавливать валки, проверить состояние подшипников и внимательно наблюдать за ними. Аппарат автоматической регулировки, изобретенный проф. Чекаревым, как показали длительные опыты, проводимые на заводе им. Петровского, дает положительные результаты. Внедрение автоматической регулировки на наших прокатных станах должно сократить имеющиеся значительные потери металла на плюсовых допусках.

Потери металла в металлообрабатывающей промышленности происходят в значительной мере по вине металлургии. Однако и в самой металлообрабатывающей промышленности имеются весьма большие резервы для сокращения техникой неоправданных потерь металла.

На 715 металлообрабатывающих предприятиях по обследованию технической инспекции «Главлитедсобита» отходы металла составили в 1939 г. свыше 1 600 тыс. т. В числе этих отходов 355 тыс. т получено от брака.

Как правило, отходы металла на металлообрабатывающих заводах составляют около половины всего потребляемого ими металла. Например, завод «Электросила» дает 56% металлоотходов, завод им. К. Маркса — 49%, Октябрьский ПВРЗ — 46%, завод им. Энгельса — 35% и т. д.

Как было выше указано, расход железа на тонну готового проката составил по НКЧМ в 1939 г. 1,730 кг. Следовательно, общий расход железа на тонну готовых обработанных изделий составляет величину порядка 3,0 т, т. е. на каждую тонну готовых изделий остается железу отхода на металлургических и металлообрабатывающих заводах около 2,0 т. Из этого количества отходов на долю металлургии падает около 65% и на металлообрабатывающую промышленность — около 35%.

При современном состоянии металлургических процессов и техники обработки металла давлением часть получаемых отходов является неизбежной. Однако размер отходов и потери, связанные с ними, могут быть, безусловно, значительно снижены. Из приведенных выше данных видно, что каждый процент уменьшения отходов дает снижение себесто-

стоимости продукции по нашей металлургии в среднем на 20—22 млн. руб. в год, а с ростом объема производства эта сумма соответственно возрастает. Произведенные расчеты показывают, что технически неоправданные металлоотходы на заводах НКЧМ составили в 1939 г. около 2,7 млн. т в пересчете на железо, или $\frac{1}{3}$ от всего полученного железа в отходах. Повененные в связи с этим потери исчисляются в сумме 450—500 млн. руб. Проведение всех мероприятий по упорядочению технологического процесса и увеличению выхода годного до нормального уровня может дать по НКЧМ дополнительно около 800—900 тыс. т слитков и 1,1—1,2 млн. т готового проката в год, а по черной металлургии Союза в целом — около 1,1—1,2 млн. т стали и 1,4—1,5 млн. т готового проката. Снижение себестоимости продукции в связи с этим исчисляется в сумме 600—650 млн. руб. Кроме этого полное использование железосодержащих отходов (с учетом снижения последних) может сэкономить свыше 2,5 т железной руды в год.

Обследование металлообрабатывающих заводов показало, что при использовании проката в деле, получаемые отходы превышают установленные технические нормы в среднем на 45%. Это дает основание прийти к выводу, что при устранении технически неоправданных потерь металла в металлообрабатывающей промышленности народное хозяйство может получить дополнительно около 20% готовых металлоизделий.

Таковы резервы черной металлургии и металлообрабатывающей промышленности Союза по уменьшению потерь за счет повышения выхода годного металла и рационального его использования.

Потребление в СССР металла возрастает из года в год. СССР страной металлической. И в этих условиях вопросы экономии металла приобретают весьма актуальное значение. Преимущества социалистической системы хозяйства дают возможность более эффективного использования металла, чем в любой капиталистической стране. Известно, например, что провоз груза, ладающий на каждый километр нашего рельсового пути, значительно выше в среднем за год, чем в США и в других странах, что на трактор, обрабатывающий колхозные массивы, приходится в среднем больше распаханной площади, чем в США, и т. д.

Благодаря освоению производства качественного металла, улучшению конструкции машин и технологии производства, а также благодаря повышению уровня квалификации наших кадров, значительно снижены удельные нормы расхода металла. Наша автотракторная промышленность снизила расход металла с 3,6 т в 1932 г. до 1,6 т в 1937 г. на 1 условный 15-сильный трактор. В 1932 г. израсходовано в среднем на 1 автомобиль 3,6 т проката, а к 1938 г. расход проката снизился до 2,3 т. Машиностроение СССР израсходовало на 1 млн. руб. продукция в сравнимых ценах в 1932 г. 250 т проката, а в 1938 г. — 196 т, или на 21,6% меньше, повысив при этом удельный вес качественного проката в общем его потреблении с 21 до 36%.

Несмотря на все эти достижения, резервы в этой области весьма значительны как в черной металлургии, так и в металлообрабатывающей промышленности.

Ответственные задачи, поставленные XVIII партконференцией перед промышленностью Союза, требуют дальнейшего улучшения качественных показателей работы и полного использования всех имеющихся резервов.

Борьба за экономию сырья, увеличение выхода годного металла и рациональное использование его должна стать одним из важнейших источников дальнейшего подъема черной металлургии и металлообрабатывающей промышленности нашей страны.

Отставание промышленности стройматериалов и пути его ликвидации

Достигнув за годы сталинских пятилеток значительных успехов в своем развитии, промышленность строительных материалов все же является еще одной из наиболее отстающих отраслей народного хозяйства. Это отставание промышленности стройматериалов отмечено в решениях XVIII конференции ВКП(б). Основные недостатки работы этой отрасли промышленности: сравнительно низкий уровень производства, ограниченность ассортимента, слабо развитое производство различных строительных деталей, низкое качество некоторых изделий и высокая их себестоимость.

Наиболее существенным недостатком работы этой отрасли является имевшее место за последние годы сокращение степени использования производственных мощностей и даже снижение объема производства. В докладе тов. Маленкова на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) «О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта» в качестве примера плохого использования производственных мощностей на наших предприятиях были приведены следующие данные по цементной промышленности:

	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.
Мощность в тыс. т	6 701	7 024	7 604	7 976	8 206
Коэффициент использования	0,88	0,77	0,75	0,65	0,64

Несмотря на ежегодный прирост производственных мощностей, выпуск цемента, как это видно из указанных данных, за последние годы уменьшился. Аналогичное положение имеет место и в ряде других отраслей промышленности стройматериалов:

Производство по СССР	Единица измерения	1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г. (предв.)
Кирпич	млн. шт.	8 666	6 673	6 700	7 100 ¹
Известь	тыс. т	4 822	4 430	4 566	4 000
Алебастр	" "	1 212	1 087	1 132	850
Безековое стекло	млн. м ²	72,9	59,6	51,3	43,5
Толь	тыс. рул.	5 500	5 091	5 036	3 900
Руберойд	" "	1 945	1 928	2 018	1 700

¹ Включая западные области УССР и БССР.

В то же время объем капитального строительства в народном хозяйстве с каждым годом все более увеличивается, что вызывает быстрый рост потребностей народного хозяйства в строительных материалах как в смысле увеличения объема их производства, так и в смысле расширения их ассортимента.

Для общей характеристики недостаточности темпов роста промышленности строительных материалов СССР интересно проследить развитие производства такого важного материала, как цемент, у нас и в крупнейших капиталистических странах Европы. В то время как в Англии, Германии и Франции темпы роста производства цемента опережают рост всей промышленной продукции в целом, в СССР темпы роста производства цемента меньше роста всей промышленной продукции страны, хотя сами темпы роста продукции цемента в СССР значительно выше, чем во всех этих странах.

Индексы объема всей промышленной продукции и производства цемента (1913 г. = 100)

	1929 г.	1937 г.	1938 г.
Англия			
Вся промышленная продукция . . .	100,5	112,7	99,3
Цемент	163,0	250,0	270,4
Германия			
Вся промышленная продукция . . .	103,5	121,3	130,6
Цемент	102,2	183,7	227,5
Франция			
Вся промышленная продукция . . .	139,5	101,0	92,1
Цемент	300,0	222,0	207,0
СССР			
Вся промышленная продукция . . .	191,8	816,4	908,8
Цемент	142,0	348,0	363,0

Необходимость преодоления отставания промышленности строительных материалов выступает в качестве одной из важнейших задач, успешное решение которой необходимо для того, чтобы обеспечить дальнейший подъем народного хозяйства и укрепление обороны страны.

На XVIII конференции ВКП(б) в докладах тт. Маленкова и Вознесенского вполне заслуженной и острой критике подверглась работа промышленности строительных материалов. Итоги работы промышленности строительных материалов за 1940 г. более чем неудовлетворительны. Годовой план по валовой продукции был выполнен по НКПСМ СССР всего на 83,8%, в том числе по промышленности союзного подчинения — на 84,7% и по промышленности республиканского подчинения — на 81,0%. Страна недополучила значительное количество разнообразных строительных материалов. При этом по сравнению с 1939 г. выпуск продукции уменьшился на 4%.

Годовой план выполнили по союзной промышленности только Союзобст, а по республиканской — лишь главные управления (ГУПСМ) при СНК Грузинской и при СНК Казахской ССР.

По сравнению с 1939 г. уменьшили выпуск продукции также Главки, как Главстройстекло и Главсантихника, а по промышленности ресубли-

канского подчинения — НКПСМ РСФСР, НКПСМ БССР, ГУПСМ при СНК Азербайджанской ССР и ГУПСМ при СНК Армянской ССР.

Основными причинами плохой работы промышленности строительных материалов явились: плохая организация труда на ряде предприятий, незнание кадров, неправильная их расстановка, плохое качество ремонта оборудования, наличие аварий, несоблюдение технологического процесса производства, запущенность карьерного хозяйства, захлаженность заводов. Ни главные управления союзного наркомата, ни НКПСМ и ГУПСМ при СНК республик не сумели должным образом реализовать благоприятные условия, созданные для всей промышленности Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. Хотя выпуск продукции в последние месяцы 1940 г. и увеличился, но недовыполнение плана за первое полугодие было столь значительным, что промышленность стройматериалов не смогла восполнить это недовыполнение.

То, что причины плохой работы промышленности строительных материалов заложены в неповоротливости хозяйственных руководителей предприятий, не сумевших использовать имеющиеся у них большие возможности, видно из того факта, что в то время как большинство предприятий работало плохо, свыше 50 предприятий союзной промышленности, находившихся в равных условиях работы с другими, выполнили и перевыполнили годовой план.

Больше простоя агрегатов, неудовлетворительное использование рабочего времени, плохая организация труда, превышение на ряде предприятий действительно необходимой численности рабочих привели к недовыполнению плана по росту производительности труда. Руководители предприятий, а также начальники главков, не вели достаточной борьбы за укрепление трудовой дисциплины на предприятиях. В результате, хотя число прогулов после Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. и сократилось, однако оно все еще недопустимо высоко и составило в 2-м полугодии 1940 г. 2,4%.

Остальные методы в организации производства и труда, отсутствие квалифицированного технического инструктора, а также многочисленные случаи нарушения правил технологического процесса, приводили к снижению качества продукции и к получению большого количества брака. Особенно грубые нарушения технологического процесса имели место на предприятиях Главсантихники: на Алтайском, Борисоглебском, Любоухонском, Думиничском заводах, имевших значительное количество брака. Заводы эти применяли различную технологию при изготовлении одной и той же детали, так как до последнего времени они не имели утвержденного главком единой технологии производства. Массовые нарушения правил технической эксплуатации и нарушения технологической дисциплины имели место и в цементной промышленности, на ряде заводов которой были случаи переполнения шлам-бассейнов, приводившие к остановке целых отделений. На некоторых заводах наблюдалось систематическое превышение титра и неправильное корректирование сырьевой смеси.

Различные отступления от правил технологического режима имеются и в других отраслях промышленности стройматериалов. Все это привело к значительному проценту брака. Особенно крупный рост брака дали предприятия Главсантихники (13,2% против 7,1% в 1939 г.), а также предприятия стекольной промышленности (15,1%), строительной керамики (13,0%) и стройдеталей (5,4%).

Механизация трудоемких процессов и, в частности, малой механизации не уделялось достаточного внимания даже на тех предприятиях, где имели место случаи недостатка рабочих. С другой стороны, предприятия, испытывавшие недостаток в рабочей силе, работали в 3 смены даже тогда, когда условия технологического процесса и обстановка

Несмотря на столь значительный запланированный рост продукции, производственные возможности предприятий вполне позволяют выполнять и перевыполнить установленный план. Промышленность строительных материалов обладает большими производственными резервами и они должны быть максимально использованы. Большие того, у промышленности строительных материалов имеются значительные резервы не только для выполнения, но и для перевыполнения этого плана, так как имеющиеся производственные мощности превышают даже тот объем продукции, который должен быть достигнут в 1941 г. Об этом свидетельствует следующая таблица:

	Коэффициент использования мощности в 1940 г. по НКПСМ	Коэффициент использования мощности по плану 1941 г. по НКПСМ
Цемент	0,68	0,93
Руберойд и пергамин	0,60	0,95
Стекло бесковое	0,45	0,64
Шифер	0,85	0,94
Радиаторы	0,55	0,75
Металлосе плиты	0,47	0,65
Ванны чугунные эмалированные	0,62	0,81

Партия и правительство создали все необходимые условия для решительного подъема промышленности строительных материалов. Так, важнейшая ее отрасль — цементная промышленность — приравнена к категории основных, важнейших отраслей народного хозяйства в деле полного первоочередного снабжения ее топливом, электроэнергией, электрооборудованием, запасными частями, горючим, экскаваторами, автомашинами и другими механизмами и материалами.

В соответствии с решениями XVIII конференции ВКП(б) все внимание и все силы Народного комиссариата промышленности строительных материалов, его главных управлений, отделов и предприятий должны быть сосредоточены на следующих важнейших задачах: осуществление подлинной систематической проверки исполнения директив партии и правительства, а также приказов наркомата и главков; правильная постановка учета оборудования, всякого рода имущества и материалов; правильное использование оборудования и экономное расходование сырья, топлива, электроэнергии, различных материалов, инструмента; решительная борьба с захламлиемостью цехов, складов и территорий заводов; ликвидация бесплановости, неравномерного выпуска продукции, ликвидация штурмовщины в работе предприятий и достижение ежедневной, но заранее разработанному графику, выполнения производственной работы каждым заводом; соблюдение строжайшей дисциплины в технологическом процессе. Промышленность строительных материалов должна освоить производство новых материалов и изделий и добиться систематического сжигания себестоимости выпускаемой продукции. Важнейшим условием успешного решения всех этих задач является полная ликвидация прогулов, укрепление единоначалия на предприятиях, укрепление технического руководства производством и поднятие роли мастера, как непосредственного организатора производства.

Для решительного улучшения работы промышленности строительных материалов должны быть в полной мере использованы все условия, созданные Указами Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня,

10 июля и 19 октября 1940 г., дающие полную возможность обеспечить дальнейшее повышение производительности труда, правильное распределение ИТР на предприятиях и улучшение качества продукции. Наряду с этим по всем отраслям промышленности строительных материалов должен быть проведен ряд неотложных и важнейших организационно-технических мероприятий. Для характеристики их значения остановимся кратко на некоторых из них.

По цементной промышленности. Необходимо в кратчайший срок ликвидировать оставание карьерного хозяйства, произвести разработку карьеров в точном соответствии с проектами горных работ. Особенно важно ликвидировать искривление забоев, запущенность путевого хозяйства и обеспечить наиболее эффективное использование экскаваторов и других механизмов на карьерах. Цементная промышленность работает на собственном, не привозном, сырье и никаких перебоев в снабжении цементных заводов сырьем при правильной организации карьерного хозяйства не должно быть.

Партия и правительство дали цементной промышленности развернутую программу работы, проведение которой должно обеспечить полное выполнение плана по выпуску цемента в 1941 г. и прекратить недопустимое топтание этой отрасли на месте в течение нескольких лет.

Наряду с упорядочением карьерного хозяйства должны быть созданы соответствующие запасы гипса на всех цементных заводах и полностью ликвидированы имеющие место совершенно нетерпимые длительные простои некоторых заводов из-за недостатка гипса, которого всего-то требуется 2—2,5% к весу продукции.

Мы обладаем благоприятными условиями для более широкого использования гранулированных доменных шлаков в целях повышения выработки цемента. Наркомчерметом должны быть построены для этого при соответствующих металлургических заводах специальные грануляционные установки. На ряде цементных заводов Наркоматом строительных материалов в 1941 г. должны быть проведены большие работы по расширению сыпного и складского хозяйства, лимитирующего в настоящее время нормальную работу заводов. Значительные работы предстоит провести по дальнейшей механизации трудоемких процессов.

Особое внимание должно быть обращено на резкое улучшение качества текущих и планово-предупредительных капитальных ремонтов, на значительное удешевление их стоимости, на повышение квалификации всего персонала и особенно обслуживающего агрегаты. Это позволит изжить, наконец, такое недопустимое явление, как частые аварии по вине обслуживающего персонала, имевшие место в 1940 г. Образование в системе Главцемента специального треста по изготовлению запасных частей дает основание ожидать в 1941 г. улучшения в снабжении цементных заводов различными запасными частями и деталями, устранения всяких ссылки и жалобы отдельных заводов и главка на несвоевременное обеспечение заводов запасными частями. Наиболее крупные запасные части (винтовые шестерни, обчайки, редукторы и др.) должны быть поставлены машиностроительной промышленностью. Образование собственной базы для выпуска огнеупорного футеровочного кирпича создает все необходимые условия для решительного улучшения качества и значительного удлинения срока стойкости футеровок врашающихся печей.

Особое важное значение для цементной промышленности имеет упорядочение перевозок цемента. К основным группам цементных заводов прикреплены определенные районы потребления цемента. Резко увеличивается объем перевозок цемента водным транспортом. Поэтому НКПСМ СССР, наркоматы речного и морского флотов обязаны провести необходимые подготовительные работы по обеспечению перевозок це-

мента с Новороссийской, Вольской и Днепровской групп заводов, а также с подмосковных заводов по Москва-реке и Оке.

В 1941 г. должны найти практическое разрешение результаты важнейшей научно-исследовательской работы Гипроцемента по подбору и внедрению в производство специальных добавок к сырьевую смесь для интенсификации процессов обжига и помола цемента. Успех этого дела позволит резко увеличить производительность основных агрегатов цементных заводов и тем самым повысить их производственную мощность.

Ответственные задачи, стоящие перед цементной промышленностью в 1941 г., требуют коренной перестройки методов руководства этой важнейшей отраслью и решительного его укрепления сверху донизу.

По стальной промышленности. Необходимо решительно снизить бой и брак по строительному стеклу. Нужно снабдить все заводы листового стекла аппаратурой для строжайшего контроля отжига стекла, механизировать производство химико-лабораторного стекла, рационализировать транспортировку стеклянной продукции применительно к каждому заводу, снизить расход топлива по заводам строительного стекла с 1710 до 1500 кг на тонну готовой продукции.

Особое внимание должно быть уделено внедрению заменителей кальцинированной соды — поваренной соли, мирабилита, легматита, а также осуществлению скоростных методов выводки стекловаренных печей (внедрение опыта металлургической и местной промышленности), что одновременно с экономией топлива позволит увеличить производительность агрегатов. Необходимо провести также промышленную проверку новой конфигурации канала Фурко и вальной печи на одном из заводов листового стекла для последующего широкого применения их в стекольной промышленности. Немаловажное значение для этой отрасли приобретает также практическое решение вопроса о внедрении новой более рациональной тары (тип «Решетка» и «Стеклоблок») для листового стекла.

По кровельной промышленности. В 1941 г. необходимо добиться максимального увеличения производства картона, расширения ассортимента кровельных материалов за счет выпуска высококачественного рубероида (с наполнителем, бронирующего). С целью более полного и эффективного использования рубероида и пергамента непосредственно для строительства, а не для нужд изоляции, должно быть организовано на некоторых кровельных заводах специальное производство изоляционных и упаковочных материалов легкого развеса в количестве не менее 40 млн. м².

В 1941 г. кровельная промышленность должна также увеличить производительность шиферных агрегатов не менее чем на 7% путем применения обрешеченных прессалов, реконструкции вакуумного хозяйства, увеличения скорости движения сукна и перехода на замкнутый цикл водного хозяйства. Серьезной задачей кровельной промышленности, в ведении которой находятся заводы асбестоцементных труб, является также увеличение их мощности в 1941 г. на 70%.

По деревообрабатывающей промышленности предстоит внедрить в производство новые, разработанные в 1940 г. конструкции домов: каркасный восьмиквартирный, брусковый восьмиквартирный, временное щитовое общежитие и сборно-разборные барачи. Это позволит более экономно и качественно использовать древесину. Необходимо максимально использовать отходы от пиломатериалов для вагоностроения, для производства домов и различных строительных деталей. Нужно заменять, где это возможно, позиционные пиломатериалы тарным крижем и частично дровами, организуя на базе этих мате-

риалов производство ряда строительных деталей (торцовые поли, черная обшивка и черные полы для домов и пр.).

Следует широко использовать на заводах естественную сушку пиломатериалов и расширить начатую в 1940 г. и давшую положительные результаты специализацию предприятий.

Необходимо также закончить в 1941 г. намеченные работы по механизации транспорта: внедрение тресков, контейнерных тележек, электро-траверз, лифтов и механизацию заготовки леса в сушилки и выкатки его обротою.

Особое значение имеют задачи, стоящие в 1941 г. перед асбестовой промышленностью. Она должна полностью освоить проектную мощность второй секции крупнейшей в Союзе обогатительной фабрики № 3, создать не менее чем шестимесячный запас подготовленной к выемке руды, особенно на участках, представленных текстильными рудами, ввести в эксплуатацию новое горное и транспортное оборудование, уменьшить потери асбеста, особенно в отходах, не менее чем в 2 раза против фактических потерь 1940 г. и увеличить выход текстильных сортов асбеста по отношению к 1940 г. на 5%, при улучшении качества и структуры волокна.

Перевыполнить программу 1940 г., асбестовая промышленность не может успокаиваться на достигнутом. В 1941 г. она должна дать стране асбеста больше предыдущего года на 63,0%. Столь значительный рост добычи асбеста ставит перед руководителями этой отрасли промышленности весьма ответственную задачу — практическое решение вопроса о массовом использовании 7-го сорта асбеста.

Экономическим Советом при СНК СССР в течение 1939 г. дважды было предложено Наркомату промышленности стройматериалов провести совместно с Гупосларом мероприятия по широкому внедрению 7-го сорта асбеста и отходов асбообогатительных фабрик в дорожное строительство и в производство строительных материалов. Несмотря на это, использование асбеста 7-го сорта с тех пор не увеличилось, так как потреблеющие организации проявляют в этом отношении недопустимую косность. В результате значительная часть асбеста не используется и пропадает в отвалах, тогда как во всех передовых капиталистических странах асбестовая пыль, равноценная нашему 7-му сорту, и даже асбестовый песок (асбестовая порода, отходы) имеют самое широкое применение. Канада давно включает их в общее количество добытого асбеста и только благодаря этому значительно превышает добычу асбеста в СССР.

В СССР имеются самые широкие возможности применения асбеста 7-го сорта. Помимо дорожного строительства, он может с успехом применяться в резиновой, химической и угольной промышленности и в целом ряде других отраслей. Меры, принимаемые НКПСМ СССР к увеличению применения 7-го сорта асбеста в производстве стройматериалов, не могут целиком разрешить этот вопрос. В целях создания требуемых условий для более широкого использования предусмотренного планом 1941 г. количества асбеста 7-го сорта, а также отходов асбестовой промышленности, было бы желательно, чтобы Госплан СССР совместно с заинтересованными наркоматами и ведомствами срочно разработал все необходимые для этого мероприятия.

По промышленности санитарно-технического оборудования. Необходимо прежде всего сократить брак на чугунолитейных заводах, а для этого требуется, чтобы каждый завод имел, наконец, утвержденные технологические процессы на все выпускаемые им изделия и чтобы технологическая дисциплина соблюдалась так, как этого требуют Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10/VII 1940 г. и решения XVIII конференции ВКП(б). Важным для этой от-

расли промышленности строительных материалов является также пуск в 1941 г. в серийное производство новых видов санитарно-технического оборудования: пылевых вентиляторов типа ЦАГИ, воздухоохлаждающей для горячих цехов, фильтров к индивидуальным станкам, прамобортных ванн, моек, комбинированных раковин, ванн сидячих и душевых. Заслуживает внимания предстоящее изготовление в 1941 г. опытных образцов новых для предприятий Главсантехники видов санитарно-технического оборудования: а) комплектных центробежных вентиляторов с клиновидной передачей и на одном валу с мотором; б) фильтров для улавливания цементной и пылевоопасной пыли; в) чугунных caloriferов и г) котлов малой емкости для отопления небольших домов.

По строительно-керамической промышленности. Для руководителей этой отрасли, среди ряда других мероприятий, первоочередным в 1941 г. является осуществление следующих заданий: 1) повысить качество кислотоупорных изделий, снизить водопоглощаемость черепка с 9 до 5% путем точного соблюдения рецептуры массы, тщательного смешивания отдельных видов сырья и рационализация обжига; 2) ввести в эксплуатацию новый вакуумный пресс для изготовления крупных блоков для строительств Дворца Советов; 3) внедрить изготовление чаш, котлов и ваз методом литья вместо формовки с применением вакуумированного глистика; 4) широко внедрить малую механизацию в различных погрузочно-разгрузочных работах; значительный интерес представляет также переход на однократный обжиг строительного фаянса.

По промышленности термозоляционных изделий необходимо прежде всего разработать перспективный план развития производства термозоляционных материалов. В 1941 г. должны быть разработаны также мероприятия по переводу заводов Главтормозолиции, работающих на жидком топливе, на местное твердое топливо с установкой газогенераторов или паровых двигателей (локомотивей), и организованы собственные базы местного топлива. Серьезное внимание должно быть уделено своевременному выполнению термозоляционных работ на вращающихся печах цементных заводов и разработке технологических карт производства торфоплит всех видов, а также подготовке материалов для разработки технических условий на эту плитку.

В отношении промышленности строительных материалов республиканского подчинения следует указать, что центральной задачей наркоматов и главных управлений при СНК союзных республик является тщательная и своевременная подготовка их предприятий к сезону, а также организованное проведение в установленные сроки ремонта оборудования печей, сушильного и транспортного хозяйства. В самом срочном порядке необходимо разработать план подготовительных мероприятий по переводу всех кирпичных заводов, где позволяет сырье, на изготовление пустотелого и облицовочного кирпича, керамических блоков, труб, майолики, терракоты и т. п. вместо полнотелого красного кирпича. Первостепенное значение имеет перевод предприятий кирпичной, известково-алебастровой и черепичной промышленности на работу на местных видах топлива, с использованием также топливных отходов. Необходимо установление строгого контроля за своевременной закладкой новых и расширением действующих угольных шахт и торфоблокт, особенно по наркоматам строительных материалов РСФСР, УССР и БССР.

Плохое содержание сушильного хозяйства на многих кирпичных заводах привело к значительному износу его. Необходимо немедленно заняться организацией более рациональных сушильных устройств типа

постоянных сараев (на кирпичных столбах, с удлиненной кровлей и т. п.). Это влечет однако за собой сокращение сезонности.

Большое внимание должно быть уделено малой механизации и, в частности, установке шурнаппаратов на гофманских печах кирпичных заводов.

Вопросы качества продукции для республиканской промышленности весьма актуальны, поэтому при проведении ремонтных и подготовительных работ в первую очередь должны быть осуществлены технические мероприятия, направленные на улучшение качества продукции, особенно в производстве кирпича. Установленные правительством новые отпускные цены на известь, алебастр и кирпич создали необходимые предпосылки для полной рентабельности производства этих продуктов, и только от умения руководителей этих отраслей промышленности правильно организовать производство названных материалов зависит успешный исход дела.

Историческим постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 9 января 1941 г. о мероприятиях по увеличению производства товаров широкого потребления из местного сырья созданы исключительно благоприятные условия для развития в 1941 г. производства местных строительных материалов. Отмена централизованного планирования производства и использования местных материалов, новый порядок финансирования предприятий местной промышленности и промкооперации, новый порядок установления цен на местные строительные материалы, производимые ими, все это позволяет местной промышленности широко проявить инициативу в деле быстрого и небывалого еще подъема производства местных строительных материалов.

Необходимо четко и ясно установить, что производство местных строительных материалов для концентрированного потребления, т. е. для нужд крупного строительства, должно осуществляться на крупных механизированных предприятиях республиканского или союзного подчинения.

Местное строительство небольшого объема должно базироваться на мелких предприятиях, продукция которых не должна нигде вывозиться за пределы района производства. При этом в качестве местных стеновых материалов должны быть широко использованы саман, разный естественный камень, грунто-блоки (земля, 2% битума и известковое молоко) и другие безбужоженные материалы.

В качестве местных материалов для кровельного покрытия широкое применение должна найти черепица, а в лесных районах — щепа. Что касается местных вяжущих материалов, то наряду с известково-самое широкое развитие должно получить производство различных заменителей цемента — известково-золиных, известково-шлаковых, известково-луццолановых, гипсо-шлаковых цементов и др. Необходимо для этого промышленные отходы или сырье в виде различных зол, электростанций, доменных шлаков, кирпичного боя, кварцевого песка, известковых, тревела и др. имеются повсеместно. Производство их должно быть организовано на небольших помольных установках мощностью 2—5 тыс. т в год.

Особое значение имеет развитие производства таких сугубо местных материалов, как нерудные ископаемые — песок, гравий, бут, щебень и др., добыча которых может быть резко и немедленно увеличена без каких-либо особых капиталовложений, стоит лишь этим заняться, как следует. Потребность в этих материалах огромная, удовлетворится же она плохо и стоимость материалов чрезмерно высока. Следует указать, что производство всех местных обжиговых материалов должно базироваться исключительно на местных видах топлива. Оборудование предприятий местных строительных материалов, предназначенных для удо-

удовлетворения нужд строительства местного значения, может быть очень простым и дешевым.

В отличие от крупных предприятий союзного и республиканского подчинения, которые необходимо стремиться в кратчайший срок перенести на круглогодичную работу, здесь будет иметь место сезонность работы, характер которой будет определяться как условиями производства, так и условиями ведения местного строительства.

Промышленность местных строительных материалов получила новые, более совершенные организационные формы, развивавшие ее деятельность. Партия и правительство уделяют значительное внимание развитию местной промышленности и оказывают ей большую финансовую, материальную и техническую помощь.

Все это в огромных рамках капитального строительства требуют от руководителей местных партийных и советских организаций и работников местной промышленности и промкооперации, чтобы они полностью реализовали все необходимые условия, созданные для решительного подъема промышленности местных строительных материалов. Успех этого важнейшего дела зависит теперь исключительно от инициативы, настойчивости и энергии местных работников.

XVIII конференция ВКП(б) во весь рост поставила задачу усиления внимания к экономике и организации производства. Особенно серьезные выводы из этого должны быть сделаны в промышленности строительных материалов, в которой экономическими вопросами занимаются совершенно не достаточно. Для характеристики существующего отношения работников этой отрасли к вопросам экономики можно указать на такой факт: в системе НКПСМ СССР имеется ряд различных научно-исследовательских организаций с большим объемом работ, но экономической и плановой тематикой они не имеют, занимаясь исключительно техническими вопросами. Между тем, не говоря уже о различных перспективных экономических вопросах, имеется ряд вопросов по планированию и учету в промышленности, которые требуют проведения специальных и серьезных исследований.

В первую очередь, например, заслуживает внимание постановка на предприятиях внутризаводского планирования и учета. Оба эти важнейшие участка в многих предприятиях, особенно с невысокой квалификацией кадров, организованы до сих пор неудовлетворительно, так как никаких инструкций и руководства по этим вопросам применительно к промышленности строительных материалов не имеется.

Заслуживают пристального внимания и такие конкретные вопросы, как изучение экономических преимуществ предприятий стационарного типа перед временными подобными предприятиями строительных организаций в отношении качества продукции, себестоимости продукции, постройчной стоимости зданий и т. п. Особенно большое значение имеет вопрос о строительстве средних и небольших предприятий. Не изучены вопросы экономики применения заменителей дефицитного сырья в отдельных отраслях промышленности стройматериалов, потери продукция при транспортировке их. А ведь транспортировка таких строительных материалов, как цемент, стекло и шифер, перевозимых в большей части на огромные расстояния, связана со значительными потерями этих материалов вследствие растрескивания или боя. По утверждениям специалистов, потери такого материала, например, как цемент, при отправке его навалом по железной дороге, за время следования в пути, при выгрузке и перевозке на склад достигают в среднем 18—20%. Если допустить, что эти данные более или менее соответствуют действительности, то

это может составить потерю для народного хозяйства за один лишь год до 1,5 млн. т цемента стоимостью (включая тариф) в 150 млн. руб. Аналогичное положение имеется, видимо, и с транспортной потерей стекла и шифера.

Действительные размеры этих потерь никому не известны и по-настоящему нами до сих пор не изучены. Между тем более или менее точные данные о действительных потерях названных материалов при их транспортировке могут и должны быть учтены при планировании строительства новых заводов, производящих эти материалы, а также при разработке мероприятий по оздоровлению перевозок данных материалов.

Не изучена также экономическая эффективность отдельных видов стройматериалов—высокопрочных марок цемента, железобетона, асбестоцементных изделий, блочных и других стеновых материалов, строительных деталей, декоративных и отделочных, рулонных, вижущих, термоизоляционных и звукоизоляционных материалов, а также экономическая эффективность основных технических мероприятий по отдельным отраслям промышленности.

К числу неизученных вопросов относится экономическая эффективность использования отходов других отраслей народного хозяйства для производства стройматериалов—шлаков, зол, нефелинов и т. д.

Этот бедный перечень далеко не исчерпывает тех назревших экономических вопросов, конкретное детальное изучение которых Наркомату строительных материалов должен поставить еще в текущем году перед своими научно-исследовательскими организациями.

В свете данного ЦК ВКП(б) и СНК СССР поручения Госплану СССР—присутить к составлению генерального хозяйственного плана СССР на 15 лет, рассчитанного на решение задачи—перенести главные капиталистические страны в производстве на душу населения, перед промышленностью строительных материалов открываются исключительные по своим грандиозным размерам перспективы развития. И это обязывает промышленность строительных материалов со всей серьезностью отнестись к срочной организации изучения всех актуальных экономических вопросов своих многочисленных и разнообразных по своему характеру отраслей производства.

К числу первоочередных вопросов, которые стоят перед союзным Наркоматом строительных материалов в 1941 г., нужно отнести решение задачи, поставленной еще два года назад XVIII съездом ВКП(б), о прекращении завоза цемента из Европейской части СССР в восточные районы и республики Средней Азии. Особое внимание должно быть обращено также на обеспечение предприятий новыми сырьевыми базами слюды, гипсовыми базами на Востоке и качественными сырьевыми базами для заводов керамическо-кислотоупорной керамики.

НКПСМ СССР в 1941 г. обязан решительно расширить ассортимент строительных материалов и максимально увеличить производство различных строительных деталей, особенно на базе местных материалов—шлака, гипса. Необходимо ликвидировать диспропорции между отдельными видами и агрегатами, преодолевая все узкие места, мешающие максимально использовать производственных мощностей предприятий.

По-большевистски реализуя решения XVIII конференции ВКП(б), промышленность строительных материалов должна полностью выполнить установленный правительством план 1941 г. и выйти в ряды передовых отраслей народного хозяйства.

Электроэнергетика в социалистическом хозяйстве

Гениальный прогноз о революционной роли электрической энергии, сделанный Марксом и Энгельсом еще на заре развития электротехники; ленинско-сталинское учение о роли электрификации в строительстве социалистического и коммунистического общества находят свое замечательное подтверждение и развитие в великих сталинских пятилетках.

Развитие электрификации СССР и капиталистических стран убедительно показывает преимущество социалистического хозяйства, обеспечившего прежде всего невиданные темпы энергетического перевооружения народного хозяйства. Ни одна страна в мире не знает такого темпа энергетического перевооружения народного хозяйства, какой имел место в СССР за годы сталинских пятилеток. Суммарный энергетический баланс СССР в конце второго пятилетия в 2,2 раза был выше довоенного энергетического баланса, причем этот темп роста имел место, главным образом, за две пятилетки. Энергетический же баланс капиталистического мира в целом дал прирост по сравнению с довоенным уровнем примерно на 30% (1913—1937 гг.), а по сравнению с 1929 г. (1929—1937 гг.) — всего на 7%¹. США дали прирост энергобаланса по сравнению с 1913 г. на 25%, а по сравнению с 1929 г. — снижение на 5%². Соответствующие цифры по Германии +27% и +6%³, по Англии —16% и +7%⁴.

При этом соотношение в к.п.д. энергохозяйства СССР и главных капиталистических стран Европы и Америки было в 1913 и в 1928 г. менее благоприятным для нас, чем это соотношение в конце второго пятилетия — в 1937 г.

Еще большее опережение дал рост электробаланса СССР. В 1920 г., когда разрабатывался план ГОЭЛРО, страна производила всего полмиллиарда квтч; в 1937 г. выработка электроэнергии составила 36,4 млрд. квтч. За две пятилетки электробаланс страны вырос в 7,3 раза.

Развитие энергетики и электрификации СССР не знает тех циклических конъюнктурных колебаний, которыми характеризуется развитие энергетики, как и всего хозяйства, в капиталистических странах.

Высокие темпы развития энергетики и электрификации СССР в свою очередь определяют тот факт, что по абсолютному уровню энергии и электробалансов СССР с одного из последних мест передвинулся на третье место в мире и резко сократил расстояние, отделявшее его от уровня США (энергетический баланс США составлял в 1928 г. около 6 000 млн. мтк, а в 1937 г. — 6 200 млн. мтк, электробаланс — 108 и 150 млрд. квтч; соответствующие цифры в СССР — 760 и 1 650; 5 и

36,4). В 1942 г., в соответствии с данными пятилетнего плана, СССР по уровню энерго- и электробалансов должен занять первое место в Европе и второе в мире.

За истекшие две пятилетки произошло почти полное обновление энергетического аппарата народного хозяйства СССР.

Силовой аппарат страны вырос за годы двух пятилеток в 4,5 раза. За одну третью пятилетку он по мощности должен более чем удвоиться.

В стационарной энергетике, где мощность силового аппарата за две пятилетки более чем утроилась, доминирующую роль (около 70%) приобрели электрические станции. Электроэнергетический аппарат страны был по существу заново создан. Его мощность в конце второй пятилетки была в 5 с лишним раз выше мощности на начало первой пятилетки, при этом часть старого оборудования была демонтирована, а другая существенно реконструирована. За одну третью пятилетку, как известно, должна быть введена новая мощность электростанций (9,1 млн. квтч), превышающая еще мощность электростанций, установленную на начало третьей пятилетки.

В так называемой «мобильной» энергетике, где мощность силового аппарата выросла за две пятилетки более чем в 5 раз, мощность автотракторного парка повысилась в 40 с лишним раз; за одну третью пятилетку автопарк должен увеличиться в 3,6 раза, а тракторный парк должен по мощности примерно удвоиться при значительном росте удельного веса дизельных и газогенераторных двигателей.

Таким образом наиболее совершенные типы энергоустановок — электрические станции в стационарной энергетике и двигатели внутреннего сгорания в мобильной энергетике — к концу второго пятилетия уже составили около 60% силового аппарата страны вместо 17% на начало первой пятилетки; в конце третьего пятилетия на долю этих типов энергоустановок будет падать около 3/4 мощности силового аппарата страны.

Энергетика страны социализма является самой молодой в мире и с точки зрения техники производства она заняла передовое место, опередив в этом отношении главные капиталистические страны, где, как говорил товарищ Сталин на XVIII съезде ВКП(б), «старое оборудование висит на ногах у производства и тормозит дело внедрения новой техники»⁵.

Однако, как известно, серьезное отставание СССР от капиталистических стран имеет место по энергетическим показателям на душу населения. Суммарный энергетический баланс на душу населения составил в СССР в конце второго пятилетия около 10 мтк. Между тем в США он составил около 48 мтк. Производство электроэнергии на душу населения составило в 1937 г. в СССР 215 квтч, а в США — 1 160 квтч. Таким образом по показателям энерго- и электробалансов на душу населения Советский Союз в 1937 г. отставал от наиболее передовой страны в мире — от США — в 5 раз (в начале первой пятилетки мы отставали по энергетическому балансу в 10 раз, а по электробалансу — в 25 раз).

Это определяет большие масштабы развития энергетики и электрификации СССР в период решения основной экономической задачи.

При этом, — как показывает анализ особенностей развития энергетики СССР и капиталистических стран, — достижение социалистическим хозяйством размеров энергопроизводства на душу населения главных капиталистических стран и, в частности, США должно будет сопровождаться заметным повышением душевых показателей по основной про-

¹ По данным „Energiequellen der Welt“, В. 1937 и „Mineral Yearbook“, 1939.

² „Mineral Yearbook“ за соответствующие годы.

³ Th. Stein, „Energiewirtschaft“, В. 1935 и Stat. Annuaire de la Soc. de Nations, 1937/38.

⁴ И. Сталин, Вопросы ленинизма, изд. 11, стр. 575.

дукции других отраслей народного хозяйства, с поправкой на различия в структуре производительных сил. Это определяется тем положением, что средний энергетический к. п. д. в социалистическом хозяйстве принципиально должен быть выше, чем в капиталистических странах, так как в последние действует ряд факторов в сторону относительного, по сравнению с социалистической энергетикой, повышения удельных расходов энергии.

Социалистическое хозяйство обеспечивает непрерывно растущую роль электрификации в энергооборужении страны. Одной из замечательных особенностей динамики социалистической энергетики является тот факт, что по соотношению электропотребления и суммарного использования энергетических ресурсов мы уже за истекшие годы сталинского пятилетия в основном ликвидировали наше серьезное отставание от США и в перспективе, на этапе решения основной экономической задачи СССР, мы оставляем позади главные капиталистические страны, включая и США.

На I мегакалорию энергетического баланса приходится квтч электроэнергии:

	В 1928 г.	В 1937 г.
СССР	6,5	22
США	18	24

В 1942 г. по расчетным данным этот показатель должен составить в СССР 27 квтч/мгк.

Это одно из ярких свидетельств нашего продвижения вперед в ходе создания новейшей энергетической базы народного хозяйства — электроэнергетической.

Основным направлением развития социалистической электроэнергетики, выдвинутом еще в ленинском плане ГОЭЛРО и развитым в сталинских пятилетках, является строительство электроэнергетических систем. Теория и практика послевоенного развития мировой электрификации очень ярко подтверждают, что именно с этим направлением теснейшим образом связан технический прогресс в строительстве электроэнергетической базы и повышение ее надежности и экономичности.

Социалистическая реконструкция электроэнергетической базы была с первых же шагов направлена на практическое освоение наиболее передового мирового опыта развития электроэнергетических систем. К началу первой пятилетки станции, работающие в системах, составляли 28,2% по мощности и 35,3% по энергии в суммарной мощности электростанций и в суммарном электробалансе страны. В этот период определяющим строительством электроэнергетической базы страны были, главным образом, так называемые районные электростанции.

К началу третьей пятилетки уже около 4/5 электробаланса страны падало на станции, объединенные в электросистемы. Нашу современную электрификацию уже определяют районные электроэнергетические системы.

Электроэнергетическая база СССР на этапе решения основной экономической задачи вступает в новую фазу своего развития. Наряду с дальнейшим строительством новых районных электросистем по всем промышленно-развитых областях страны существенно новым фактором выступает объединение высоковольтными сетями соседних районных систем.

Этот процесс объединения соседних районов электросистем уже по существу относительно широко развернулся в конце второго и в третьем пятилетиях.

Народнохозяйственная эффективность планового объединения электростанций в районные электросистемы и межрайонные объединения последних, как известно, выражается в повышении надежности электроснабжения, в значительной экономии топлива, в связи с улучшением режима отдельных электростанций, в экономии рабочей мощности, в суммарном снижении капитальных затрат и издержек производства электроэнергии.

Объединение электроэнергетических систем, разумеется, отнюдь не предполагает непосредственной электрической связи и параллельной работы всех станций объединенной системы. Секционирование, как известно, устраняет серьезные трудности электрической коммутации и эксплуатации большого числа станций, объединяемых в системы. Особо важная роль при этом падает на так называемые секционирующие узлы, т. е. на те опорные электрические станции, коммутация которых обеспечивает возможность обмена электроэнергией между соседними электросистемами и их взаимное резервирование.

Новый этап развития электроэнергетической базы страны наряду с дальнейшим строительством районных электросистем и их объединением будет характеризоваться также широким строительством и небольших электросистем местного значения, главным образом, в сельскохозяйственных районах. Даже в областях с высокоразвитыми районными системами в силу общности территории будет во многих случаях целесообразным охватить высоковольтными сетями системы периферийные районы области, тем более что плотность электрической нагрузки этих районов будет относительно невелика. Интересы широкой электрификации сельскохозяйственных районов, в которых сейчас сосредоточено свыше 1/2 всего населения страны и где наряду с сельскохозяйственным производством развернулось широкое строительство небольших и средних предприятий на местном сырье, требуют всемерного строительства небольших электростанций на местных энергетических ресурсах. Определяющую роль здесь будут играть местные гидро- и ветроэлектростанции и газогенераторные станции на местном топливе.

Повышение экономичности и обеспечение бесперебойности электроснабжения, в особенности учитывающая резко переменный режим гидро- и ветроэлектростанций, определяют во многих случаях необходимость электрического куствования отдельных групп электростанций и образования местных электросистем в сельскохозяйственных районах страны.

В осуществлении этого основного направления развития электроэнергетической базы решающую роль играет на электрические сети различного назначения. Повышение надежности и экономичности этого звена электроэнергетического хозяйства выступает как одна из центральных проблем.

Важнейшей особенностью социалистической электрификации является ставка на теплоэлектротранзиту и гидроэнергоцентрали как на основы строительства нашей электроэнергетической базы.

Теория и мировой опыт убедительно подтверждают, что теплофикация, выдвинутая в сталинских пятилетках как основа технической политики в строительстве социалистической энергетики, является наиболее прогрессивным направлением, обеспечивающим высокую эффективность энергетического хозяйства. Можно с достаточным основанием отметить, что ни одно из практически освоенных достижений, которыми так богата послевоенная теплотехника, не дает такого результата в коэффициенте полезного использования топлива, какой обеспечивается полноценной реализацией теплофикации. Однако значение теплофикации заключается не только в высоком энергетическом к. п. д., но и в том, что с ней тес-

нейшим образом связано решение таких задач, как внедрение местного топлива, радикальная реконструкция энергетик городов и т. д.

Социалистическая электрификация за годы двух сталинских пятилеток прошла уже значительный путь в развитии теплофикации, зная в этой области передовые позиции в мировой электроэнергетике. Поворотным фактором в развитии теплофикации СССР явилось известное решение Пленума ЦК ВКП(б) в 1930 г. о широком строительстве теплоэлектростанций в городах.

В соответствии с задачами третьего пятилетнего плана мощность ТЭЦ должна возрасти примерно в 4,5 раза по сравнению с уровнем 1937 г., а удельный вес суммарной мощности тепловых станций должен достигнуть примерно 40%.

Такой динамики и уровня развития теплофикации не знает ни одна из капиталистических стран, хотя за последние годы мы там наблюдаем форсированное строительство ТЭЦ, главным образом, под влиянием военного фактора.

С развитием теплофикации в СССР связан переход на более высокий техникий уровень всего теплоэнергетического крыла нашей электрификации (освоение высоких начальных параметров, новейших типов оборудования станций, новой техники передачи тепла и т. д.).

Одной из особенностей развития советской теплофикации является включение ТЭЦ в электросистемы, что значительно повышает их эффективность. Основные электросистемы СССР, как правило, имеют своей задачей снабжать народное хозяйство не только электрической, но и тепловой энергией. Наряду с развитой электрической сетью составным звеном электросистем СССР становятся и тепловые сети. Социалистическая электрификация уже практически доказала, что теплофикация не только не находится в противоречии с основным направлением развития электроэнергетической базы, но является одним из определяющих факторов строительства электроэнергетической системы.

Однако важнейшими недочетами в развитии теплофикации во втором пятилетии были: недостаточное внедрение новейших типов оборудования с высоким начальным давлением и температурой; значительная выработка электроэнергии на ТЭЦ по конденсационному режиму; увлечение строительством крупных станций в ущерб строительству средних и небольших.

В строительстве электроэнергетической базы народного хозяйства СССР теплофикация и впредь будет служить одной из определяющих основ нашей технической политики.

Следующие наиболее существенные моменты характеризуют современное и перспективное развитие теплофикации:

а) Переход к широкому строительству ТЭЦ средней и небольшой мощности. Односторонняя трактовка вопросов экономичности станций различной мощности приводила к необоснованному увлечению крупными станциями в ущерб средним и небольшим. Между тем комплексный энергоэкономический анализ ТЭЦ в системе энергоснабжения свидетельствует о том, что показатели удельных одновременных и эксплуатационных затрат франко-потребитель в зависимости от мощности имеют свои минимумы.

Строительство средних и небольших ТЭЦ позволяет приблизить генерирование установки к центрам тепловых нагрузок, что играет заметную роль в повышении коэффициента теплофикации коммунально-бытовых потребителей, учитывая их распыленность.

Что касается удельных расходов топлива и суммарного энергетического к. п. д., то при рациональной структуре и режиме средние и небольшие установки могут обеспечить одинаковые, а в ряде случаев даже лучшие показатели по сравнению с очень крупными установками (об

этом, между прочим, свидетельствуют отчетные данные по ряду как наших, так и зарубежных тепловых станций). Кроме того строительство средних и небольших установок создает предпосылки для более эффективного внедрения противоаварийных турбин, которые обеспечивают наиболее высокие энергетические к.п.д.

Значение этого направления развития теплофикации с точки зрения повышения надежности и обороноспособности энергетического хозяйства совершенно очевидно.

Требует исследования оптимальная шкала мощностей единичных агрегатов и ТЭЦ в зависимости от структуры энергетического баланса отдельных районов и центров. Было бы ошибочным некритическое копирование в этой области практики зарубежной энергетики, где значительная часть установок небольшой мощности (главным образом, как наследствие прошлых этапов развития) является технически отсталой. Также ошибочным было бы механическое «моделирование» опыта нынешних крупных установок.

Основная задача — удешевить установки небольшой мощности как при их сооружении, так и при эксплуатации. А это требует внедрения наиболее совершенных методов топливосжигания и новейших типов оборудования, применения рациональной компоновки ТЭЦ, автоматизации производства и распределения энергии, обеспечения оптимальных режимов при эксплуатации оборудования станций.

б) Широкое внедрение оборудования ТЭЦ с высокими начальными параметрами давления и температуры. Теория и мировой опыт неоспоримо показывают, что внедрение высоких начальных параметров является основным направлением технического прогресса, обусловившим повышение экономичности паровых станций.

Теплофикация явилась у нас пионером в освоении высоких параметров на электрических станциях. Свыше 90% мощности ТЭЦ имеют повышенное начальное давление (30—35 ат). Однако мы резко отстали во второй пятилетке в области практического внедрения высокого давления (90 ат и выше). К концу второй пятилетки у нас работали всего 3 ТЭЦ на давлении в 64 ат и 126 ат с мощностью в 147 мвт, между тем как за границей установки с этими высокими начальными параметрами давления измеряются уже многими десятками.

Начало серийного выпуска советскими заводами новых типов теплофикационного оборудования является определяющим фактором и нового этапа развития нашей теплофикации в части внедрения высоких начальных параметров.

в) Переход к новым типам теплофикационных турбин и к новой структуре ТЭЦ. Основная задача — обеспечить возможность лучшего использования теплофикационной части станций на основе повышения выработки электроэнергии на тепловом потреблении, при сведении к минимуму выработки на конденсационных частях ТЭЦ.

Главным недостатком в структуре наших современных ТЭЦ, который резко снижает народнохозяйственную эффективность теплофикации, является прежде всего значительная выработка ими электроэнергии по конденсационному режиму. Два факта из отчетных материалов могут это иллюстрировать:

1) Из суммарного отпуска тепла на ТЭЦ лишь около половины падает на отборы турбин, а половина — на непосредственный отпуск пара из котлов.

2) Количество выработанной электрической энергии по отношению к суммарному отпуску тепла измеряется на большинстве ТЭЦ — как промышленных, так и районных — многими сотнями квт-часов на 1 мегакалорию и во многих случаях достигает даже 1—1,5 тыс. квт-часов и выше.

Среди ряда причин (отставание в развитии тепловых сетей, недостаточность резервных электрических мощностей, неправильно выбранный режим эксплуатации) в немалой степени это обусловлено неправильной структурой ТЭЦ и, в частности, неудовлетворительными типами изготовленных турбин. Турбины КО, ставящие свыше 90% мощности наших ТЭЦ, имеют значительную «привязанную» конденсационную мощность, развиваемую при максимальных отборах тепла. Даже турбины на запроектированных и строящихся в третьем пятилетии теплоэлектроцентралях (АТ-25-1, АТ-12-1, АП-25) имеют свыше $\frac{1}{2}$ «привязанной» конденсационной мощности и около $\frac{1}{2}$ электроэнергии они вырабатывают на конденсационном режиме. С этим связаны, во-первых, перерасход топлива (порядка 10%) по сравнению с выработкой электроэнергии на конденсационных станциях, которые к тому же могут быть размещены непосредственно у топливных баз; во-вторых, задержка теплофикации в условиях наличия потребителей тепла, не охваченных тепловыми сетями, и в-третьих, неоправданное удорожание ТЭЦ (увеличение мощности котельной, увеличение затрат на транспортировку топлива и др.). Неудовлетворительные условия эксплуатации еще более ухудшают экономические показатели теплофикации.

В перспективе развития теплофикации основными типами турбин должны быть турбины типа КО с минимальной «привязанной» конденсационной мощностью, определяемой лишь вентиляционным пропуском пара в ступень низкого давления (т. е. обеспечение полной электрической мощности при максимальном отборе). Наряду с этим основным типом турбин широкое распространение должны получить и противодавленные турбины, главным образом, для технологической нагрузки, а в отдельных случаях и для коммунально-бытовой нагрузки, в особенности в центрах с тяжелыми условиями топлива и водоснабжения. Экономическое значение противодавленных турбин будет возрастать по мере роста коэффициента теплофикации и удельного веса ТЭЦ и гидростанций в электро- и теплоснабжении.

Перечисленные вопросы не исчерпывают, а лишь иллюстрируют значение новой структуры ТЭЦ и типов теплофикации турбин в развитии теплофикации.

В этой области мы располагаем еще значительными резервами для ускорения развития теплофикации и серьезного повышения ее экономичности.

г) Включение ТЭЦ как составных элементов электроэнергетических систем и образование теплоснабжающих систем. Теория и практика подтверждают, что включение ТЭЦ в электроэнергетические системы дает возможность наиболее полно использовать ресурсы теплофикации и все экономические преимущества ТЭЦ.

Новым фактором в перспективе развития теплофикации выступает существование в ряде промышленных центров отдельных ТЭЦ (а также и котельных низкого давления) тепловыми сетями, т. е. образование в ряде промышленных центров теплоснабжающих систем. Это позволяет повысить экономичность небольших и средних ТЭЦ и надежность теплоснабжения.

д) Сочетание теплофикации с хладафикацией (на основе применения абсорбционных машин) призвано обеспечить повышение экономичности теплофикации, так как с этим связано сокращение производства электроэнергии на теплофикационном оборудовании по конденсационному режиму (графики производства холода заполняют летние провалы в работе ТЭЦ, вызываемые выключением отопительной нагрузки).

е) Агротеплофикация — использование отбросов тепла промышленных предприятий и конденсационных станций для рационализации и подъема энергетики пригородного хозяйства. Эта новая форма теплофикации должна быть найдено широкое применение.

Наша страна — богатейшая в мире по запасам водной энергии. Между тем использование водных сил в царской России, как известно, находилось на очень низком уровне (водные мельницы с примитивным оборудованием и всего лишь около десятка малых гидроэлектрических, небольшая из которых имела мощность около 1200 квт). Проблема использования водных сил для нужд электрификации страны была, как известно, поставлена в качестве одной из важнейших задач В. И. Лениным еще в 1918 г. в «Наброске плана научно-технических работ».

К началу третьей пятилетки мощность работающих гидростанций превысила за $1\frac{1}{2}$ млн. квт, которые выработали около 4 млрд. квтч электроэнергии против 400 млн. квтч в 1930 г. В отдельных районах гидроэнергия заняла ведущее место в электроснабжении. Однако сделанное в области использования гидроэнергии является только первой ступенью в грандиозной программе использования водных сил нашей родины. На этом важном электроэнергетическом участке наиболее сильно наше отставание от передовых в технико-экономическом отношении стран мира. Удельный вес гидроэлектрической энергии в суммарной выработке электроэнергии США составляет около $\frac{1}{3}$, во Франции свыше $\frac{1}{2}$, в Германии около $\frac{1}{2}$, а в СССР около $\frac{1}{10}$. Уступая США по удельным на душу населения показателям суммарной выработки электроэнергии в 5 раз, мы по удельным показателям выработки гидроэлектрической энергии отстаем примерно в 12 раз. Суммарная мощность гидростанций в 12 с лишним раз уступает мощности гидростанций США и даже в 2 раза — мощности гидростанций Германии.

Между тем, возможности использования водных сил в нашей стране, по существу, не ограничены. Материалы показывают, что решительно во всех районах страны имеются богатые запасы водной энергии. Комплексное использование ресурсов водной энергии в каждом районе как в целях электрификации, так и в интересах водного транспорта, ирригации и других отраслей народного хозяйства является одной из основ строительства социалистической электроэнергетики. Ведущая роль на ближайшем этапе развития гидроэнергетики принадлежит строительству средних и небольших гидростанций во всех районах страны.

Анализ мирового опыта подтверждает все растущее значение этого раздела электроэнергетики, причем жизненными, с точки зрения экономики, являются как гидроэлектростанции, измеренные всего лишь десятками лошадиных сил, так и сверхмощные гидроцентральные в сотни тысяч и миллионы киловатт.

Анализ показывает, что электробаланс СССР на этапе решения основной экономической задачи должен достигнуть цифры порядка 225—250 млрд. квтч, т. е. примерно утроится по сравнению с плановой цифрой на 1942 г.

Напомним, что за одну третью пятилетку производство электроэнергии должно по плану удвоиться, однако абсолютная величина прироста электроэнергии примерно в 4 раза выше, чем намеченный прирост электроэнергии в третьем пятилетии (с 36,4 до 75).

Установленная мощность электростанций, необходимая для выработки этого количества электроэнергии, определяется следующими наиболее существенными факторами: структура и режим электропотребления, структура электроэнергетического хозяйства, коэффициенты резерва и условия эксплуатации.

Средневзвешенное годовое число часов использования максимума по всему электрохозяйству может быть для 1937 г. с достаточной степенью точности оценено цифрой в 5 700 часов.

Снижение удельного веса промышленного электропотребления в связи с более высоким темпом роста электропотребления в других отраслях народного хозяйства — на коммунально-бытовые нужды в сельском хозяйстве и на транспорте — является фактором, действующим в сторону снижения средневзвешенного числа часов использования максимума.

В эту же сторону действует ликвидация той части регулирования графика электропотребления, которая была по необходимости вызвана недостаточностью в ряде районов рабочих мощностей и резервной мощности.

Однако существенным фактором, лежащим на стороне структуры и режима электропотребления и действующим в направлении повышения использования максимума, выступают сдвиги в отраслевой структуре как промышленности, так и коммунально-бытового электропотребления.

Рассмотрение основных факторов, определяющих перспективный показатель средневзвешенного числа часов использования суммарного электрического максимума, приводит к цифре порядка 5 600—5 700 часов, т. е. этот показатель для перспективной структуры электробаланса почти не претерпевает изменений в результате взаимного компенсации факторов, действующих в противоположном направлении.

При уровне перспективного электробаланса в 230 млрд. квтч электрической энергии составит цифру порядка 40—42 млн. квтч.

Как известно, определяющую роль в балансе мощностей и электроэнергии играет структура электроэнергетического хозяйства. В частности, повышение удельного веса установок, имеющих переменную электрическую мощность (тепловая, гидро- и ветроустановки), в определенных условиях действует в сторону снижения числа часов использования установленной электрической мощности.

Новый этап в развитии электроэнергетической базы народного хозяйства, характеризующийся строительством межрайонных, районных и местных электросетей, является эффективным рычагом для обеспечения оптимального использования отдельных типов станций и агрегатов. Это приобретает особое значение в условиях, во-первых, сложной структуры нашего энергохозяйства, включающего различные типы тепловых агрегатов и гидростанций, и, во-вторых, широкого строительства небольших и средних установок.

В перспективе развития электроэнергетики ограничивающее влияние факторов, лежащих на стороне освоения и эксплуатации, будет сведено к минимуму. Вместе с тем должны быть полностью обеспечены нормальные технические и народнохозяйственные резервы мощностей, учитывая структуру и условия эксплуатации электрохозяйства.

Анализ показывает, что для наших электросетей средневзвешенный коэффициент резервной мощности может быть с достаточной степенью точности определен цифрой порядка 15%. Для изолированно работающих станций (не объединенных в систему) коэффициент резервной мощности будет естественно выше: в среднем около 30—40%. Однако удельный вес этой категории электростанций будет относительно невелик и едва ли превысит 10—15% (в конце второго пятилетия коэффициент централизации электроснабжения, т. е. удельный вес станций, объединенных в систему, превышал $\frac{1}{3}$ по мощности и $\frac{1}{4}$ по энергии).

Таким образом средневзвешенный коэффициент резервной мощности по всему электрохозяйству для расчетного периода может быть определен в 18—20%.

Суммируя приведенные выше положения, мы на основе соответствующих расчетов можем определить требуемую установленную мощность электростанций порядка 60 млн. квтч, из коих около половины составят ТЭЦ и примерно $\frac{1}{4}$ — гидроэлектростанции. При этом число часов использования среднегодовой установленной мощности составит 4 800, а средневзвешенный коэффициент резерва — 18%.

Специальный анализ особенностей развития электроэнергетики СССР в свете современного мирового опыта и, в частности, в сравнении с динамикой электрификации США должен быть предметом особого рассмотрения. Здесь же отметим, что сравнительное изучение электроэнергетической базы США и СССР вскрывает особенности социалистической электроэнергетики и рост ее преимуществ. США, чтобы обеспечить электробаланс страны примерно в 150 млрд. квтч, понадобилось около 52 млн. квтч установленной мощности, около 235 тыс. км высоковольтных сетей и при 32% гидроэнергии затратить около 70 млн. т условного топлива. Советская электроэнергетика, располагая примерно такой же установленной мощностью электростанций, сможет обеспечить электробаланс по масштабам в полтора раза выше, чем в США, имея при этом протяженность высоковольтных сетей, во много раз меньшую, чем в США. Суммарный же расход топлива при удельном весе гидроэнергии в 25% составит по нашим расчетам около 60—65 млн. т условного топлива. Это иллюстрирует особенности и преимущества социалистической электрификации перед капиталистической.

Изучение структуры энергетического баланса СССР вскрывает определяющее значение следующих, наиболее важных проблем:

а) Обеспечение местными энергетическими ресурсами развития народного хозяйства каждого из районов страны на основе всемерного и наиболее рационального использования всех видов местных топлив, водно- и ветроэнергетических ресурсов.

При бесспорно значительных достижениях за годы сталинских пятилеток в области развития местных видов топлива и гидроэнергии в целом ряде основных районов страны¹ освоение местных энергетических баз все еще значительно отстает от растущих потребностей народного хозяйства².

Пространственная децентрализация топливобуды, освоение гидро- и ветроэнергетических ресурсов, которые имеются в каждом районе страны, и перевод энергохозяйства на местные энергоресурсы остаются ведущей проблемой в перспективе развития энергетики СССР.

б) Минерализация топливного баланса. Снижение удельного веса дров в энергетическом балансе с 60 с лишним процентов в 1913 г. до 28—30% в 1937 г. является одним из важнейших факторов

¹ Удельный вес местных видов топлива в конце второй пятилетки достиг в среднем около $\frac{1}{4}$ в топливобудении районных электростанций и около $\frac{1}{2}$ в топливобудении промышленности. При суммарном росте добычи угля в 1937 г. по сравнению с 1913 г. в 4,2 раза добыча подмосковного угля возросла в 25 раз, уральского, сибирского и средневолжского углей — в 6—7 раз. Отсюда удельный вес доменского угля с 87% снизился до 61%. Добыча торфа поднялась с 17 млн. т в 1913 г. до 240 млн. т в 1937 г. Крупные успехи, как известно, достигнуты и в области освоения новых, до революции неизвестных, месторождений нефти.

² Средняя дальность перевозок каменных углей с 690 км в 1922 г. поднялась до 710 км в 1937 г., нефтепродуктов с 891 км до 1 228 км (журн. «Плановое Хозяйство», 1939 г., № 6, статья А. Галицкого «Грузооборот железных дорог в третьем пятилетии»).

Главной причиной топливобудения для промышленно-технических нужд в конце второго пятилетия покрывалась лишь менее чем на $\frac{1}{4}$ увеличением добычи местных топлив.

социалистической реконструкции топливного баланса страны, так как дровяной характер энергетики помимо чрезвычайно низкого энергетического эффекта приводит в ряде районов к истощению лесов со всеми вытекающими отсюда последствиями для народного хозяйства в целом. Однако, несмотря на достигнутый в этой области успех, масштаб потребления дровяного топлива еще непропорционально высок в энергетическом балансе, а объем железнодорожных перевозок за две пятилетки не только не уменьшился, но даже увеличился на 40%. Дальнейшее решительное сокращение удельного веса дров в энергетике за счет минерализации топливного баланса остается задачей исключительной важности.

Непостоянность дровяного отопления в городах, куда приходится завозить дровяное топливо по железным дорогам, как известно, была резко подчеркнута тов. Молотовым на XVIII съезде ВКП(б): «Надо также ликвидировать один из пережитков в снабжении городов топливом. До сих пор Москва, Ленинград и другие крупные города снабжаются дровами в значительной мере по железным дорогам. При твердых размерах промышленного производства в крупных городах загрузка железных дорог большими перевозками дров из дальних районов совершенно недопустима»¹.

в) Максимальная экономия жидкого топлива. Наряду с исключительно высоким количественным ростом производства и потребления жидкого топлива в стране имели место, как известно, и глубокие качественные изменения в структуре производства и потребления нефтепродуктов, обусловленные новыми запросами социалистического хозяйства в целом и реконструкции сельского хозяйства в особенности. В этой области произошли невиданные ни в одной стране революционные сдвиги.

Мощность автопарка выросла за две пятилетки выросла в несколько десятков раз.

Мощность тракторов перевалила за 9 млн. л. с. Число комбайнов превысило 150 тыс. штук. О сдвигих в нефтепереработке свидетельствуют следующие цифры. В конце второго пятилетия 93% добываемой нефти шла в переработку вместо примерно половины в прошлом. Выработка бензино-лигроиновых фракций увеличилась по сравнению с довоенной в 17 раз, керосина в 3,6 раза, а мазута в 2,6 раза при пятикратном суммарном росте переработки нефти. Удельный вес бензино-лигроиновых фракций с 1,9% в 1929 г. повысился до 23% в 1936 г., а удельный вес мазута снизился с 77% до 50%.

Все это — то принципиально новое в энергоснабжении СССР, явившееся результатом победоносной социалистической индустриализации страны и социалистического переустройства сельского хозяйства.

Однако темп роста потребности в моторном топливе в связи с форсированным развитием автопарка и автомобильного парка СССР определяет исключительной важности задачу всемерного увеличения ресурсов жидкого топлива как на стороне повышения нефтедобычи и глубины переработки нефти, широкого развития заменителей моторной нефти, так и на стороне реконструкции энергетического аппарата, потребляющего моторное топливо, путем повышения энергетического к.п.д. и максимального перевода его на твердое и газовое топливо.

г) Повышение энергетического к.п.д., коэффициента полезного использования энергетических ресурсов. Развитие советской энергетики, как известно, сопровождалось крупными сдвигами в уровне техники как в самой добыче и эксплуатации энерге-

тических ресурсов, так и в их использовании. Эти достижения синтезируются показателем роста энергетического к.п.д. Как показывает анализ фактического материала, в СССР, как и следовало ожидать, имеет место более высокая динамика роста среднего к.п.д. по сравнению с соответствующей динамикой в основных капиталистических странах. Причем достигнутые на ряде участков энергетического хозяйства средние удельные расходы топлива уже не ниже, чем соответствующие показатели в капиталистических странах. Например, на районных электрических станциях СССР в среднем удельный расход топлива снизился за две пятилетки примерно на 30%, а в США на станциях общего пользования за тот же период — примерно на 16%. При этом средний удельный расход топлива на 1 квтч, выработанный районным тепловым станциями в СССР, ниже, чем в среднем на станциях общего пользования: 0,60 кг и 0,62 кг условного топлива. Однако с р е д н и м показателем к.п.д. энергетического аппарата в СССР еще значительно уступают лучшим образцам мировой энергетики. Проблема рационализации энергопотребления, рост энергетического к.п.д. являются одной из важнейших задач социалистической энергетики.

Анализ опыта развития мировой энергетики и особенностей развития социалистической энергетики неоспоримо показывает, что основным направлением строительства энергохозяйства СССР, радикально решающим нерешенные выше коренные задачи, является повышение удельного веса электрификации, теплофикации и газификации на основе их оптимального сочетания и пространственная децентрализация источников энергоснабжения.

Нетрудно показать, что именно с этим основным направлением строительства энергетической системы СССР непосредственно связаны наиболее прогрессивные линии развития техники во всем народном хозяйстве. В частности, с этим основным направлением непосредственно связано решение коренных задач: наиболее эффективного использования источников водной энергии и всех видов местного топлива в каждом из районов страны, максимальной экономии жидкого горючего в народном хозяйстве, минерализации топливного баланса и значительного повышения коэффициента полезного использования энергетических ресурсов.

Новым фактором развития энергетики социалистического хозяйства выступает газификация, хотя исторически применение газа в различных отраслях народного хозяйства (в промышленности и в быту) значительно старше электрификации и теплофикации.

Можно с полным основанием отметить, что с широким развитием газификации социалистическая энергетика вступает в качественно новый этап своего строительства.

Газификация является одним из серьезных факторов в решении важнейших задач технической политики по реконструкции топливного хозяйства (экономию жидкого горючего, расширение ресурсов моторного топлива, минерализацию топливного баланса, освоение местных топливных баз и т. д.). Сочетание газификации с электрификацией и теплофикацией вносит принципиально новые моменты в структуру и в эксплуатацию электротеплоснабжающих систем, которые выше рассмотрены.

Последние превращаются в энергетические системы, охватывающие в едином производственном комбинате генерацию, транспорт и распределение электрической энергии, газа, пара и горячей воды. Это по-новому ставит коренные вопросы проектирования и эксплуатации энергетического хозяйства и его отдельных элементов в связи с включением газа. Размещение генерирующих установок, их параметры, взаимосвязь электрических, тепловых и газовых сетей, режим параллельной работы электрических, тепловых и газовых установок, резерв, его структура

¹ В. Молотов, Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР, Госпландат, 1939 г., стр. 58.

и размещение — таковы некоторые из основных вопросов, которые требуют нового решения при переходе от электротеплоснабжающих систем к энергетическим системам, включающим и газ. Наконец, газификация выступает как фактор, радикально решающий одну из важнейших для экономики социалистического хозяйства проблем — проблему комплексного использования топлива на энергетической основе. Широкое внедрение в социалистическую энергетику топлива в его газовой фазе является очень серьезным фактором в развитии важнейших отраслей химии, в особенности химии органического синтеза. Вместе с тем газификация обуславливает значительные прогрессивные сдвиги в разнообразных отраслях по линии условий производства, производительности и культуры труда.

За годы истекших пятилеток в энергетике СССР были достигнуты значительные успехи в развитии электрификации и теплофикации.

Однако в области практического развития газификации было сделано еще относительно мало. Если по коэффициентам электрификации и теплофикации СССР занял одно из первых мест в ряде основных стран мира, то по коэффициентам газификации энергетического баланса еще имеет место резкое отставание, в особенности от США (в США коэффициент газификации энергетического баланса составляет свыше $\frac{1}{2}$, а в СССР он в конце второго пятилетия был меньше $\frac{1}{10}$).

Ведущую роль в развитии газификации в СССР должны будут играть природные газы, геологические запасы которых в Советском Союзе не уступают запасам США (в США природные газы составляют около 60% во всем балансе газа; суммарная добыча природного газа составляет около 75 млрд. м³ в год). В то же время это, бесспорно, один из наиболее экономичных видов газа, который в силу своей высокой calorificности является и наиболее транспортабельным.

Полное использование промышленных газов (коксовых, доменных и т. д.) — вторичных энергетических ресурсов — является необходимой предельной рациональной энергетической балансом.

Определяющую роль в газификации твердых топлив будет играть принципиально новый фактор — подземная газификация углей, — знаменующий новый этап в развитии не только энергетики, но и химии в ее самых важнейших отраслях.

Удельный вес в энергетическом балансе страны электрификации, теплофикации и газификация будет все более повышаться, рационализируют и реконструируют все отрасли народного хозяйства и вместе с тем значительно повысят экономичность и надежность энергообеспечения.

Социалистическая энергетика обуславливает тесную органическую взаимосвязь между этими тремя звеньями энергетической цепи. В частности, например, перевод ТЭЦ на газ освобождает теплофикацию от ряда ограничивающих условий, вызываемых необходимостью размещать ТЭЦ в городах, в центрах теплового потребления. Помимо этого, перевод ТЭЦ на газ и при вышешей компактности станций и при обычных современных типах котлов, рассчитанных на твердое топливо, повышает к.п.д. последних на 8—10%, снижает занятый персонал примерно на 20—25% и капиталоложения — на 25—30%.

Это в свою очередь повышает экономичность производства электроэнергии. Значительные перспективы для дальнейшего развития повышения экономичности производства электроэнергии открываются переходом газовых ТЭЦ на новые типы оборудования и, в частности, на газовые турбины. Следовательно, газификация способствует развитию теплофикации. Теплофикация же является источником дешевой электроэнергии, тем самым способствуя успешному развитию электрификации всей страны.

Хозяйственное строительство в молодых советских республиках Прибалтики

(по страницам печати Литовской, Латвийской и Эстонской ССР)

За весьма короткий срок, истекший с момента установления советской власти в Литве, Латвии и Эстонии, в этих молодых советских республиках произошли глубокие, коренные сдвиги, до неузнаваемости изменившие политический строй и хозяйственную жизнь этих республик, в которых еще недавно хозяйничали капиталистические эксплуататоры, империалистические заправщики и правители империалистических государств.

В результате проведенной советской властью огромной работы созданы основательные предпосылки для введения хозяйственной жизни в Латвию и Эстонию в русле планового хозяйства, для включения их в систему планового социалистического хозяйства СССР. В 1941 году советские Литва, Латвия и Эстония вступили, имея впервые в своей истории народнохозяйственные планы.

Печать молодых советских республик ярко отражает успехи социалистического строительства, развернувшегося в этих республиках небывалый творческий подъем, которым охвачены трудящиеся массы, широко пробившиеся к социалистической жизни, и грандиозные перспективы дальнейшего роста хозяйственной мощи и народного благосостояния. Конечно, за прошедший за весьма короткий срок хозяйственного развития этих республик на социалистической основе не был и не будет свободен от трудностей. Это неизбежно, учитывая то обстоятельство, что бывшие буржуазные правители и их холопы — иностранные капиталисты, в течение двух десятилетий с лишним уродовали экономику этих стран, вырвали из производительные силы, насильственно приспосабливая народное хозяйство к империалистическим держав и отечественной диктатуре. Поэтому советской власти приходится продолжать огромную восстановительную работу, работу по ликвидации неурядиц и запустения, доставшихся в наследство от буржуазии, по расчистке загнивших коновенно диктаторского режима. Надо также отметить, что далеко еще не завершена работа по очистке страны от классово враждебных элементов, косяки проникших диверсионных органов советской власти и пытающихся мешать социалистической работе. Скапливаются также и недостатки опыта. Все эти трудности, однако, успешно преодолеваются при братской помощи остальных

республик могущественного Советского Союза.

Результаты хозяйственного строительства во всех новых советских республиках поразительны по своей глубине и размаху. Еще более величественны по своим размерам, темпам, значению перспектив хозяйственного развития молодых советских республик. Обо всем этом свидетельствуют конкретные итоги хозяйственного строительства этих республик за 1940 и народнохозяйственные планы каждой из них на 1941 г.

В газетах «Труженник» и «Новая жизнь», издающихся в Литовской ССР, помещено много статей и материалов, богато освещающих итоги хозяйственного строительства в республике за истекший 1940 г. и поставленных народнохозяйственному плану на 1941 г. В ряде статей подвигаются также обсуждению различные проблемы социалистического хозяйства республики в целом и отдельных его отраслей.

Этот материал показывает, что за период с июля 1940 г. в экономике страны произошли глубокие сдвиги. За короткий срок существования советской власти коренным образом изменилась промышленность Литвы. Разработанные планы производства с числом рабочих в 20—25 человек быстро ликвидируются. Внесено их создается новые предприятия с минимальным количеством рабочих в 100—150 человек. На некоторых предприятиях, ликвидированных ранее из-за нехватки нагрузки или тавших бездействующими, введена двух- и трехменная работа. По-новому разставляются станки, ликвидируются захламленность цехов, удаляются условия труда рабочих.

Плутены в ход Ново-Вердская бумажная фабрика, табуная фабрика «Континенталь», вильнюсский стальной завод «Витурис» и ряд других. Вводятся в эксплуатацию и совладельческая работа. Смита 70 тыс. безработных и ввели работу в буржуазной Литве. Советская власть на предоставила всем гражданам право на труд. 43 тыс. бывших безработных к концу прошлого года были устроены в работу. Ряд отраслей промышленности — текстильная, металлообрабатывающая, деревообрабатывающая — колесная — даже опущенная нужда в квалифицированных кадрах

Большие успехи достигнуты в выполнении производственных планов. Только по одному Наркомату — местной промышленности — выполнение по сравнению с 1939 г. возросло на 25%. За последний квартал 1940 г. текстильщики выработали 500 тыс. и тканей — на 150 тыс. и больше, чем за соответствующий период предыдущего года.

В значительном масштабе работы по социальной реконструкции промышленности можно судить по следующим данным. Национализировано 902 предприятия, в которых занято 38 600 рабочих. Из них в 1940 г. в ход введены, где работают 2 660 новых рабочих. За период с 1 августа до 31 декабря 1940 г. число рабочих в промышленности увеличилось на 8 649 человек, или на 28%. По сравнению с последним кварталом 1939 г. продукция в соответствующем квартале 1940 г. увеличилась на 145% в отдельных предприятиях — до 300%.

Значительно улучшились условия труда и материальное положение рабочих. Среднемесячная заработная плата по сравнению с июнем 1940 г. увеличилась на 85%. Отменены разные налоги, ложившиеся тяжелым бременем на бюджет рабочего и служащего. Подходящий налог и сбор на жилищно-коммунальные и культурные нужды в несколько раз ниже, чем бывавшие до советской власти.

За короткий срок начато строительство домов на 900 квартир, на что отпущено 13,5 млн. руб. В национализированных домах трудящимся было предоставлено 12 588 квартир. В тех же национализированных советской власти было открыто 131 лечебное учреждение, а число коек в больницах увеличено на 1133.

В начальных, средних и высших школах число учащихся увеличилось на 29%. Сейчас работают 155 начальных и средних школ с общим числом 27 072 учащихся. В различных школах и на курсах сейчас обучается 84 518 человек. Число учащихся в техникумах увеличилось на 20%. Открыто 133 библиотеки, 73 детских клуба, 10 новых театров, государственная филармония, организуется Академия наук.

Огромны итоги аграрной реформы, по существу аграрной революции, проведенной в Литовской Республике.

В буржуазной Литве 2,5 тыс. помещиков и кулаков имели 2 287 тыс. гектаров земель, крестьянские хозяйства имели только 2 040 тыс. га. Хозяйства трудящихся крестьян (считая до 10 га), составлявшие почти половину (49,5%) всех хозяйств, располагали только 1/4 земельной площади. Хозяйства же в 20 га и крупнее составляли 1/4 часть всех хозяйств, сосредоточивая в своих руках 59,2% земель. На эту группу крупнейших хозяйств приходилось 75% скота, 30% машин, 60% полов, 40% коровых культур.

Сейчас положение коренным образом изменилось. Уже 26 сентября 1940 г. Совнарком Литовской ССР поручил колхозной земельной комиссии начать наделение

земель крестьян. Была установлена максимальная норма в 30 га. Все, что превращало эту норму, было взято из земли помещиков в государственный земельный фонд для выделения бесземельным и малоземельным крестьянам, а также батракам. Весь фонд составил 607,2 тыс. га, из которых 393,8 тыс. были распределены между 75 623 хозяйствами, а остальные площадь передана организованному на землях некоторых помещичьих хозяйств союзам, школам, самоуправлениям, учреждениям здравоохранения и др.

Правительство отпустило новым хозяйствам 20 млн. лит на сооружение жилых и хозяйственных построек, на приобретение племенных скотины, лошадей, на покупку семян и удобрений. На коллективное приобретение крестьянами с-х машин и племенного скота отпущено 3,76 млн. лит. Трудовое крестьянство освобождено от налогов по налогам, сборам и 96% всех капиталов литовских акционерных обществ были сосредоточены в руках иностранных представителей.

План 1941 г. предусматривает значительное развитие всех отраслей народного хозяйства. Особое внимание уделяется энергетическому хозяйству и промышленности стройматериалов. В области энергетики намечается значительное увеличение использования гидроэнергии и добычи торфа.

В области энергетических ресурсов Литовской ССР неведены, тем более важно тщательное использование всех ее источников энергии. Капиталистическая Литва использовала в основном дрова. «Есть большие запасы древесины, которые достаточно дилетантски обходят в зимне-торфяной балас и таким образом успешно вырубят леса даже на 10 лет вперед»¹.

По плану 1941 г. энергетика переводится на гидроэнергию и расширяется широко внедрение механизации в добыче торфа. Расширение технической базы торфяной промышленности позволит уже в 1941 г. увеличить добычу торфа в несколько раз по сравнению с 1939 г.

В области производства строительных материалов план 1941 г. предусматривает расширение старых и сооружение новых заводов. Из 45 национализированных кирпичных предприятий 40 расширяются. В 1941 г. будет открыто 6 новых промышленных предприятий заводов на 20 деревенских кирпичных заводов. Сейчас работают две обогатительные фабрики. В 1941 г. таких фабрик будет построено 16. Производством кирпичей намечено увеличить на 34%.

В области металлургии, промышленности, которая слабо развита, намечается расширение и реконструкция важнейших заводов и приступ к строительству двух новых заводов.

В решении ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 24 февраля 1941 г. о народнохозяйственном плане Литовской ССР говорится: «В целях индустриализации народного хозяйства Литовской ССР установить, что основными задачами народнохозяйственного плана на 1941 год по Литовской ССР являются: развитие промышленности и предприятий, реконструкция и расширение существующих и ранее бездействовавших заводов и фабрик, использование всех видов энергетических ресурсов, развитие промышленности всех видов сырья и топлива (торфа), производство строительных материалов и предметов широкого потребления»².

Основное содержание плана на 1941 г. таким образом, определяется задачами индустриализации страны. «План 1941 г. является первым шагом на пути оживления строительства, которое должно превратиться в отрасль страны в богатую индустриальную республику»³. Насколько крутым этот шаг, можно судить по тому, что в 1941 г. капиталоземлемость увеличивается по сравнению с рекордным в отношении инвестиций в буржуазной Литве 1939 года на 284%.

«Что представляла собой экономика буржуазной Литвы? — пишет газета «Новая жизнь» (9/11 1941 г.). — Промышленность, доведя до предела развал, развалилась и в значительной степени была разорена, разорено сельское хозяйство с примитивной техникой земледелия, — так выглядела страна! И она, естественно, оказалась зависима от крупных империалистических государств. Достаточно вспомнить, что 96% всех капиталов литовских акционерных обществ были сосредоточены в руках иностранных представителей».

План 1941 г. предусматривает значительное развитие всех отраслей народного хозяйства. Особое внимание уделяется энергетическому хозяйству и промышленности стройматериалов. В области энергетики намечается значительное увеличение использования гидроэнергии и добычи торфа. В области энергетических ресурсов Литовской ССР неведены, тем более важно тщательное использование всех ее источников энергии. Капиталистическая Литва использовала в основном дрова. «Есть большие запасы древесины, которые достаточно дилетантски обходят в зимне-торфяной балас и таким образом успешно вырубят леса даже на 10 лет вперед»⁴.

По плану 1941 г. энергетика переводится на гидроэнергию и расширяется широко внедрение механизации в добыче торфа. Расширение технической базы торфяной промышленности позволит уже в 1941 г. увеличить добычу торфа в несколько раз по сравнению с 1939 г.

В области производства строительных материалов план 1941 г. предусматривает расширение старых и сооружение новых заводов. Из 45 национализированных кирпичных предприятий 40 расширяются. В 1941 г. будет открыто 6 новых промышленных предприятий заводов на 20 деревенских кирпичных заводов. Сейчас работают две обогатительные фабрики. В 1941 г. таких фабрик будет построено 16. Производством кирпичей намечено увеличить на 34%.

В области металлургии, промышленности, которая слабо развита, намечается расширение и реконструкция важнейших заводов и приступ к строительству двух новых за-

металлозаводов. Намечено проведение ряда мероприятий по специализации заводов. Значительно увеличится производство металла, машиностроение (производство с-х машин, станков). Ставится вопрос о строительстве сталелитейного завода (для переработки лома).

Текстильная промышленность до советской власти углеотпирала спрос на 25%. Из урожая литовского хлопка в 1939 г. 30 тыс. т промышленность перерабатывала только около 1,8 тыс. т. Кутурная промышленность перерабатывала 6—6 тыс. т. Таким образом от 15 тыс. до 25 тыс. т хлопка шла за границу в качестве сырья. План предусматривает развитие хлопковой обработки сырья. Следующей важной задачей текстильной промышленности является ликвидация некоего разрыва между ткацким и прядильным оборудованием. При капиталистическом строе почти все ткацкие фабрики были занесены от износа прежде. Проводили реконструкцию текстильной промышленности влет по линии ликвидации диспропорции между ткачеством и прядением. Одновременно будет проведена реконструкция орудиях прядения и их укрупнение.

В 1941 г. будет построена крупная бумагопрядильная фабрика. В 1941 г. текстильная промышленность увеличивает продукцию на 67% по сравнению с 1939 г. Всего будет вложено в текстильную промышленность (не считая льнообработательной промышленности) 9,5 млн. руб. План предусматривает постройку трех больших льнообработательных фабрик.

В области развития деревообделочной промышленности план 1941 г. намечает ее реконструкцию, расширение предприятий, увеличение режис, укрупнение лесосек и т. д. В 1941 г. лесопильные заводы увеличат продукцию против 1939 г. Намечены меры по серьезному развитию столярного и мебельного производств. В 1941 г. будет закончено восстановление фабрики бумагопрядильной. Производство бумаги в картоне увеличится на 83% сравнительно с 1939 г.

Предост значительная реорганизация пищевой промышленности Литовской ССР.

В области сельского хозяйства план 1941 г. предусматривает увеличение площади технических культур на 6%, сахарной свеклы — на 82% против 1940 г. Значительно увеличивается площадь садов, ягодных культур (на 10,2 тыс. га). Площадь рыбных культур (на 100 га). Площадь садов площадью в 227 тыс. га. Сельское хозяйство Литовской ССР получит от братских советских республик огромную помощь машинами, удобрениями, семенами.

Затраты на повышение культуры сельхозпроизводства в 20 раз превышают среднегодовые затраты при капиталистическом режиме. Применение удобрений увеличивается в три раза. Все эти цифры являются ярким выражением аграрного разрыва хозяйственного строительства,

¹ «Новая жизнь» от 13/11 1941 г.

² Ответный доклад о работе ЦК КП(б) Литвы, Литовской ССР, Соевгужа на 5 съезде ЦК КП(б) Литвы, «Новая жизнь» от 13/11 1941 г.

³ Доклад председателя СНК Литовской ССР П. М. Гелгаласа, «Новая жизнь» от 6/11 1941 г.

предусматриваемого народнохозяйственным планом Латвийской ССР на 1941 г. «Народнохозяйственный план республики на 1941 г.—это план ликвидации экономических отсталостей Латвии, план дальнейшего укрепления основ советской власти, дальнейшего строительства социализма». Важнейшие вопросы хозяйственного строительства Латвийской ССР подвержены обстоятельному рассмотрению в статьях латвийской печати. Некоторые статьи затрагивают ряд весьма важных и интересных проблем. Такими статьями, например, являются статьи вкн. Пр. Друзеуса об энергетике Латвийской ССР, А. Бабаускаса о развитии промышленной культуры Л. Шапиро и И. Давидова о топливной политике, статьи П. Н. Никитина о задачах сельского хозяйства советской Латвии и т. д.

В декабрьском номере (№ 1) журнала «Советская Латвия» помещены статьи председателя Госплана Латвийской ССР тов. Фр. Дегалса «План первого года социалистического строительства».

После того как национализированные крупные промышленные торговые предприятия были взяты в государственную собственность стали достоянием всего народа, пишет т. Дегалс,—в Латвии заложены основы для социалистического планового хозяйства. Важнейшие средства производства теперь принадлежат обществу. Понятие за важной, экономические кризисы, анархия производства со всеми неустройствами капиталистического строя—все это отошло в прошлое. План народного хозяйства на 1941 г. является первым планом социалистического строительства в Латвии.

«Составление плана было серьезным испытанием для всех предпринимателей, комсомисаров, для всех общественных и культурных организаций. Притом эту работу нужно было выполнять в ударном темпе, в течение нескольких недель. Тем не менее эта работа уже сделана, можно сказать, что испытание выдержано удовлетворительно».

Главной задачей, положенной в основу плана на 1941 г.,—указывается далее в статье,—является превращение Латвии уже в ближайшие годы из отсталой аграрно-ремесленной в передовую индустриальную страну. Еще до первой империалистической войны Латвия была сравнительно высоко развитой промышленной областью в царской России. Выгодное географическое положение Латвии, сравнительно высокая культурный уровень населения и наличие квалифицированных рабочих кадров выделяли Латвию на видное место среди остальных промышленных областей

России. Однако за годы национальной буржуазной диктатуры Латвия, отрезанная от Советского Союза и проданная империалистическим державам для организации военных действий против СССР, снова превратилась в отсталую аграрно-ремесленную страну. В 1941 г. в городах Латвии проживало 40,3% всего населения, а в деревнях 59,7%, то в 1935 г. процент городского населения сократился до 34,9, а сельского возрос до 65,1. В 1935 г. 50% всего населения существовало за счет сельского хозяйства и всего 17%—за счет промышленности. Если в 1910 г. в одном промышленном предприятии Латвии работало в среднем 119 рабочих, то в 1936 г. это число уменьшилось до 19 рабочих.

Национальная буржуазия Латвии и особенно ульмановская клика, изменив свой главный социальный базис среди крупных сельских землевладельцев, отсюда не стремилась восстановить разрушенную в военные годы крупную промышленность. Латвия как аграрный придаток крупных империалистических государств со слабо развитым и слабо организованным рабочим классом, который бесцельно эксплуатировался крупными империалистическими капиталистами,—таким была идея ульмановской плутократической клики. Теперь, когда Латвия стала составной частью великого социалистического государства, для Латвии открыты богатейшие перспективы и возможности мастерства то, что упущено за последние 20 лет, и статья в кратчайший срок богатой, высочайшей промышленной страной. Для достижения этого уже в 1941 г. должны быть сделаны следующие шаги: развитие промышленности, при этом особое внимание должно быть уделено производству средств производства (машины, строительные материалы и т. д.).

Противодействуя разрыву классовых культурной уроне рабочего класса Латвии, что дает возможность уже в ближайшем будущем подготовить новые кадры хорошо обученных рабочих,—указывает т. Дегалс,—Латвийская ССР может в ближайшие месяцы развить производство машин, станков, турбин, моторов, точных инструментов и т. д. Для этой цели уже в 1941 г. нужно будет значительно расширить существование предприятия металлообрабатывающей промышленности и построить несколько новых.

В 1941 г. расширяется также и другие отрасли промышленности, особенно промышленность строительных материалов. По приблизительной подсчете ценность главных видов производства национализированных предприятий Латвии составит на июль 15 сентября 1940 г.) в 1941 г. возрастет по сравнению с 1940 г. на 30%. Самый большой прирост (около 50%) даст промышленность, производящая средства производства.

Плечо промышленности даст прирост примерно на 28%, а пищевая промышленность—на 25%.

В целях удовлетворения возрастающего

спроса легкая промышленность увеличивает производство тканей из хлопка, шерсти, искусственного шелка, а также производство обуви. Хлопчатобумажных тканей национализированная промышленность в 1941 г. даст на 22% больше, чем в 1940 г., шерстяных тканей—на 55%, кожаной обуви—на 23%.

Значительное расширение промышленности и огромное строительство потребует нескольких десятков тысяч новых рабочих. В общем в промышленности, строительстве и транспорте будет задано около 70 тыс. новых рабочих. Создать резервы новых рабочих и обучить молодежь квалифицированной работе является одной из важнейших проблем народного хозяйства в настоящее время. Задача будет разрешена путем привлечения к работе женщин, широкой механизации труда, сокращения числа занятых на непродуктивной работе и учреждения новых ремесленных школ, фабрично-заводских школ, вечерних университетов, курсов и т. д.

Широкие перемены затрагиваются и для развития сельского хозяйства Латвийской ССР. Расширение промышленности и рост городского населения создадут большую спрос на с.х. продукты. Для того чтобы удовлетворить потребности своих собственных продуктами сельского хозяйства и еще более развить животноводство—наиболее выгодную отрасль латвийского сельского хозяйства,—уже в 1941 г. должно быть достигнуто повышение сельскохозяйственного производства, а также известное расширение посевных площадей. Особенно это относится к сахарной свекловодству, овощам, картофелю, ямлу.

Уже весной 1941 г. в Латвию будут работать большое число машинистраторов станков и еще больше станков обкомисарских машин. В плане предусмотрены вложения крупных средств на механизированную работу и на работы по культивированию земель. Эти работы будут проведены в значительно большем широком масштабе, чем в 1930 и 1940 гг.

Одной из важнейших задач является организация помощи своим земледельцам для того, чтобы они могли возвести строения, приобрести семена, живой и мертвый инвентарь, ввести искусственные удобрения.

Значительные средства в 1941 г. предусмотрены на народные просвещение и здравоохранение. При ульмановской диктатуре трудящимся был чрезвычайно затруднен доступ в средние школы. В 1939/40 учебном году в первом классе средних школ записано было 20 200, а в последнем классе—всего 2 200. В 1941/42 г. число средних школ возрастет до 120 против 70 в 1940/41 г. Общее число учащихся в 1939/40 г. составляло 119 185, а в 1941/42 г. оно возрастет до 205 240. Особое внимание уделяется школьному образованию в ремесленных школах. Уже в 1941/42 г. предполагается принять в ремесленные школы 10 тыс. новых учащихся.

Для того чтобы реализовать эту обширную просветительную работу, в 1940/41 г. нужно будет подготовить и переквалифицировать около 3 000 учителей.

В 1941 г. будет приступлено к строительству и ремонту больниц в городах и нескольких меньших в деревнях. В Екабпилсе будет построен санаторий для туберкулезных. Будет организовано также несколько родильных домов. Особое внимание уделяется созданию детских домов для того, чтобы освободить большое число женщин для продуктивной работы на предприятиях.

«Эти немалые цифры хороши характеризуют ту огромную работу, которую Латвия проделала в последние годы. Советскому Союзу должно принадлежать все свои силы для укрепления своей обороны, для того, чтобы никакие «случайности» не могли заставить нас кричать!».

«Для дальнейшего народнохозяйственного плана на 1941 г. нужно пойти далее т. Дегалса,—должны быть привлечены самые широкие массы трудящихся. Энергия трудовых масс и их искреннее творческое воодушевление являются тем неисчерпаемым источником сил, который способен выдержать и даже перемолотить план на 1941 г. Наши наиболее сознательные рабочие, ударники и стахановцы уже теперь показывают поразительные примеры роста производительности труда. Социалистическое соревнование начинает падать корни и в деревне. Этот новый социалистический метод, делаящий труд делом чести, доблести и героизма, необходимо всеми силами укреплять и развивать. Трудящиеся должны повысить производительность труда во всем народном хозяйстве, укрепить трудовую дисциплину, повысить самодеятельность. Тогда мы сможем значительно улучшить также условия труда самых рабочих, повысить культурно-образовательный уровень всех трудящихся».

Тем не менее, что 1941 г. будет годом необычайно расцвета всей хозяйственной и культурной жизни Латвии.

Касаясь основных задач народнохозяйственного плана Латвийской ССР на 1941 г. указанным выше Госпланом СССР од. Латвийской ССР т. Бюков пишет: «План 1941 г. по Латвийской советской республике представляет собой развернутую программу ликвидации последствий империалистического разрыва с производством антигосударственной уродливости в экономике Латвии, создаваемых на протяжении многих лет неадекватными буржуазными «хозяевами». Этот план является комплексом директивных мероприятий, направленных на осуществление государственного вмешательства в управление существующих диспропорций в хозяйстве, на подъем промышленного производства, на развитие транспорта, на улучшение сети школ, больниц, культурно-

* Новая жизнь» от 8/II 1941 г.

«Газета „Труженник“ от 22/II, 13/III, 10/III, 12/III 1941 г.

«Советская Латвия». Литературно-художественный и общественно-политический журнал. № 1, 1941 г. Редакционная коллегия: декабрь 1940 г., стр. 106.

просветительных учреждений, на улучшение жилищно-коммунального хозяйства, на развитие отраслей сельского хозяйства, на увеличение товароборота¹.

В 1941 г. в капитальное строительство Латвии вкладывалось несколько сот миллионов рублей. В сельское хозяйство вкладывалось 15%, в коммунальное хозяйство — 6,95%, в просвещение — 6,15%, в промышленность и другие отрасли — 60,4%. Ценность продукции национализированной промышленности возросла по сравнению с 1940 г. по местной промышленности на 56%, по лесной промышленности — на 48%, по легкой промышленности — на 27%, по пищевой — на 25%².

На 1941 г. планом предусматривался рост промышленной продукции по сравнению с 1940 г. в размере 35%. Вес истории Латвии не знала такого высокого подъема промышленного производства.

Общий объем вложений в капитальное строительство и реконструкцию народного хозяйства Латвийской советской республики в 1941 г. намного превышает затраты на развитие нашего народного хозяйства строительства в капиталистической Латвии.

В Эстонии с момента установления советской власти проведена огромная работа по восстановлению и социалистической реконструкции народного хозяйства республики.

При советской власти пушен в ход целый ряд ранее бездействующих предприятий. Промышленные предприятия, развитие, как правило, в одну смену дали огромный толчок развитию своего своего сектора в 2—3 раза.

Проведена большая работа по реорганизации промышленности, главным образом по линии ее специализации и концентрации.

В последнем квартале 1940 г. эстонская промышленность, впереводившаяся в летний ритм, и этот план был выполнен почти по всем отраслям промышленности, а по некоторым перевыполнен: по хлопчатобумажным тканям план был выполнен на 137,8%, по коже — на 116,3%, по шерстяным тканям — на 114,1%, по ковально-обуви — на 138%, по спичечной промышленности — на 124%³. Рост промышленной продукции за 1940 г. составил по сравнению с 1939 г. 11,6%. По данным промышленной и докладов тов. Луриянина, в ряде отраслей промышленности производственный план последнего квартала 1940 г. был выполнен в 2 месяца. Кроме вышеперечисленных отраслей производства перевыполнен план в следующих производствах: спиритном (силнее 100%), пищевой (продукты кондитерские) (122%), мясных консервов (167%), макарон (124%), обуви (295%), легкой

прожи (102%), тканей из искусственного шелка (135%)⁴.

По бюджету в последнем квартале 1940 г. отпущено 225 млн. руб. для капитального строительства, из которых 110 млн. руб. были выделены на промышленность и 5 млн. руб. на жилищное строительство для рабочих.

В последнем квартале 1940 г. приступлено к строительству 68 новых домов в Таллине, часть которых была уже готова к началу текущего года. Развернутое промышленность сказалось заметно на росте численности рабочих. Если на 1 октября 1939 г. насчитывалось меньше 60 тыс. рабочих, то к началу 1940 г. число их достигло 70 тыс. В строительной промышленности число рабочих возросло на 9000 человек, в текстильной промышленности — на 4000, в шахтах и каменноугольных — на 2500 человек. В металлургии промышленность численность возросла с 1 октября 1939 г. по 1 октября 1940 г. с 7165 до 8136 человек. В последующие месяцы это число продолжало увеличиваться. Одновременно росла и продукция. Общая продукция местной промышленности в октябре 1940 г. составила на 29% по сравнению с тем же месяцем предшествующего года. С 1 сентября по 1 декабря 1939 г. в Эстонии было изготовлено 116 750 млн. руб.; за тот же период 1940 г. было изготовлено 165 800 млн. руб., что на 40% больше.

За те же месяцы в 1939 г. строительных материалов было изготовлено 151 700 м³, в 1940 г. — 238 500 м³, или на 50% больше. В декабре 1939 г. на лесоразработках работало 12 тыс. человек, в декабре 1940 г. — 21 тыс.

Плуткоктарическая шайка правителей бывшей буржуазной Эстонии довела промышленность до развала и вывела из строя целые оборзевшие фабрики и заводы. Многие предприятия были полностью захвачены мародерами, а оставшиеся сократили производство до минимума. Известная Креггольская мануфактура, насчитывавшая в 1913 г. 12 тыс. рабочих, имея в 1938 г. только 2 с лишним тыс. рабочих, к началу производства мощность ее одновременно сократилась в 5 с лишним раз.

За короткий период советская власть восстановила то, что буржуазная власть опустошила, разрушила, вывела из строя. На законодательном буржуазном правительстве предприятий советской властью пушены в эксплуатацию следующие предприятия: спичечные фабрики «Алата», «Денгук», «Рижская», Гиртусский стекольный завод, ткацкая фабрика «21 июня» и текстильновощевые цеха Креггольской текстильной фабрики. На этой фабрике к началу февраля т. г. работало уже 6000 человек⁵.

Число рабочих в промышленности возросло с 57 тыс. в июне 1940 г. до 85 665 к 1 февраля текущего года. Безработица

и основным ликвидирована и даже начинают ощущаться недостаток рабочих рук.

Частный капитал почти полностью вытеснен из промышленности и его узелный вес уменьшился в индустрии на 13%.

В результате революционной реорганизации промышленности значительно выросла промышленная продукция. Достаточно сказать, что только за IV квартал 1940 г. стоимость продукции государственной и кооперативной промышленности республики составила 133 875 тыс. руб., в то время как за весь 1939 г. валовая продукция составила только 370 943,6 тыс. руб., или в среднем 92 млн. на квартал.

С точки зрения характера и масштабов единства, происшедшего в эстонской промышленности за период советской власти, представляется чрезвычайно большим интересом проводимая в Эстонской ССР в марте 1941 г. промышленная перепись, которая охватывает все государственные, кооперативные, общественные и частные промышленные предприятия по состоянию за 1 января 1941 г.

Перевис проводится в целях получения данных по основным показателям работы всей промышленности, а также для того, чтобы перепись даст подробную характеристику работы каждого предприятия и покажет численность работающих, их годовой фонда заработной платы, стоимость основных средств и инвентаря, результаты производства выработанной электроэнергии, объем продукции в денежном и натуральном выражении и т. д.⁶

Разработка материалов переписи промышленности даст материал для конкретных мероприятий по дальнейшему подходу промышленности и ее социалистической реконструкции.

Путь для подъема сельского хозяйства Эстонии, его технического роста и расширения и подъема натурального благосостояния эстонского крестьянства обеспечен социалистической аграрной реформой, проведенной советской властью.

По данным эстонской статистики в июле т. г. в Эстонии насчитывалось 140 тыс. крестьян-земельцев, владеющих 3 179 тыс. га. На самом деле крестьян было больше. Буржуазная статистика, чтобы приукрасить картину аграрных отношений в эстонской деревне, сбросила со счетов безземельных крестьян-бедняков, которых насчитывалось 20—25 тыс.

Безземельные и малоземельные крестьяне хозяйствам числом 64 366 (39,5%

всех крестьянских хозяйств) располагали лишь 306 тыс. га земли, или 9,7% площади. Это в среднем на хозяйство составляло только 4,7 га. В руках кулацко-зажиточных хозяйств — 35 464 хозяйства, составлявших 22,2% общего числа хозяйств, — было сосредоточено 1 477 тыс. га, или 46,4% всей земли. В среднем на хозяйство здесь приходилось по 41,6 га.

Среди безземельных и малоземельных крестьян насчитывалось 53 тыс. безземельных хозяйств, или 32,2%. Кулацкая верхушка имела в своих руках 39% поголовья лошадей и 41,6% коров.

Сельскохозяйственный инвентарь также был сосредоточен в руках кулацких и зажиточных хозяйств. В инвентаре 10 эстонских крестьянских хозяйств находилось 3% культурной продукции, 1,5% севака, 1% жатки, 15% картофелекопалки. Сложных с.-х. машин в их пользовании совершенно не имелось. Из инвентаря трудящегося крестьянства достигло 80 млн. руб. В деревне имелась значительная прослойка сельского пролетариата. В 1939 г. батраки составляли 18,3% населения, работающего в эстонском хозяйстве.

После национализации земли советской властью был создан государственный резервный земельный фонд в 758 358 га, в том числе изытые у кулацко-зажиточных хозяйств 587 тыс. га. Из этого фонда было предоставлено право на получение земли в 15 декабря 1940 г. наделено землей 90,3%, при этом получена земля 98,1% безземельных хозяйств.

Средний размер надела, полученного в порядке передачи земли, составляет для безземельного крестьянина 10,55 га, в том числе пашни 4,06 га. Средний размер переизбытка на хозяйство малоземельного крестьянина составляет 4,6 га, в том числе пашни 1,27 га.

На площади свыше 47 тыс. га организовано 113 хозяйств с поголовьем 6 700 коров и 85 тракторов. Большеимущим крестьянам предоставлен долговременный кредит в 9 млрд. рублей по социалистическому кредиту, получили 13 087 хозяйств.

Осенью 1940 г. на добровольных началах и по инициативе самих крестьян было организовано 6 колхозов. К весне текущего года организовано 20 колхозов. На всех колхозах будут работать 330 тракторов, общей мощностью в 10,5 тыс. лошадиных сил.

Все эти успехи в области социалистической реорганизации экономики Эстонии создали всеобщие предпосылки для дальнейшего развития экономики, сельского хозяйства, транспорта и всех других отраслей на рельсах народнохозяйственного плана.

Основные задачи народнохозяйственного плана Эстонской ССР на 1941 г. состоят в следующем:

1. Ускоренное развитие социалистической промышленности СССР установить, что основными задачами народнохозяйственного плана на 1941 г. для СССР

¹ «Прагматическая Программа» от 7 февраля 1941 г.

² «Прагматическая Программа» от 12 февраля 1941 г.

³ Согласно отчетному докладу тов. Луриянина IV съезду ЦКПФ, «Советская Эстония» от 14И 1941 г.

⁴ «Советская Эстония» от 14И 1941 г.

⁵ «Советская Эстония» от 30И 1940 г.

⁶ «Советская Эстония» от 10 февраля 1941 г.

являются расширение и реконструкция промышленности, наиболее быстрое развитие сырьевой, торфяной промышленности, увеличение производства строительных материалов, развитие машиностроения, текстильной и пищевой промышленности, а также полное использование имеющихся производственных мощностей¹.

Планом на 1941 г. предусматривается рост промышленной продукции на 30% по сравнению с 1940 г., причем по текстильной промышленности предусматривается рост в 1½—2 раза, что дает увеличение выработки тканей на 14 млн. м, а по привою — прирост на 5 тыс. т. По стекольной промышленности продукция должна возрасти на 10%, по кожевенной промышленности — на 20%, по шпичной — на 50%. Добыча торфа увеличивается на 50%.

В 1941 г. вступает в действие ряд новых заводов. На строительство новых фабрик и заводов и реконструкцию существующих предприятий, на улучшение санитарных и жилищно-бытовых условий рабочих и служащих промышленных предприятий в 1941 г. по союзной и республиканской промышленности отпущено 96,7 млн. руб., в том числе по республиканской промышленности — 74,6 млн. руб.

Вложения во все капитальное строительство по плану на 1941 г. определяются в размере 241,35 млн. руб., в том числе 174,7 млн. руб. по республиканскому хозяйству. Следует отметить, что в лучшие бескризисные годы буржуазной Эстонии капиталовложения по государственному и местным бюджетам, а также в промышленность не превышали 20 млн. крон.

Из 17,7 млн. руб. вкладываемых в промышленность, в текстильную промышленность вкладывается 17,5 млн., в толстую — 23 млн., в металлообрабатывающую — 11,5 млн., в промышленность стройматериалов — 20,2 млн., в химическую — 12,5 млн. руб. На развитие и реконструкцию электростанций и сетей отпущено 11,45 млн. руб.; на транспорт, связь и дорожное строительство — 31,7 млн.; на капитальные вложения по реконструкции сельского хозяйства (всчитывая сельскохозяйственный кредит) — 24,4 млн.; на улучшение жилищно-бытовых и коммунальных условий — свыше 40 млн. руб.; на народное образование — 12,1 млн. руб.; на здравоохранение — 7,68 млн. руб.

Большая программа работ предусмотрена планом на 1941 г. в области транспорта, достигаемого советской Эстонии в крайне тяжелом состоянии. Мировое уже сделано в последние месяцы для восстановления железнодорожного транспорта, что расширило его. Достаточно сказать, что почти весь парк товарных вагонов снабжен

автоматическими тормозами. На паровозостроительство и другие работы на железной дороге в 1941 г. отпущено 15 млн. руб. В злыдневном состоянии оказались и судоходство. Для восстановления морского судоходства предстоит провести большую работу по капитальному ремонту судов, по расширению гаваней и механизации портов, по строительству складов, жилых и служебных помещений. На все эти работы по плану 1941 г. отпущено 8,25 млн. руб. В области сельского хозяйства план на 1941 г. предусматривает довести посевную площадь до 1034 тыс. га — на 12 тыс. га больше, чем в 1940 г. Под кормовыми культурами будет 272 тыс. га (на 12% больше, чем в 1940 г.). Площадь картофеля увеличится на 11 тыс. га (рост в 11%), площадь сортовых культур — на 2200 га (рост на 25%). Намечено ввоз 79 тыс. т азотных и калийных удобрений, а также суперфосфата из других союзных республик.

Большое внимание в плане уделено животноводству, потерявшему значительный урон в результате кулявского саботажа.

Таким образом ясно и ближайший план дальнейшего социалистического строительства в молодых советских республиках Прибалтики. Как итоги, так и этот план говорят о блестящих перспективах, открывающихся перед освобожденными территориями советского юга народами Литвы, Латвии и Эстонии. Эти народы особенно резко выделяются на фоне саботажного разрушения, наступившего уничтожения материальных ценностей и тыла человеческого населения — всего ад 40,2 млн. в который вступил капиталистический мир. Эту же участь готовили народам Литвы, Латвии и Эстонии еще столько же злонамеренных в этих странах империалистических хищников. Советская власть спасла эти страны от военной катастрофы и обеспечила им широкое развитие по социалистической пути — пути богатства, свободы, хозяйственного и культурного процветания.

С радостной уверенностью приступают молодые советские республики к осуществлению своего плана великой работы социалистического строительства, ибо залогом дальнейшего неутомимого движения их вперед являются творческие силы народных масс, развивающие революционные силы их энтузиазма, братская помощь, всей дружной семьи народов могущественного Советского Союза, руководство и помощь со стороны партии, правительства и лично товарища Сталина.

И. Заславский

„Планирование автомобильного транспорта“

Л. А. Броштейн и Б. И. Будрия. Госпланиздат, 1940 г., стр. 163, тираж 10000, цена 3 р. 25 к.

Значение автомобильного транспорта в нашей народном хозяйстве с каждым годом все более возрастает. Растет автомобильный парк, укрепляются организационные формы автотранспорта, растет объем его работы. За последние годы значительно повысилась роль автотранспорта во всей транспортной системе нашей страны и усилась экономическая связь автомобильного транспорта со всеми отраслями народного хозяйства. В настоящее время автотранспорт выполняет большую работу в каждой отрасли народного хозяйства, оказывая серьезное воздействие на ход выполнения плана отраслей. С другой стороны, автотранспорт стал значительным потребителем продукции ряда отраслей народного хозяйства, таких, например, как нефтяная, химическая, цветная и др. В автомобильном транспорте занято около 7—8% рабочих и служащих страны.

В ревизии XVIII съезда ВКП(б) говорилось: «Благодаря успехам прошлого года является упорядочение планирования грузооборота с целью всемерного сокращения дальних железнодорожных перевозок, ликвидации встречных и нерациональных перевозок и дальнейшего расширения удельного веса железнодорожного и автотранспорта в грузообороте страны». Автотранспорту дано задание за год третьей пятилетки в 4,6 раза увеличить объем грузовых перевозок.

Выполнение этого задания требует значительного улучшения организации и планирования работы автотранспорта. Между тем в планировании автотранспорта имеется много нерешенных вопросов и сама методика его планирования еще недостаточно разработана.

Если железнодорожный и водный транспорт имеют большой опыт планирования, то составление государственных годовых и квартальных планов работы автотранспорта нового типа еще не имеет специальной литературы по вопросам экономики и планирования автотранспорта крайне скудна и далеко не удовлетворяет все возраставшие запросы. Плановые органы, работающие на автотранспорте, как правило, не имеют специальной подготовки по экономике и планированию автотранспорта. Поэтому издание пособия по экономике и планированию автотранспорта надо весьма приветствовать.

Ревизируемая работа является обобщением опыта планирования автотранспортных предприятий общего пользования народного хозяйства авторов, последовательно излагая весь комплекс вопросов планирования автотранспортного предприятия.

Первой, довольно неудачной попыткой, была работа научно-исследовательского института городского транспорта Моссовета — «Трансформация грузового автохозяйства» под редакцией Б. И. Будрия, вышедшая в 1939 г.

«Планирование автомобильного транспорта» является бесспорно значительно лучшей работой, однако она не поддается до требуемого уровня освещению экономики и народнохозяйственного планирования.

Главное достоинство книги состоит в том, что в ней последовательно рассмотрены основные разделы плана автотранспортного предприятия и достаточно полно изложена существующая практика планирования автотранспортных предприятий. В книге правильно выдержана установка на максимальное внедрение газогенераторных автомобилей и прицепов, освещены особенности планирования работы грузовых автомобилей в автомобильных, работающих с прицепами. Авторы поступают правильно, указывая на широкие возможности эксплуатации автомобилей с планом по грузообороту, при этом грузооборот является наиболее полным эксплуатационным показателем.

В книге освещены также вопросы планирования технического обслуживания и ремонта автомобилей при вновь введенной системе ремонта — обслуживания на станциях технического обслуживания и т. д., что авторы не ограничивают вопросы составления плана, а подчеркивают решающую роль разработки прагматических мероприятий, обеспечивающих выполнение плана. Авторы освещают методический вопрос нормирования и приводят необходимые при планировании автотранспорта основные справочные материалы.

Однако книга имеет ряд весьма существенных недостатков, а в ней встречаются такие ошибки и неточности. Одной из таких ошибок является неправильная трактовка вопроса об объеме селективного планирования автомобильного транспорта. Авторы утверждают, что в настоящее время лишь укрупненные автомобильные хозяйства (стр. 7). Между тем в третьем пункте плана разработаны пути развития всего автотранспорта Союза ССР, а не только укрупненных автомобильных хозяйств. Областные и республиканские плановые комиссии в планах третьей пятилетки также не ограничивали укрупненные хозяйства, а разработали задания автотранспортных хозяйств независимо от размера хозяйства. Развитие ремонтной базы, подготовка кадров и ряд других разделов плана давались, как правило, также для всего автотранспорта республик и областей (стр. 11). Планирование перевозок (стр. 11) допущена грубая ошибка, иска-

¹ «Советская Эстония» от 14II 1940 г. Доклад тов. Сера.

каждой постановление Экономического совета при СНК Союза ССР. Экономсовет при СНК Союза ССР обязан планировать автомобильные перевозки, а также и недостатки, а не только «выявлять и ведать республиканского подчинения», причем обязан планировать грузовые автотранспортные перевозки, а не вообще автотранспортные перевозки.

При планировании перевозок авторы рекомендуют составлять планы грузооборота по отдельным автотранспортным категориям грузов (грузы мелкоштучные, длинномерные, тарные, скоропортящиеся, тяжелые, опасные, казенные, паллавы), а не по основным видам грузов. Между тем значительно важнее дать по народному хозяйству план перевозок по основным категориям и по автотранспортным категориям. Так например, для народного хозяйства далеко не все равно, перевозят ли «Союзавтотранс» Наркомзема на глубинных пуквах зерно или другие «тарные» грузы. Конечно, для выбора транспортных средств и способов перевозки и определения показателей работы отдельных типов автомобилей желательно иметь группировку грузов по указанным категориям, но в плане перевозок прежде всего нужно знать характер основных грузов, их количество, направление и сроки перевозок, так как именно это имеет главное экономическое значение.

В связи с этим нужно отметить, что авторы не осветили метод определения размеров грузооборота и правильного построения грузоотоктов. Авторы не показали того, что объем и размещение производства и потребления являются исходными данными для определения объема, структуры и географических направлений грузооборота. До сих пор времени даже некоторые наркоматы автомобильного транспорта составляли планы работ, не отвечая требованиям — какие основные грузы, в каких количествах, в какие сроки перевозятся в планируемом периоде. А без этого не может быть плана перевозок, восторженно увязанного с работами крайних хозяйств, без этого крайние хозяйства не затрудятся правильно организовать автотранспортные средства и материалы. Это один из серьезнейших недостатков планирования автотранспорта.

Серьезным недостатком книги является то, что авторы не четко изложены в первом разделе плана перевозок, приводя пометки, что до сих пор времени на автотранспорте мало уделялось внимания планированию структуры грузооборота, планированию и рациональному построению грузоотоктов, авторами ошибочно следит планирование перевозок только к определению размера грузооборота, освещаемого автотранспортом. Многие автотранспортные хозяйства часто составляют планы работ на основе данных о структуре автотранспортных средств и средств их эксплуатации по их использованию, без достаточного изучения структуры грузооборота и правильного построения грузоотоктов.

без экономически обоснованного определения объема грузооборота по важнейшим видам грузов. Поэтому вполне понятно желание авторов изложить, как нельзя составить планы работ автотранспорта хозяйства только на основе данных о наличии и использовании за прошедшее время транспортных средств, что одним из основных разделов в разработке транспортного плана должен быть раздел о планировании грузооборота. Но изложили авторы эту правильную мысль неточно, неследовательно.

Так, если в текстовой части в начале книги говорится, что для разработки плана является производственной программой, определяющей задания по перевозкам, то в предходящих формах плана и в последующем изложении всего материала мы читаем иное другое. В форме № 1 дан «План перевозок грузового автотранспорта», а в форме № 2 дана «Производственная программа грузового автотранспорта». Следовательно, план перевозок грузового автотранспорта не является производственной программой работ. Например, на стр. 90 встречается такое высказывание: «Работа каждого автотранспортного подразделения планируется на два вида: эксплуатация машин и их обслуживание и ремонт». Выполнение заданий по транспортировке грузов выпало. Осталась эксплуатация только ряда эксплоатантов. Авторы еще в работе «Трансфинансирование автотранспорта» рассматривали план перевозок только как предпосылку для составления трансфинансирования, а не как государственное задание, которое в действительности является сутью всего плана работы, что и предопределяет его содержание.

Такая неточность в определенных тем более недопустима, что у многих планировщиков и хозяйственников на автотранспорте имеется неправильное понимание основных задач производственной работы автотранспорта. Некоторые хозяйственники ради получения наиболее благоприятных показателей «по эксплуатации автотранспорта» нередко уклоняются от перевозки важнейших или народнохозяйственных грузов и срывают государственные задания по перевозке этих грузов.

Народнохозяйственный план автотранспортных грузовых перевозок является государственным заданием по перевозке грузов, рациональному и экономичному подведению состава материальных средств, идущих на выполнение необходимой транспортной работы. План должен, во-первых, определить размеры и структуру грузооборота и, во-вторых, ответить на вопросы: как автотранспортом обеспечить средства и как наиболее рационально возить, какие для этого необходимы материальные затраты. Только если обе эти стороны единого вопроса разработаны и правильно увязаны, мы можем получить план перевозок. Разработка только одной из этих сторон еще не дает настоящего плана автотранспортных перевозок.

В главе III «Технико-исполнительные измерения и показатели работы автотранспорта», в общем довольно неплохо изложенной, также допущен ряд ошибок. Так, на стр. 106 авторы валине измерения транспортной продукции, авторы пишут: «Своеобразие производственного процесса транспорта, являющегося производством процесса производства, в процессе обращения, определяет забор единичных измерения его продукции». Из рассуждений авторов можно понять, что тоно-километр потому является единой измерением работы транспорта, что транспорт представляет собой процесс производства в процессе обращения. Однако процесс тоно-километр выступает в качестве измерителя работы транспорта и в тех случаях, когда транспорт действует вне процесса обращения, например, при перемещении груза в пределах одного комбината или при перевозке зерна внутри колхоза. В этих случаях автотранспортный процесс является составной организационной частью самого процесса производства.

Марк во II теме «Капитал» говорит: «Но обращение товаров может происходить и без их физического перемещения, транспорт продукции — без товарных оборотов и даже без непосредственного обмена продуктом». Очевидно что и в этом случае единой измерения транспортной продукции является для грузовых перевозок тоно-километр и лишь при выполнении автотранспортом такой работы, как работа в «стационаре» с механизмами по перевалке груза, работа по очистке улиц и т. п., тоно-километр не может служить единой измерения потому, что в этих случаях выполняется работа не перевозочную работу.

В изложенной авторами системе измерительных существенным упущением является отсутствие такого важного обобщающего измерителя, как выработка тоно-километра и тоночас с соответствующим грузооборотом в планируемом периоде. Этот измеритель имеется в формах народнохозяйственного плана, утвержденных правительством за 1940 г. Форма его всеобщности, простота и очевидность не требуют особого объяснения расчетов, сравнений и анализов.

В главе VII «Планирование технико-экономического и ремонта автотранспорта» авторы правильно указывают на необходимость составления плана ремонта автомобилей на основе балансового метода. Но ошибочно в настоящее время определять производство капитального ремонта рамками специальных автотренинговых предприятий автотранспортных отделов. Многие другие автотранспортные хозяйства пригарах имеют довольно неплохо оснащенные мастерские, которые при их должном записании частями с успехом производят и отдельные ремонты автомобилей. Пренебрегать этой ремонтной базой

нельзя, наоборот, ее нужно как можно эффективнее использовать как для стопроцентного обеспечения текущих ремонтов и для производства капитальных ремонтов.

Одним из важнейших вопросов экономики автотранспорта является вопрос о производительности труда его работников. Авторы предлагают в качестве измерителя производительности труда шифера грузовых автомобилей процент выполнения норм времени. В действительности реальным выражением производительности труда является тоно-километр, разделенный тона на груз, и все наркоматы пользуются именно этим измерителем.

Процент выполнения норм времени не может быть принят в качестве измерителя, так как он не отражает действительности, а лишь относительную производительность труда. Так, он не учитывает таких факторов, как коэффициент использования пробега, коэффициент использования грузоподъемности и другие факторы.

Важным фактором затрат времени на погрузо-разгрузочные работы и на езду перевыполняются, а производительность, выраженная в тоно-километрах и тоннах, не растет или даже уменьшается. Поэтому в задании по коэффициенту использования пробега, грузоподъемности автомобилей, слабого использования прицепа и т. д. Процент выполнения норм времени не дает возможности сравнить отдельные виды труда с другим, усложняет учет и контроль, отражает показатели производительности труда от программного задания по перевозкам. Наконец, допустимо только усреднение показателей выработки при выполнении работ. При этом каждый переметр норм приводит к утрате сопоставимости по годам. Надо было сказать, что переход от натуральных показателей производительности труда к условным, выработка при перевалке и практически ничего положительного не дает.

В главе XI авторы почему-то безоговорочно относят все расходы по капитальному ремонту автомобилей на себестоимость перевозок. Между тем известно, что затраты по капитальному ремонту должны производиться за счет амортизационных отчислений. И только Союзавтотрансу Наркомзема правительство разрешило всю сумму затрат на капитальный ремонт автомобилей относить на себестоимость перевозок.

Вообще вопросы амортизации автомобилей следовало бы изложить гораздо глубже и более обоснованно.

Серьезный недостаток книги состоит в том, что авторы старались осветить только вопросы планирования, почти не осветив основных вопросов экономики автотранспорта. А без знания экономики невозможно настоящее планирование. В ряде редакционных ошибок, в обновлении справочного материала и уточнения терминологии.

А. Куряев

НОВЫЕ КНИГИ

(краткие аннотации)

А. Л. ПУКЕРНИК. «Производительность труда и численность трудящихся в каменноугольной промышленности Донбасса», под ред. н.и. И. Новикова, с предисловием акад. С. Г. Струмилина, Изд. Государственного института проектирования городов, Харьков 1940 г., 4/4 ил., тираж 500.

Книга начинается с краткого рассмотренного вопроса об учете производительности труда в каменноугольной промышленности, после чего автор анализирует динамику производительности труда горняков Донбасса за годы первых двух сталинских пятилеток и в 1938 г. Достигнутый уровень производительности труда сопоставляется с производительностью труда горняков Донбасса в 1913 г. и с производительностью труда в угольной промышленности капиталистических стран. Освещается опыт отдельных станкозачев передовых участков и шахт.

В результате анализа автор устанавливает большие возможности дальнейшего роста производительности труда в угольной промышленности Донецкого бассейна и приводит в качестве выхода примерные перспективные нормы штатов для шахтной производительности мощности и разных углов падения рабочих пластов.

Книга представляет интерес для инженерно-технических и плано-экономических работников угольной промышленности.

И. ОКУНЕВА. «О резервах повышения производительности труда», под общей редакцией проф. Д. И. Черновина, Московский орган. Ленинского государственного университета им. М. В. Ломоносова, кафедра политической экономии, Профиздат, М. 1940 г., 9,5 ил., тираж 5 000 экз.

В книге освещаются пути выявления и мобилизации резервов повышения производительности труда в СССР на основе развития станкозачевского движения, подробно разбираются формы и методы станкозаческой работы в промышленности; изложены инструменты приспособлений, приема и методы работы, организации непрерывного производственного потока, многоступенчатое обслуживание и совмещение профессий. В отдельной главе рас-

сматриваются в связи с задачами правильной организации производственного процесса и ростом производительности труда вопросы заработной платы. Приводятся иллюстративные показатели работы отдельных станкозачев в ряде отраслей промышленности. Работа представляет интерес для инженеров, занимающихся изучением экономики труда в СССР, а также для практиков, плано-экономических работников в области труда.

Л. И. ИТИН и А. М. ГОРНОСТАЙ-ПОЛЬСКИЙ. «Экономия кожлежено-обушной промышленности», Гизлегпром, М. 1940 г., 30 ил., тираж 3 000, цена 14 р. 75 к.

Книга утверждена ВКВШ при СНК СССР в качестве учебника для вузов легкой промышленности. Она составлена в соответствии с программой данной дисциплины, которая читается в Московском технологическом институте легкой промышленности им. Л. М. Кагановича.

Книга содержит следующие главы: 1) этапы развития кожевно-обушной промышленности СССР; 2) техническое развитие кожевно-обушной промышленности; 3) специализация, кооперирование и планирование; 4) основные фонды и капитальное строительство; 5) сырьевая база кожевной промышленности; 6) заменители кож; 7) географическое размещение кожевно-обушной промышленности; 8) труд и зарплата; 9) качественные показатели; 10) организация и управление кожевно-обушной промышленностью; 11) система планирования кожевно-обушной промышленности; 12) кожевно-обушная промышленность капиталистических стран.

И. Д. ПЛАТОВ. «Различные социальные экономические зернового хозяйства», Институт экономики Академии наук, Сельхозгиз, М. 1940 г., 12 ил., тираж 5 000, цена книги в переплете 5 р. 45 к.

Книга представляет собой исследование вопроса о размещении зернового хозяйства в СССР.

Автор дает в первой части книги анализ развития зернового хозяйства в период перехода на мирную работу по восстановлению народного хозяйства, показывая далее, как разрешено на основе социального переустройства сельского хо-

зяйства зерновая проблема в нашей стране, и освещая задачи дальнейшего развития зернового производства в третьей пятилетке.

Рассматривая основные экономические проблемы размещения зернового хозяйства, автор уделяет большое внимание основным проблемам индустриализации страны и возникновения старого деления областей на промышленные и аграрные. В книге выдвигается значение зернового хозяйства для производства технических культур, для окончательного разрешения проблемы животноводства и для подъема материально-культурного уровня населения.

Вопросы размещения зернового производства рассматриваются в связи со специализацией сельского хозяйства, заделением правильных севооборотов и задачей повышения урожайности.

Специальная глава посвящена размещению зернового хозяйства по республикам и зонам. Далее в ряде глав дается анализ размещения по культурам — пшенице, ржи, ячменю и кукурузе. В связи с этим рассматриваются вопросы районизации перевозок ржи хлебных грузов.

Приводимая в аннотированной книге экономическая характеристика зернового хозяйства СССР является весьма интересным материалом для изучения проблем экономики разнообразных районизаций.

П. Ф. НАГОРНЫЙ. «Современное состояние и ближайшие перспективы электрификации сельского хозяйства СССР», Институт экономики Академии наук СССР, изд. Академии наук УССР, Киев 1940 г., 3 ил., тираж 1 500, цена 4 руб.

Работа написана на украинском языке. В ней излагается современное состояние и перспективы электрификации сельского хозяйства Украины в третьей пятилетке. В работе приводятся интересные цифровые материалы, иллюстрации по ряду колхозов и фотографии по электрификации процессов сельскохозяйственного производства.

Ф. Е. САФРОШКИН, А. В. ШАХОВЦОВ. «Нормирование труда в колхозах», Сельхозгиз, М. 1940 г., 4 ил., тираж 50 000, цена 70 коп.

Книга издана в помощь председателю колхоза. В ней подробно излагается методика установления норм выработки при разнообразных сельскохозяйственных работах. Для лучшего усвоения материала приводятся иллюстративные расчеты севооборотов и колхозов и финансовирование МТС. Учебное пособие для кредитно-экономических институтов, стр. 161, Госфиниздат, М.—Л. 1940 г., тираж 21 000 экз., цена 1 р. 25 к.

Изложен в 1-й главе особенности и формы крупногруппового средства в сельском хозяйстве, автор затем в пяти главах рассматривает вопросы образования собственных оборотных средств совхозов и колхозов, топлива под сезонные производственные

запасы и на сезонные затраты производств.

В седьмой главе излагается порядок бюджетного финансирования МТС в сочетании с принципами хозяйства и занятием производством МТС в борьбе за высокие урожаи.

Последняя восьмая глава посвящена вопросам кредитования колхозов.

А. И. ТУЛТИЧНИКОВ. «Общественное хозяйство колхозов», под редакцией академика акад. В. С. Немчинова, Сельхозгиз, М. 1941 г., стр. 142, тираж 15 000, цена 2 р. 30 к.

На основе данных проведенного автором бюджетного обследования семей колхозников Воронежской области и соответствующей группировки этих данных в книге показана определенная роль общественного хозяйства колхозов в росте зажиточности колхозников.

Автор сравнивает хозяйство с уклоном в личное хозяйство с хозяйствами, наиболее тесно связанными с общественным хозяйством колхозов, и подтверждает в книге сопоставлением, что более высокий уровень дохода и потребления колхозников определяется доходом не от личного, а от общественного хозяйства. Большой интерес представляет сравнение уровня жизни колхозников с уровнем жизни колхозников крестьян Воронежской области.

В приложениях приведены 15 бюджетов семей колхозников за 1938 г.
Л. В. ВОЛЫНЦОВ, И. ЛЕДОВСКИЙ, И. ШИЛЬНИКОВ. «Экономика транспорта». Утверждено ВКВШ при СНК СССР в качестве учебника для вузов железнодорожного транспорта, М. 1941 г., стр. 686, цена 15 руб.

В книге рассмотрены вопросы развития транспорта, организационное строение, вопросы эксплуатации, материально-техническая база, организация труда, подержка транспорта, тарифная политика, финансы и хозяйственный персонал железнодорожного транспорта.

В шестой главе «Планирование перевозок» рассматриваются все виды транспорта в СССР как составные части единой транспортной сети; здесь излагается методика подсчета перевозок железнодорожного транспорта в межрайонном обмене изучаются в связи с повышением удельного веса водного и автотранспорта в грузообороте страны.

В отдельной главе содержится характеристика современного состояния транспорта в капиталистических странах.

«Планирование железнодорожных перевозок». Сборник статей, Гострансиздат, М. 1941 г., стр. 137, тираж 7 000 экз., цена 1 р. 25 к.

А. ТОЛСТОЙ. «Методы устранения иррациональных перевозок при составлении оперативных планов». Под общей редакцией А. Галановича, Гострансиздат, М. 1941 г., стр. 101, тираж 5 000, цена 2 р. 50 к.

Обе книги посвящены вопросам планирования грузооток. В первой книге рассматриваются основные итоги и перспективы борьбы за улучшение планирования перевозок каменного угля, металла, леса, хлеба. Авторы приводят результаты расчетов по рационализации направлений грузооток, что позволило сократить дальние дальние перевозки, устранить и повторные погрузки и повысить удельный вес водного и автотранспорта в общем грузообороте.

Собой интерес представляет статья М. Литвина, обещающая опыт Южной железной дороги по рационализации хлебных перевозок. Продуманное рациональное приращение мощностей к районам потребления в масштабах страны и резко снижено издержки обращения.

С вопросом планирования перевозок связана статья о работе железнодорожных путей кинематры железнодорожного транспорта, на которых производится три четверти всей погрузки.

В сборнике помещены также статьи на техническую тему — о применении бустера как средства увеличения силы тяги паровозов.

Вторая книга на многочисленных примерах разбирает различные виды неравномерных перевозок: встречные, повторные, дальние дальние, перевозки с непрямыми пересечениями грузооток, но использование порожков параллельно, возможность маршрутизации поездов, сочетания различных видов транспорта, перевозки, включая загружаемую важнейшие узлы и направления. Автор излагает методика определения минимального суммарного пробега грузов и путей следования по специальным перевозкам путем приращения пунктов отправления к пунктам назначения.

К железнодорной транспортной в железных дорогах, автором составлена С. О. Кичишвили, Горьковский филиал. М. 1940 г., 175 с., тираж 7000, цена в переплете 6 руб.

Сборник систематизированные важнейшие директивные материалы, характеризующие борьбу партии и правительства за подъем железнодорожного транспорта. Систематизация сделана в соответствии с основной периодизацией истории ВКП(б). Документация относится к наиболее значимым статьям о развитии транспорта в СССР.

Сборник может оказать серьезную помощь в изучении истории советского железнодорожного транспорта и его планирования на всех этапах социалистического строительства.

Проф. З. В. АТЛАС, «Очерки по истории денежного обращения в СССР (1917—1925)», Академия наук СССР, Институт Экономии Госфиниздат, М.—Л. 1940 г., стр. 245, тираж 3000, цена в переплете 50 к.

В первой части книги, после характеристики банкротства финансовой волюнтаризма

буржуазного Временного правительства, дана история мериторийной советской валюты по овалению денежно-кредитной системы в период до перехода к нму. Живыми красками автор нарисовал картину вынужденной услонности денежной коммунизма страны, влияние советских буржуазных денег. Интересный цифровой и фактический материал показывает, что обеспечение рубля было направлено своим острым против капиталистических элементов.

Вторая часть книги посвящена подготовке проекта и заверению денежной реформы. Автор показывает, какие экономические и финансовые трудности стояли на пути денежной реформы и как партия Ленина—Сталина в борьбе с мелкобуржуазными и буржуазными элементами в правительстве и других врагов, добилась полной победы в создании твердой советской валюты. Книга содержит интересные исторические и теоретические обобщения.

Ф. ПАХОМОВ, М. ГРАЦ, «Организация и исполнение государственного бюджета СССР и бухгалтерский учет в финансовых органах», Госфиниздат, М. 1940 г., стр. 100, тираж 5000, цена 2 р. 50 к.

Книга разбирает различные действующие формы документация за исполнением бюджета, порядок открытия кредитов и учета расходов по союзному, республиканскому и местному бюджетам.

Систему проводки финансовых операций иллюстрируются на типовых примерах с краткими пояснениями.

Ю. Е. ШЕНГЕР, «Планирование финансов», под ред. члена корреспондента Академии наук проф. М. И. Воеводина, М.—Л. 1940 г., стр. 162, тираж 10000, цена 8 руб.

Начав с общего очерка системы планирования финансов, автор затем в четырех главах разбирает последовательно баланс доходов и расходов хозяйственной, государственной бюджет, план долгосрочного проектирования, бюджетов колхозов и кредитный план Госбанка.

В конце излагается суть разграничения функций между указанными видами финансовых планов с точки зрения различия источников образования средств, характера их выполнения и т. д.

Отдельная глава посвящена вопросам взаимосвязи финансовых планов с балансом денежных доходов и расходов населения и с планом денежного обращения. В итоге планирование финансов представляется как единое целое в масштабе народного хозяйства.

С. М. КУТЯВОВ, «Практическое руководство по составлению балансов доходов и расходов хозяйственных организаций промышленности», Госфиниздат, М.—Л. 1940 г., стр. 149, тираж 5000, цена 1 руб.

Баланс доходов и расходов — новая форма финансового плана и финансового отчета, обязательная для всех звеньев

хозяйственных от наркомата до предприятия.

В данной книге за конкретным примером материалов одного главка автор показывает методику составления предварительного отчета баланса доходов и расходов, а также оценки исполнения финансовых показателей годового плана. Большое внимание уделено вопросу о том, как следует разрабатывать отчетные данные по промежуточным балансам для применения их в план, составленный в плане.

Проф. М. Х. ЖЕБРАК, «Курс бухгалтерского учета в промышленности» (издание 4-е, переработанное), Утверждено ВКВШ при СНК СССР в качестве учебного пособия для экономических вузов, Госфиниздат, М.—Л. 1940 г., стр. 418, тираж 15000, цена 7 р. 50 к.

Отличительная черта книги состоит в том, что все категории и виды учета здесь излагаются на фоне освещения хозяйственной сути процессов, составляющих объект учета. Учет рабочей силы, учет производительности труда, учет готовой продукции, собственности — все эти главы насыщены конкретным хозяйственно-оперативным содержанием. Наряду с вопросами собственно бухгалтерского учета в книге рассматриваются вопросы, которые общие вопросы экономики и планирования промышленности (например, дано изложение сути трестифилипации, типов организации и технологии производства в промышленности, некоторых данных из истории кредитного учета).

К. Н. КУТЛЕР, «Государственные доходы СССР», Госфиниздат, 1940 г., 164 в. л., тираж 6000, цена 6 р. 50 к.

В книге подробно излагается действующая система платежей государственных и кооперативных предприятий. Детально изложены вопросы взимаемых налогов с оборота, обложения налогом операций, отчисления от прибыли и взимания незначительных доходов (от коммунального, от МТС и др.). Сводная глава посвящена планированию платежей предприятий социалистического хозяйства.

Я. ФЕЛТИН, «Размещение производственных сил СССР», Институт экономики Академии наук СССР, Политиздат при ЦК ВКП(б), 1941 г., стр. 133, тираж 10000, цена 1 р. 25 к.

Автором освещены различные вопросы размещения производственных сил в широком двух стальных пятилетиях и в плане третьей пятилетия.

Последние две главы рисуют новые экономические очертания и размещение производственных сил в каждой по 16 союзных республик.

«Социалистическое строительство Армянский ССР (1920—1940)», Статистический сборник, изд. ВХУ Армянский ССР, Ереван 1940 г., тираж 1000, цена 12 руб.

Статистический сборник посвящен характеристике успехов побед на всех фронтах социалистического строительства Армянской ССР. Приводятся в 1940 г. данные представляющие интерес для изучения развития всех отраслей народного хозяйства Армении.

Ф. И. ЗЕНКОВИЧ, «Природные условия развития земледелия Казахстана», Казгосиздат, 1940 г., 92 стр., тираж 1000, цена 2 р. 10 к.

Эта книга является работой Казахского научно-исследовательского института экономики сельского хозяйства.

В книге помещены следующие главы: 1) общие условия природной среды, 2) основные черты сельскохозяйственной оценки климата Казахстана, 3) краткий очерк почвенно-ботанического покрова, 4) агроклиматические земли Казахстана, 5) районы сельского хозяйства по природным условиям земледелия.

В приложении даны: 1) группировка административных районов по природным зонам территории Казахстана, 2) краткая характеристика отдельных зон и районов земледелия Казахстана, 3) библиография использованной литературы.

«20 лет Казахской ССР», Казгосиздат, 1940 г., стр. 224, тираж 20000, цена 7 р. в переплете.

Книга написана авторским коллективом под общей редакцией Я. Вазинка.

Большое внимание в книге уделено колхозному промыслу Казахстана, участию казахских трудящихся в Великой Октябрьской социалистической революции, вопросам образования и развития Казахской ССР. Следующие главы посвящены развитию социалистического животноводства, развитию промышленности и транспорта, а также плану материального благосостояния и культуры трудящихся.

Кировская область в Советском Союзе. Выставка 1940 г. в Кировской области, издательство, 1940 г., стр. 279, тираж 5000, цена 6 р. 50 к. в переплете.

Книга написана большим авторским коллективом, преимущественно работниками Облсо. Авторы не только читаются с основными вопросами развития социалистического сельского хозяйства области. В книге помещены отдельные статьи о достижениях области в развитии производства зерновых культур, льна, овощей и т. д. Большое внимание уделяется животноводству. Кроме общей статьи о подъемом социалистического животноводства в области, в книге помещены статьи о развитии крупного рогатого скота, коневодства, свиноводства, оленеводства, кролиководства и птицеводства. В конце книги сборника следует отметить статью о работах сельскохозяйственных научных учреждений, а также большую статью о сочетании отраслей колхозного производства.

«20 лет Татарской АССР (1920—1940)», под редакц. А. И. Зайцева и П. А. Янпольского, Казань, Татардат, 1940 г., стр. 186, тираж 5 070, цена 8 р. 25 к. в переплете.

В книге приводятся итоги социалистического строительства за 20 лет существования Татарской АССР. В сборнике имеются следующие статьи: 1) Рогожки С. П., Образование Татарской АССР (1917—1920 гг.); 2) Лазарев А. С., Социалистическая промышленность ардешанского Татарстана; 3) Ефимов Д. К. и Сергеев А. С., Сельское хозяйство Татарии; 4) Подьянский А. А., Кустарно-промышленная кооперация; 5) Вурба И. Я., Советская торговля; 6) Лазарев А. С., Культура Татарской АССР—национальная по форме, социалистическая по содержанию; 7) Лазарев А. С., Народное здравоохранение; 8) проф. Ермолаев В. М., Население Татарской АССР.

«20 лет Чувашской Автономной Советской Социалистической Республики», Чебоксары, Гиз Чувашской АССР, 1940 г., стр. 164, тираж 4 000, цена 3 р. 50 к. в переплете.

Книга составлена авторским коллективом. В ней дается краткое описание географического положения Чувашского народа, а также рассказывается об основных этапах борьбы трудящихся Чувашии под руководством партии большевиков за освобождение от помещичье-капиталистического гнета.

Основное содержание сборника посвящено подведению основных итогов социалистического строительства Чувашии за 20 лет советской власти. Авторами приводятся много фактического и статистического материала о развитии промышленности, сельского хозяйства и культуры республики.

ОПЕЧАТКИ И ИСПРАВЛЕНИЯ

в журнале «Пашенное Хозяйство» № 2 за 1941 г.

Страница	Слрррка	Напечатано	Следует читать
41	24 сверху	из множества и многих	из множества отраслей
80	19 сверху	11,5 млн.	11,5 млрд.
80	26 сверху	с 1920	с 1928
81	22 снизу	33—44%	33,44%
106	4 сверху	ниже	выше

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ: М. А. Ямпольский (ответственный редактор)
С. Ф. Демидов, А. Ф. Зеленковский,
В. В. Кузнецов, В. Н. Старовский.

Адрес редакции: Москва—Центр, ул. Куйбышева, 5/2, тел. К-4-39-23, К-0-34-26.

Тираж 20 000 экз. Подл. к печ. 25/III 1941 г. Л39847. Печ. лист. 8. Уч.-изд. л. 10,44. В пер. л. 62 000 экз.

Типография им. Воровского Госпланаздата, г. Калуга. Зах. 79