

5/18978 П

ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ

930
642

ПІЛІТИКО-ЕКОНОМІЧНИЙ
ЖУРНАЛ

№

4

КВІТЕНЬ

К ВИДАВАННЯ
СЬОМИЙ

1930

ВИД-ТВО ГОСПОДАРСТВО
УКРАЇНИ ХАРКІВ

Ціна 2 марб.

Смачен видання: Харків, Буд. Держпромисловости, корпус В.
„ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ“



ПРИ ДЕРЖПЛЯНІ УСРР

ЩОМІСЯЧНИЙ ПОЛІТИКО-ЕКОНОМІЧНИЙ Ж

„ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ“

(ВИДАННЯ РІК 7-й)

За редак. ДУДНИКА А. М. (голова редколегії), ГЛАВАЦЬКОГО
СЬКОГО В. М., НАУМОВА Д. Б., СОКОЛІНА Я. А., ТУНЯ Я. А.,
та ЛІБЕРМАН Е. С.

Зав. редакції КАПЛАН Д. А.

В ЖУРНАЛІ БЕРУТЬ УЧАСТЬ

Акуленко В. П., Альтерман А. Я., Айнгорн М. Я., Болгенгаген Л. К., Брон С. Г., Бак І. С., Введенський В. Я., Виноградський Н. Н., Відкупний К. Г., Вольф М. М., Весов Я. Р. (Берлін), Генес Л. Г., Генкінський Г. Ф., Гуцулак С. Ю., Гринько Г. Ф., Гінзбург А. М., проф. Дунаєвський Ф. Р., Ефімов-Малтапар Н. Г., Звоницький А. С., Капіт Каплан Д. А., проф. Каплан С.-І., Канторович В. Я., Качинськийський Е. І., проф. Клопотов К. Н., Коломойцев П. І., Кризов Л., Куперман Я., проф. Ладиженський А. М., Лебединський І. В., Мазлатий Н. М., проф. Несмелов Ф. Я., Полоцький А. А., проф. Потебня проф. Раєвський А. А., проф. Ратнер С. Д., проф. Ротмістров Е. проф. Синявський А. С., Снегірьов С. В., проф. Соболев М. Н., Со проф. Терпигоров А. М., Тремль Г. А., проф. Фомін П. І., пр Фотор'ян А., Хайцер П., Хейфец Л. М., Цукернік А., Чубар В. Я., Шафаренко І. А. (Берлін), Шліхтер А. Г., Шмідт А. К., проф. Шор А. польський Л. М. та інші

УМОГИ ПЕРЕДПЛАТИ

	СРСР	Для за
6 місяців	11 крб.	14
12 місяців	20 „	25

Ціна окремого примірника 2 крб.

Адреса редакції й видавництва: Харків, Буд. Держпромислов

Телефон редакції й видавництва 17-61

ПРОЛЕТАРІ ВСІХ КРАЇН, ЄДНАЙТЕСЯ!

к.5869

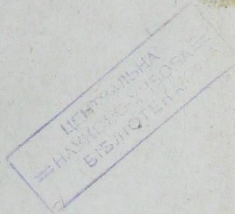
ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ

ЩОМІСЯЧНИЙ
ПОЛІТИКО-ЕКОНОМІЧНИЙ ЖУРНАЛ

№ 4

КВІТЕНЬ

РІК ВИДАННЯ 7-й



ВИДАВНИЦТВО „ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ“
ХАРКІВ — 1930

68

Бібліографічний опис цього видання
вміщено в „Алфавіті Укр. Друку“, „Карт-
ковому репертуарі“ та інших покажчиках
Української Книжкової Палати.

„Укрполіграфоб'єднання“
Третій Друк ім. Фрунзе
Харків, Донець-Захарж., 6
Укрголовліт 7/жб.
Зам. 1371. Прим. 1.850

З М І С Т

I. Статті.

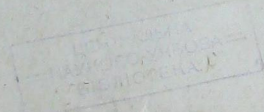
	Стор.
Я. Соколін. П'ятирічка в чотири роки	7—15
О. Рекіс. Нові перспективи промисловості України	17—21
А. Кузнецов. Энерговооруженность труда по запроектировкам 5-летнего плана развития народ. хоз-ва СССР	22—34
С. Целибеєв. Пути развития каменноугольной промышленности Украины	34—39
В. Постриганев. Металлургическая и железорудная промыш. Украины	40—52
Е. Крушель. Металлическая промышленность Украины	53—58
М. Чечель. Перспективи нашого будівництва й його ресурси	59—70
Г. Фабер. Шляхи сполучення України й перспективи їх розвитку	71—83
В. Введенський. Про дальші темпи колективного руху	84—96
В. Пышнев. Сельско-хозяйственная промышленность Украины	97—112
И. Стрелков. Достижения и трудности химизации Украины	113—126
Г. Рашин. Основні питання п'ятирічного плану підготування спеціалістів	127—140
Е. Шатан. Резерви продукційності праці	141—157
А. Фишман. Проблема реального капитализма	158—177

Нариси і замітки

А. Гинзбург. Про заснування в Харкові Науково-дослідного Інституту будівництва міст	178—187
Я. Шамраєвський. Український експорт до Сходу та його перспективи	187—195

Критика і бібліографія

А. Цукернік. Економічне становище робітн. класів в Америці	195—199
Д. Капкан. „Плановое Хозяйство“ №№ 2 и 3, 1930.	200—204



Книжку присвячено
XI Всеукраїнському З'їздові
Комуністичної Партії
(більшовиків) України

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1100 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

107
100

Я. О. СОКОЛІН

П'ятирічка за чотири роки

Грандіозний п'ятирічний план господарського й культурного розвитку СРСР виконується, а в деяких його частинах навіть перевищується.

Тепер це виявилось уже так безперечно, що навіть декотрі теоретики й журналісти з лав світової буржуазії, які зовсім не схильні та й не можуть через свою клясову природу переоцінювати успіхи соціалістичного будівництва, навіть вони мусять констатувати, що той план, який вони були об'явили химерним і безнадійним політичним блефом, тепер з залізною впертістю переводиться в життя. Звичайно, для того, щоб пом'якшити неприємне враження від різкого ефекту наших досягнень, вони здебільшого додають до цього примушеного визнання ряд застережень, але всі ці застереження не можуть приховати тієї тривоги, що поняла панівні класи капіталістичного світу, бо вони на власні очі бачать факт реального здійснення того плану, що на його ще недавно вони дивились тільки як на фантастичну вигадку.

Конкретний процес здійснення п'ятирічного плану розбив також і всі дрібно-буржуазні теорії про шляхи розвитку Радянського Союзу й тісно зв'язані з цими теоріями позиції правих опортуністів.

Єдине, за що пробує ще вцепитися опортуністична думка, це те, що перспективний план здійснюється трохи нерівномірно, що конкретне його здійснення не зовсім збігається з попередніми настановами.

І справді, реалізація окремих елементів плану не завжди йде наміченими кривими. Досить навести декілька чисел, що характеризують динаміку деяких основних елементів господарського будівництва, щоб побачити, що реальний процес виконання плану вельми відкидається від відповідних перспективних накреслень. Коли взяти дані за Україну (а ці дані значною мірою відбивають ті явища, що з тією чи іншою модифікацією є і в цілому Союзі), то виявиться що на сумі капітальних вкладень уже 1929-30 рік перевищує первісні настановлення приблизно на 25%, а 1930-31 рік, згідно з попередніми, ще не затвердженими розрахунками, має перевищити план мало не на 100%. Щодо об'єму продукції промисловості, то перевищення плану за відповідні роки становить приблизно 7% і 40%, а по групі „А“ навіть 20% і 50%. Відповідно перевищуємо й намічені темпи збільшення продукційності праці в промисловості—на 4,5% і 20%, а також і темпи зростання чисельності індустріальних (включаючи й будівельних) робітників—на 16% і 30%. З усім тим, доводиться констатувати недовиконання планового завдання знизити собівартість і поліпшити якість продукції.

Далеко важче простежити процес у сільському господарстві, бо в цій царині п'ятирічний план не мав детально розроблених річних розривів. Тут цілком очевидне величезне випередження планових накреслень

ЦЕНТРАЛЬНА
НАУКОВА БІБЛІОТЕКА
БІБЛІОТЕКА

в справі колективізації, де замість 21% охопленої земельної площі під кінець 1932-33 р., її охоплено приблизно на 50% на цей час. Гірше справа з продукцією сільського господарства, де першого року п'ятирічки збір зернових був навіть менший, ніж передущого року. І все ж таки тут маємо достатні підстави гадати, що четвертого року п'ятирічки буде досягнутий рівень, намічений раніш для п'ятого року. Безперечно нижче від пляну стоїть продукція тваринництва: тут не тільки відставання від плянових накреслень для відповідних років, а й від рівня вихідного року.

Цілоком хибно було б думати, що такі відхилення дійсності від пляну говорять про помилки плянування або про наше невміння задалегідь передбачити, які мають бути справжні пропорції між окремими елементами господарського й культурного будівництва. Річ у тім, що перспективний плян ні в якому разі не можна трактувати як абсолютно неопитну, абсолютно нерухомию конструкцію, де всі ланки можуть бути одна до одної тільки в одній єдино можливій позиції. Навпаки перспективний плян перехідного періоду тільки тоді правильно розуміється, коли його сприймають як рухливу, ще й більше — як дуже гнучку систему, що її гнучкість і рухливість обумовлені постійною участю в його здійсненні тих клас, що борються.

Відхилення здійснюваного пляну від його попередніх настановлень цілоком наочно доводить тільки те, що реалізація перспективного пляну — це є акт напруженої класової боротьби, де успіхи й невдачі залежать від розстановлення та співвідношення класових сил. А як апріорно зважити цей найважливіший фактор реального будівництва, звичайно, можна тільки щонайзагальніше, то, значить, ні про які точні кількісні обрахунки в порядку передбачення тут не може бути й мови і, розуміється, остаточно й повні результати діяння цього фактора можна констатувати лише *post factum*. Додаткове напруження творчої енергії тієї класи, що здійснює даний плян, і, навпаки, посилення опору тих соціальних груп, що проти них цей плян спрямовано, хитання неврахльованих груп — все це не тільки може прискорити або затримати темпи здійснення пляну, а до певної міри й змінити його структуру й кількісні співвідношення між окремими його частинами.

У здійсненні нашого п'ятирічного пляну ці загальні твердження виявились з усією виразністю. З одного боку, ми мали величезне піднесення класової енергії у пролетаріату — і, як наслідок цього, швидше, ніж це було передбачено, зростання об'ємів промислової продукції і темпів капітального будівництва; з другого боку — ми зустрілися з шаленим опором куркулів, (що за них праві опортуністи зовсім здра розписалися, ніби вони можуть мирно вростати в соціалізм) — і це не могло не позначитись тим, що до певної міри затрималось здійснення інших елементів пляну, зв'язаних переважно з проблемою зростання виробництва засобів споживання.

Ясна річ, що коли на різні ланки пляну так діяли діаметрально протилежні сили, то одні його елементи стали розвиватися швидше, а другі повільніше, в наслідок чого весь плян певною мірою деформувався, тобто його конкретне здійснення стало дещо інше, ніж це було запроєктовано.

Та, звичайно, зовсім недосить констатувати лише той факт, що плян зазнав певної деформації. Тут вагу має те, який характер цієї деформації, де то — кращий чи гірший з погляду наших цілевих настановлень (інакше кажучи, з погляду будівництва соціалізму) став здійснюваний плян, як порівняти його з запроєктованим.

Наведені вище дані про реалізацію пляну безперечно говорять за те, що в сутичці класових сил, які борються за і проти соціалістичної

реконструкції нашого народного господарства, дужчі були сили пролетаріату. Робітничка клася, напруживши свою творчу енергію, зуміла не тільки дати додатковий ефект у царині свого безпосереднього діяння, цебто в промисловості та капітальному будівництві, але й зорганізувати та втягти у колективний сектор далеко більші маси бідняцького й середняцького селянства, ніж цього можна було сподіватися в найоптимальніших передбаченнях.

Однак, справа була б не досить висвітлена, коли б увагу засередили тільки на цих позитивних моментах. Деформація пляну зробила його, безумовно, напруженішим; найвиразніше це позначається в провідних галузях промисловості, в проблемі споживання і проблемі кадрів.

Додаткові напруження, які випливають із більшої, ніж це проектувалось, різниці темпів розвитку виробництва й споживання, варті особливої уваги. Правда, конкретно зважити зріст споживання, це річ дуже складна: в умовах радянського господарства кількісні показники тих матеріальних благ, що безпосередньо йдуть на користування пролетаріатові й іншим групам трудящих, аж ніяк не характеризують повною мірою справжньої кривої поступу на цій дільниці. Багато деяких матеріальних потреб трудящих, а ще більше їхні культурні потреби частково задовольняються побічним шляхом, цебто поза безпосереднім розподілом їх на індивідуальне користування.

Загальні заходи коло оздоровлення людности, коло впорядкування житла, коло піднесення культурного рівня широких мас і їхньої виробничої кваліфікації — все це, власне кажучи, найважливіші елементи піднесення добробуту трудящих, і їх покищо майже не беруть під увагу в відповідних обрахунках.

Зокрема, щодо пролетаріату, то тут величезну вагу має далеко швидше, ніж проектувалось, зменшення безробіття. У багатьох випадках це фактично означає, що в виробничу діяльність широко залучаються дружини й виросли діти робітників та службовців, і значить, набагато підвищується по багатьох сім'ях реальний прибуток осіб найманої праці.

У світлі чимраз більшого „технологічного“ безробіття в капіталістичному світі, на цей факт треба якнайпильніше зважати, оцінюючи те, як реалізується проблема піднесення добробуту пролетаріату на перейденому відрізу п'ятирічного пляну.

Але все ж таки додаткові напруження на цій дільниці, безумовно, були, отже, одно з основних завдань планування дальших років п'ятирічки — це знайти джерела для ще швидшого піднесення рівня добробуту трудящих мас, передусім, індустріального пролетаріату та бідняцьких груп селянства.

Такої ж самої уваги потребує до себе і справа з кадрами. Теперішні темпи розвитку промисловості й колективізації сільського господарства поставили питання про організаторів, про кваліфікованих робітників і навіть про масову робочу силу на одно з перших місць серед найважливіших завдань соціалістичної реконструкції.

Характерно, що сама суть цього питання останнього часу якісно дуже змінилась. Лише 2 роки тому, коли будовано п'ятирічний плян, багато сил покладалось на те, щоб вирахувати, на скільки відсотків у результаті здійснення п'ятирічки зменшиться у нас безробіття і в якій саме мірі може пом'якшитись аграрне перезалюднення. Побойовання того, щоб не опинитися з великими лишками робочих рук, до певної міри тяжіло над усіма пляновими побудовами. Варто пригадати, що перші передбачення широко механізувати процеси рільництва, створити

хлібні фабрики, викликали ряд критичних зауважень і саме з погляду того, що ж робитиме людність, коли її звільнять трактори й інші машини від її традиційної роботи. Не кажучи вже за принципову неправильність цього настановлення, хибність таких міркувань цілком очевидна тепер навіть з суто кількісного погляду. За попередніми обрахунками, теперішні темпи господарського й культурного будівництва вимагатимуть протягом останніх трьох років п'ятирічки збільшити групу осіб найманої праці більш як на 5 млн. чоловіка. Чимала частина з них потрібна в районах з дуже обмеженими власними людськими ресурсами; отже, справа йде не тільки за те, що протягом дуже короткого часу треба буде перекинути величезні людські маси з котроїсь сфери господарської діяльності в іншу, а й за те, що перекидати доведеться дуже далеко, часто-густо в мало обжиті райони з досить суворим кліматом. А коли тут узяти на увагу, що механізація та машинізація сільського господарства, які вже зробили чималий поступ, тісно переплітаються з його екстенсивним поширенням в одних місцях (засвоєння нових земель, які не можуть бути використані примітивними засобами виробництва індивідуальних господарств), з хутким наростанням у ряді районів питомої ваги інтенсивних трудомісних культур, а найголовніше, з процесом колективізації сільської людності, що круто змінює основні соціальні причини переходу певних шарів селянства до групи осіб найманої праці,— то стане цілком ясно, які нові будуть ті обставини, що в них нам доведеться надалі розв'язувати проблему розширення робочих кадрів по всіх царинах народного господарства. Замість регулювати стихійний натиск на ринок праці вільної робочої сили, доведеться взятися до планоірної й організованої роботи над тим, щоб її збирати, готувати та приставляти, де треба, потрібну кількість.

Вся ця дуже складна сама собою проблема стає ще складніша від того, що вона стоїть зовсім порізному в різних районах Радянського Союзу. Зокрема на Україні ми маємо тут велику різницю між перезалюдненням аграрним Правобережжям і нашими відносно малозалюдненими індустріальними центрами — Донбасу та промисловою Наддніпряниною. Та, проте, ця різниця все ж таки далеко менша від тої, яку ми маємо в цій справі між усією Україною і такими, приміром, районами, як Урал, Казакстан і інш. І за невідмінну умову дальшої плянової роботи стає те, щоб правильно зважити значення цього моменту для всієї політики капітального будівництва та географічного розміщення нових виробничих одиниць. Само собою розуміється, що правильно зважувати — це ні в якому разі не означає того, щоб пасивно пристосовувати все наше господарське будівництво до того розміщення людності, що історично склалося на території цілого Союзу або на території тих республік, що належать до його складу. Поперше, не завжди збігається так, щоб там, де людність густа, частина цієї людності відносно легко переходила до групи осіб найманої праці; подруге, енергетичні й мінеральні ресурси і сприятливі для ряду найважливіших культур кліматичні зони часто-густо розміщені на території СРСР зовсім інакше, ніж сконцентрувалися його людність; потретье, не можна забувати і про ряд дуже важких позаекономічних міркувань, що відбиваються на раціональному розміщенні багатьох найважливіших промислових підприємств. За таких умов, активна політика, спрямована на те, щоб утворити нові промислові райони й перекинути в ці райони недостатню там робочу силу, стає цілком не відмінна. Плянова думка мусить, однак, зважити разом з усіма цими моментами і той факт, що переміщення на нові і до того ще досить далекі місця чималих мас людності, бувши взагалі зв'язане з великим матеріальними затратами й організаційними

труднощами, стає ще складніше, коли послаблюється процес утворення зайвої праці в старих густо залюднених районах.

Якщо так стає зараз перед нами питання про масову робочу силу, то ще більшої гостроти надали великі темпи нашого господарського й культурного розвитку проблемі кваліфікованих й висококваліфікованих кадрів. Тут з усією виразністю позначився розрив між потребами і наявними можливостями їх задовольнити. Мова йде не тільки за те, що нам треба надзвичайно збільшити кількісно цей основний елемент соціалістичної реконструкції, а й за те, щоб його якісно набагато й відразу змінити. У нашу промисловість все швидше починають запроваджуватись найновіші засоби й методи виробництва; наше сільське-господарство починає перебудовуватись на такі форми, які не тільки в соціальному розумінні, а й у технічно-організаційному не мають аналогів навіть по найпередовіших капіталістичних країнах. І, ясна річ, на відповідну височину треба піднести й технічний та загально-культурний рівень трудящих мас і, насамперед, кваліфікованих робітників, бо ж без цього не може бути забезпечене цілковите й всебічне використання тих нових потужень виробничих агрегатів, що їх ставимо на роботу. Такі ж самі вимоги, а то може ще й більші, ставлять нові форми виробництва і перед кадрами висококваліфікованих робітників, перед організаторами та спеціалістами — керівниками всього виробничого життя. Але сюди ще прилучаються й моменти, що походять із соціальної природи нашого господарства. Жити одним життям з нашими послідовно соціалістичними промисловими підприємствами, брати участь у керівній роботі в справі соціалістичної реконструкції нашого сільського господарства, гаразд виховувати молоде покоління і т. д. — все це здатні робити тільки ті працівники, які самі переймуться патосом соціалістичного будівництва.

Тільки тоді, коли в загальній масі трудової інтелігенції відразу й набагато побільшає виходців з робітничої класи і коли безпосередньо від верстата (відповідно перекваліфікувавшись) вийде у коло спеціалістів — керівників багато робітників, тоді тільки матимемо такий склад висококваліфікованих кадрів, який цілком відповідатиме тим завданням, що стоять перед цими кадрами.

Протягом позосталих років п'ятирічки в цім напрямі треба реалізувати найсміливіші й найширші заходи; без цього проблема кадрів може стати серйозною перешкодою в нашому дальшому технічному й соціальному прогресі.

Вище вже зазначалось, що додаткові вапруження (як наслідок швидших темпів зростання, ніж це було спочатку запроєктовано) були і в провідних галузях промисловости. На перший погляд маємо, ніби парадокс: швидке зростання цих галузей починає вимагати ще швидшого зростання їх. Але досить уявити собі складну мережу взаємних зв'язків між собою різних галузей народного господарства, щоб ясно стало, що в цій констатації нема ніякої парадоксальности.

Швидке піднесення масштабу виробництва в котрійсь господарській сфері, розійшовшись хвилиною по всій господарській системі, вертається в ту ж таки сферу з підвищеними кількісними й якісними вимогами до неї. За наочний приклад може тут стати проблема витоплення чорного металу, а саме, те, як вона конкретно стала в первісному проєкті п'ятирічки і в дальшому її корегуванні. Спочатку витоплення та споживання чавуну було збалансоване для 1932-33 р. приблизно на 10 млн. тонн. А зараз, за попередніми обрахунками ВРНГ СРСР, виявляється, що витоплення чавуну пощастить довести на згаданий рік приблизно до 15 млн. тонн, але при цьому матимемо дефіцит майже розміром у 25%

усієї витоплюваної продукції. Таку ж саму картину можна помітити і в інших галузях, зокрема, в проблемі машинобудівництва: щоб виробляти машини, для цього потрібні машини, тому всяке розширення програми вироблення будь-яких машин зараз же вимагає додаткового машинобудівництва інших спеціальностей, і кінець кінцем все це повертається новими вимогами до тієї точки, звідки почався вихідний рух.

У капіталістичному світі це явище спостерігається тільки в так звані періоди високої кон'юнктури. Але там його систематично перепинають кризи, неминучі в капіталістичній системі через органічно притаманній їй системі соціальні антагонізми. У радянській системі такий процес соціальних перешкод не знає, але це зовсім не означає, що можна дозволити розвиватись йому без будь-яких здержувальних начал. Збільшившись від усякого регулювання, такий процес у своєму безперервному розгоні неминуче натрапив би на перепони технічного, матеріального й організаційного порядку, і, раптово спинившись, безумовно призвів би до великих захитань у всій господарській системі.

Адже, одна з основних переваг радянського господарства над капіталістичним — це те, що воно не стихійне, а пляноване, цебто ним свідомо керують у всій сукупності його окремих господарських ланок. Звідси ясно, що ті додаткові напруження, які виникли в різних ланках нашого господарського й культурного будівництва через те, що темпи реалізації п'ятирічного плану, були трохи інші (і при тому по різному інші) ніж це проєктувалось, ні в якому разі не можна полагати системою розрізнених заходів на кожній галузі окремо. Тільки прокорегувавши весь п'ятирічний план, тобто давши нову, виправлену відповідність між хоча б найголовнішими елементами господарського й культурного будівництва, і можна забезпечити оптимальне використання успіхів перейденого етапу п'ятиріччя. Ця думка, в найзагальнішому вигляді, відбилась у гаслі „п'ятирічка за чотири роки“, що вийшло безпосередньо з широких робітничих мас, перейнятих ентузіазмом соціалістичного будівництва. Формальна інтерпретація цього гасла означала б — стиснути весь план у часі, залишивши незмінними запроєктовані в ньому окремі частини. Органічно сприйнявши ідею „п'ятирічка за чотири роки“, треба виконати вельми складну роботу, щоб пов'язати цей принцип з тими конкретними змінами, що їх внесло життя в окремі елементи п'ятирічного плану. Само собою зрозуміло, що основні лінії п'ятиріччя не можна порушувати. Курс на максимально швидку індустріалізацію, на те, щоб посилити соціалістичний сектор, поліпшити матеріальний добробут трудящих мас і підняти обороноспроможність Радянського Союзу — цей курс лишається непорушним. П'ятирічку ми не заміняємо новим перспективним планом; ми її тільки корегуємо, тобто йдучи вперед наміченими шляхами, ми ставимо собі завдання досягти нових точок, як в окремих галузях господарського й культурного будівництва, так і в усьому комплексі.

Перестановлюємо точки звичайно вгору, інакше кажучи, ті додаткові напруження, що виникли в процесі здійснення плану, полагодуємо не звуужуванням плянових завдань, а їх розширенням. Інше розв'язання справи було б абсурдне, бо ж треба мати на увазі, що хоч і повстали труднощі з реалізацією деяких окремих плянових запроєктувань, а проте, все ж таки конкретно виявилось, що в перспективному плані не зважаючи горазд усіх тих можливостей, що має наше народне господарство. Розширення плану це є логічне використання більших, ніж сподівалося, соціальних і технічних успіхів у ряді вирішальних місць. Таких успіхів можна переділити цілу низку; основні з них — це: великий об'єм продукції, що дав наявний основний капітал, завдяки тому, що стали діяти

такі фактори, як безперервка, многозмінність, соціалістичне змагання і ударництво; далеко швидші темпи колективізації, як природний наслідок успіхів індустріалізації та правильної класової лінії до всіх груп сільської людності; коротші строки великого капітального будівництва і заведення зовсім нових виробництв, а це означає, що ми набагато швидше, ніж то здавалось можливим, засвоюємо технічний досвід передових капіталістичних країн.

Ці моменти не тільки побільшують ті кількісні досягнення по різних галузях соціалістичного будівництва, що їх раніш намічалось, а змінюють якісно і цілий ряд настановлень. Той факт напр., що поруч із загальним прискоренням росту продукування засобів продукції найдужчі темпи дало машинобудівництво, говорить за те, що процес індустріалізації не тільки розширився, а й поглибився. Індустріалізація перейшла на вищий щабель, дуже важний, як з погляду безпосереднього впливу на реконструкцію технічно й соціально відсталих укладів у нашій господарській системі, так і з погляду більшої незалежності від ворожих сил капіталістичного оточення. Що добування мінерального палива і витопплення чавуну перевищили плян, це розуміється має велику вагу для всієї справи соціалістичної реконструкції, але все ж таки це до певної міри характеризує тільки розгортання процесу нагромадження сил у провідному секторі нашого народного господарства; але те, що збільшується (і при тому ще швидшим темпом) власне машинобудівництво, та ще й у таких галузях, де, здавалось, ми неминуче будемо залежати від закордонного імпорту відносно довгий час, говорить про те, що ці сили починають уже потужно діяти.

Безумовно, між понадплановим темпом нашого машинобудівництва взагалі, а зокрема, тракторового й с.-г. машинобудівництва і величезним зростанням колективізації на селі, (що вийшло за рамки плянових запроектувань ще більше) є найтісніший зв'язок. Розуміється, це не звичайний механічний зв'язок — адже в капіталістичних країнах потужна промисловість уживається з відносно розпорошеним і технічно відсталим сільським господарством, — цей зв'язок обов'язковий тільки в Радянському Союзі, де то у певній соціально-політичній системі при певній політиці взаємовідносин пролетаріату з основними масами селянства. Та, саме зважаючи на останній момент, і важно констатувати, що оті зміни, які сталися в промисловості, вони неминуче мали призвести до чималих зрушень і в інших найважливіших частинах нашої господарської системи і що самих цих змін уже досить для того, щоб мати підстави корегувати увесь наш перспективний плян.

Те ж саме можна сказати і за нові темпи колективізації, і тут ми теж маємо кількісні зміни, що обертаються на нову якість. Намічена суцільна колективізація протягом п'ятирічки в ряді основних с.-г. районів і завершення цього процесу на всій території Союзу (за винятком, хіба, найдавших і найглухіших його закутків) уже найближчими роками наступного п'ятиріччя змінюють ще більше, ніж це проектувалось в перспективному плані, не тільки умови розв'язання проблеми непродуктивного споживання і постачання нашій промисловості сільсько-господарської сировини, а й усю соціальну структуру Радянських Республік. Адже, в результаті успіхів на цій дільниці є можливість перейти від політики обмеження куркульства до політики ліквідації його як класу, що являє собою новий етап в тій загальній генеральній лінії нашого політичного й економічного розвитку, що веде комуністична партія. Звідси цілий ряд можливостей і справ, що не були передбачені в п'ятирічному плані, але зараз стали перед нами на весь зріст і їх треба негайно розв'язати. Досить пригадати такі проблеми, як організація праці в колективному сек-

торі села, пляновий розподіл продукції цього сектора і зовсім по-новому повстало загальне питання про форми розподілу суспільної продукції та постачання трудящим масам людности речей потрібного споживання — щоб стала цілком очевидна доцільність великої й поглибленої плянкової роботи над конкретизацією гасла „п'ятирічка за чотири роки“.

Частину цієї роботи плянові господарські органи вже виконали як у всесоюзному масштабі, так і по окремих республіках. В основному вже підраховано ті кількісні зрушення, яких треба досягти в різних галузях господарського й культурного будівництва для того, щоб можна було привести до відповідності з найхуткішими дільницями і всі інші елементи економіки й культури.

По ряду галузей чіткіше, ніж це можна було зробити на момент затвердження п'ятирічного пляну, визначено організаційні й технічні шляхи реконструкції.

По промисловості найбільші успіхи в цім напрямі маємо в металургії, де детально опрацьовано стандартний тип нових заводів і їхніх основних складових агрегатів. Досить певно визначено й географічні точки і черговість та строки виконання цих велетенських споруджень. Таку ж саму певну роботу виконано і з реконструкцією теперішніх металургійних заводів України. В результаті маємо ясну картину того, як Союзна металургія наближається до кращих зразків сучасної світової техніки, а в кількісній частині — як ця наша найважливіша промислова галузь уже на кінець поточного п'ятиріччя стає на одному з перших місць серед усіх європейських країн.

У сільському господарстві можна відзначити засвоєння ряду нових технічних культур, але, безперечно, першорядну вагу тут має те, що визначено організаційні й технічні шляхи утворення виробничих одиниць таких масштабів, які капіталістичний світ знає тільки як винятки. Уже сам собою безмірно важний досвід з машинотракторними станціями та гігантськими радгоспами, що геть чисто змінює всю техніку рільництва й скотарства, набирає й величезної історичної ваги, бо ж він практично доводить, що в радянських обставинах можна переходити просто від примітивного дрібного й найдрібнішого сільського господарства до найдосконаліших на цей час форм господарської діяльності в цій царині без болючого процесу розору широченних верств селянства, того процесу, що неминує супроводить побільшення сільсько-господарського виробництва в капіталістичному світі.

У частині будівництва ми вже маємо перші проекти нових соціалістичних міст та соціалістичної реконструкції деяких старих населених центрів. Звичайно, ці перші спроби принципово по-новому підійти до проблеми нового житла і до нових ідей їх комплексування ще дуже примітивні. Правильніше б сказати, що ці проекти більше придатні до умов переходового періоду, ніж до розгорнутих форм соціалістичного побуту, — але все ж таки чимале зрушення в наших уявленнях, хоч би про найближчі шляхи житлового та міського будівництва, ми вже маємо. У всякому разі, як порівняти з тим, що ми мали в цій галузі років два-три тому, то й тут можна констатувати неабиякий поступ.

Зовсім по-новому поставлено зараз проблему підготовки кадрів кваліфікованих і висококваліфікованих робітників. Не кажучи вже за те, що тільки останнього часу стали більш-менш ясні ті величезні кількісні завдання, що мають бути здійснені в цій сфері, — тут до того ж ще знайдено й конкретні методи перетворення в життя Марковських ідей про взаємопов'язані шляхи культурного й виробничого виховання молодого покоління. Безперервна виробнича практика і форма заводів — шкіл, що в багатьох випадках досягають рівня заводів-ВТИШ'ів, не тільки яв-

ляють собою найцінніші педагогічні ідеї, що їх реалізація вельми поліпшує всю систему професійної освіти, а ця форма в корені відмінює класову природу майбутніх керівних кадрів, що органічно зливаються з загальною масою пролетаріату.

Поруч з великими ідеями в усіх галузях господарського й культурного будівництва маємо багато нових настановлень дрібнішого маштабу, і все ж таки ні в якому разі не можна сказати, щоб була вже закінчена робота над уточненням наших синтетично пов'язаних уявлень про конкретні шляхи руху до соціалізму найближчим часом. Навіть для того, щоб ясно відповісти, як можна найоптимальніше реалізувати ідею „п'ятирічка за чотири роки“, і тут потрібна ще велика концентрація сил і уваги. Приблизне підрахування доводить, що найдоцільніше це можна здійснити, коли рівнятися на таку суму капіталовкладень протягом чотирьох років, яка б була б рівна своїм об'ємом усьому тому, що було намічене на п'ять років, а з споживанням — рівнятися на те, щоб досягти під кінець четвертого року того рівня, що його малося дійти в кінці п'ятого року, і відповідно до цього обчислити потрібне на позосталі два роки зростання об'єму продукції різних галузей; але навіть і це загальне твердження потребує ще глибших і детальніших обрахунків для того, щоб його можна було остаточно прийняти.

Зараз важко сказати, яка організаційна форма буде найкраща, щоб виконати цю роботу. Можливо, що гасло „п'ятирічка за чотири роки“ буде тільки основним орієнтовним настановленням, при складанні дальших контрольних чисел; можливо, що ця ідея буде опрацьована в ширшому плані, який обійматиме і ряд років за межами першої п'ятирічки. Але вже наявні підрахунки дають всі підстави стверджувати, що п'ятирічка буде виконана за коротший, ніж п'ять років, час.

О. О. РЕКІС

Нові перспективи промисловості України

Створення п'ятирічного плану народньо-господарчого розвитку свідчить про величезне зростання планової думки у країні та колосальні переваги планової системи керівництва. У буржуазнім таборі п'ятирічний план зустріли з глухом. Крім деяких найпрозорливіших та розсудливіших буржуазних діячів, усе буржуазне суспільство оголосило п'ятирічний план безумством, фантастикою. Але незабаром настало витверезіння. Що очевидніше ставали успіхи виконання п'ятирічки, то дуже лунали нові голоси з буржуазного табору. Всупереч усім труднощам, що випливають із нестатку ресурсів, технічної та культурної відсталості, всупереч опорів капіталістичних елементів у країні, — робітничая кляса спільно з широкими масами бідняцького та середняцького селянства розгорнула будівництво з таким натиском і такими темпами, яких досі буржуазний світ не знав. У пресі Заходу та Америки дедалі частіше почали з'являтися статті та повідомлення про успіхи п'ятирічки. У цих статтях зазначали, що здійснення п'ятирічки створює загрозу втратити „російський“ ринок і що в майбутньому успішний розвиток індустріалізації країни може створити безпосередню загрозу мирові. Проти СРСР розгорнулася шалена кампанія під гаслом боротьби проти переслідувань релігії з тим, щоб зірвати, або, принаймні, загальмувати індустріалізацію країни. Очевидно, капіталістичні країни добре усвідомили, якою загрозою для капіталістичного світу є успішна індустріалізація країни.

Перший рік п'ятирічки минув у напруженій боротьбі за виконання промислових планів. Цей рік мав величезне значіння. Він мав довести, чи під силу нам поставлене завдання — здійснити п'ятирічку. Він був першим роком перевірки на ділі „плану великих робіт“, першим испытанием. Цього іспита трудящі маси нашої країни, не зважаючи на колосальні труднощі, склали. Навіть більше — план перевиконали. Продукція промисловості, яку планує ВРНГ, мала на Україні зрости 1928-29 р. за п'ятирічним планом на 17%, за проектуваннями контрольних чисел — на 16,8%, а фактично зросла на 19,7%, при чому група „А“ зросла на 22% і група „Б“ на 14%. Вкладення в промисловість України в 1928-1929 р. дійшли імпульсивної цифри в 508 мільйонів карбованців і це створило нові можливості, щоб розгорнути виробництво в 1929-30 та наступні роки.

Перший рік п'ятирічки справедливо називають „хребтовим“. Якщо перший рік був першою перевіркою плану, то другий рік уже показовий з погляду виконання плану в цілому. Тепер ми маємо повні звітні дані про виконання промфінпланів за 1 півріччя. Проти 1 півріччя минулого року союзная промисловість в УСРР зросла на 30%, республіканська — на 47% і місцева — на 90%. Пересічне зростання всієї промисловості України за півріччя проти відповідного півріччя минулого

року становить 42,7%¹⁰. Гуртова продукція ценової промисловости України за попередніми підрахунками (за цінами фактичної реалізації без цукру) дійшла 1.800 міл. карб.

Недовиконання плану за 1 півріччя становить:

	у %%
Вугілля	3,9
Чавун	3,2
Сталь	2,7
Прокат	1,5
С.-г. машини	9,7
Пожежні машини	4,1
Кальц. сода	4,8
Каустична сода	11,1
Суперфосфат	7,9

У зв'язку з тим, що недовиконано по окремих галузях промисловости піврічні пляні, країна недобрала: 679 тис. тонн вугілля, 54 тис. тонн чавуну, 41 тис. тонн сталі, на 10 міл. карб. с.-г. машин, 5 тис. тонн кальцинованої соди, 6,5 тис. тонн суперфосфату тощо.

Хоч і маємо деяке недовиконання плянів, все ж таки величезні успіхи у промисловому розвитку безперечні.

Чим же пояснити такі винятково високі темпи зростання промислової продукції? Величезні успіхи промислового розгортання здобуто, передусім, у наслідок широкого громадського руху, що охопив робітничі маси. Соціалістичне змагання, це — безпосереднє виявлення трудового піднесення та героїзму широких робітничих мас. Соціалістичне змагання, що розгортається, рішуче спростовує теорію буржуазних економістів про те, що в соціалістичній країні неможливе змагання. Цю вигадку в свій час дуже рішуче спростовував Ленін. Тепер соціалістичне змагання вступає у вищу стадію — ударництво. Ударні бригади та цехи є те нове в робітничій класі, що виявляє перед нами нові величезні можливості.

Успіхи промислової реконструкції знову демонструють величезні переваги плянкової системи, що забезпечують раціональне географічне розташування промисловости, найефективніше використання коштів, велетенську можливість їх концентрувати та швидко ними маневрувати. Що більшого масштабу набирає будівництво, то очевидніші стають успіхи плянкового господарства.

Здобуті наслідки були б неможливі, якщо б не внесли нових революційних методів в організацію праці та виробничі процеси. Безперервне виробництво уможливило використовувати промислове встаткування протягом 360 днів замість 300, що дало нові можливості збільшити промислово продукцію. Дивуючись з розмаху цього заходу, наші вороги змушені були визнати, що Радянський Уряд не втратив „свіжості“ у здійсненні величезних реформ. Запровадження 7 годинного робочого дня створило нові можливості, щоб підняти продукційність праці.

Величезних успіхів дійдено і в засвоєнні нової техніки. В одній із німецьких газет повідомляли, що СРСР зумів набути за невеликий час силу нового технічного знання. Поруч старих підприємств та застарілих методів виробництва дедалі більше з'являється нових підприємств, організованих за останнім словом техніки, та нових метод виробництва на старих підприємствах.

Відзначаючи всі ці успіхи, треба в той же час тверезо оцінювати хибі. Найважливіша хіба, величезніший прорив у будівництві промисловости — це недовиконання якісних показників плянів. 1928-29 р. про-

дукційність праці зросла на 13,6% тимчасом як за пляном вона мала зрости на 15,4%. Зарплата ж збільшилась на 9,4% тимчасом як за пляном запроєктовано 7,4%. Гірш за все зі зменшенням собівартості. Загальне завдання зменшити собівартість по промисловості України в 1928-29 р. становила 6,4%, а фактично собівартість зменшено на 5,3% (без цукрової промисловости). У першому півріччі 1929-30 р. союзна промисловість зменшила собівартість на 5,9%, республіканська на 7% і місцева на 9%. Плян зменшення собівартості Союзна промисловість виконала на 54%, республіканська на 64% і місцева на 66%. У березні зменшення собівартості вже наблизилось до плянових проектувань. Це доводить, що проектування в справі зменшення собівартості були цілком реальні та здійсненні. Треба також відзначити, що по цілому ряду галузів промисловости спостерігається гостре погіршення якості продукції.

Недостатні наслідки в зменшенні собівартості і погіршення якості продукції в цілому ряді галузів промисловости сталися, головню, через те, що недосить використано ефект від капіталовкладень, незадовільне технічне керівництво, керівники ряду підприємств не вміють опанувати реконструктивні процеси, недостатні раціоналізаторські заходи та науково-дослідча робота і зовсім недосить уваги приділяють боротьбі з утратами в виробництві. Прорив у промфінплянх з якісними показниками — явище надзвичайно загрозливе. Через те виконання якісних показників плянів стає найважливішим і першочерговим завданням.

Перше півріччя „хребтового“ року дозволяє оцінити загальні перспективи виконання п'ятирічки. Ці перспективи в цілому наша країна усвідомила. Невипадково широкі маси пролетаріату викинули гасло „виконати п'ятирічку за чотири роки“. Це гасло базується на реальному відчутті життя, на здобутих успіхах. Реальність цього гасла стає очевидна вже з того факту, що в низці вирішальних галузів промисловости ми випереджуємо виконання проектувань на рік. Це видно з такої таблиці:

	(У тис. тонн.)		
	1929-30 р. за п'ятирічку	1929-30 р. за кон. чис.	1930-31 р. за п'ятирічку
Донпаливо	36.152	40.000	41.667
Кокс	5.270	5.970	5.985
Залізо	6.030	7.480	7.330
Чавун	3.360	3.915	4.350
Сталь	2.751	3.265	3.660
Прокат	2.220	2.645	2.887

Отже, у виконанні проектувань з металу та палива другий рік п'ятирічки йде приблизно на рівні третього року. У такому ж стані перебуває ряд галузів машиннобудівельної промисловости (трактори, машини постійного та змінного струму тощо).

Успіхи у вирішальних галузях промисловости й значне перевиконання проектувань п'ятирічки дають можливість перепроєктувати увесь п'ятирічний плян на базі здійснення п'ятирічної програми на 4 роки.

Промисловість УСРР за п'ятирічним пляном мала дати за п'ятиріччя продукції на 19,565 мільярдів карб. Коли цю справу пильно проробили в Укрдержплян, то виявили, що можна довести продукцію приблизно до 19-ти мільярдів карб. за 4 роки. За новим проектуванням група „А“ за 4 роки має дати продукції на 13,087 міл. карб. (за п'ятирічним пляном 12,541 міл. карб.), група „Б“ за 4 роки — 6,054 міл. карб. (за п'ятирічним пляном 7,024 міл. карб.). Програму групи „Б“ применшено. Через це обсяг продукції за 4 роки може перевищити проектування п'ятирічки.

Проектування з вугілля та металургії видно з такої таблиці:

(У тисячах тонн):

	1930-31 р.	1931-32 р.	1932-33 р. за п'яти- річною
Донпаливо	54,000	68,000	52,000
Кокс	8,637	10,827	8,910
Залізо	9,681	12,058	10,191
Чавун	5,439	6,932	6,635
Сталь	4,500	5,700	5,715
Прокат	3,600	4,550	4,508

Проектування з донпалива, коксу та руди для четвертого року п'ятирічки чимало перевищують проектування п'ятого року п'ятирічного пляну. Окремі галузі циклу важкої індустрії щільно пов'язані між собою, що має нас гарантувати у виконанні плянів від диспропорції. Можливість здійснити нові проектування залежить від своєчасного засвоєння вкладень, пуску нових підприємств у встановлені терміни, посилення реконструкційних та раціоналізаційних заходів на базі сучасної техніки та дальшого розгортання ініціативи й самодіяльності широких робітничих мас.

Щоб скоріше визволитись від закордонної залежності та форсувати зміцнення обороноспроможности країни, щоб скоріше індустріалізувати країну, треба за центральне завдання поставити посилення розвитку машинобудівництва. У контрольних числах на 1930-31 р. центральною ідеєю розгортання промисловости має стати розвиток машинобудівництва. Останні успіхи машинобудівельної промисловости (збудування потужних турбін, автомобілів, тракторів тощо) свідчать про те, що ми в дій галузі можемо посуватися далеко швидкими темпами. Особливої ваги набуває розвиток машиннобудівництва у зв'язку з процесами колективізації сільського господарства. Село, що перебудовується на соціалістичних засадах, ставить перед промисловістю величезні вимоги на с.-г. машини (трактори, комбайни тощо). Останнього часу також виявлялося відставання технічної бази НКШ. Остання постанова Союзного Уряду визнає потребу збільшити виробництво паровозів у 1930-31 р. до 1.000, що ставить перед машиннобудівництвом України нові завдання. За новим проектуванням передбачено виробити 1930-31 р. 490 паровозів, 1931-32 р. — 760 (1932-33 р. за п'ятирічною — 580 паровозів). Намічено виробити казанів в 1930-31 р. — 120.000 кв. метр., 1931-32 р. — 180.000 кв. метр. (1932-33 р. — за п'ятирічною — 149.000 кв. м.). Намічено виробити 1930-31 р. трансформаторів на 750.000 квт. 1931-32 р. — 1,5 мільйонів квт. (за п'ятирічною 1932-33 р. — 690.000 квт.). Намічено вельми перевищити проектування п'ятирічки з тракторів, зважаючи на постанову Союзного Уряду закінчити будування Харківського заводу до червня 1931 року.

Коректуючи п'ятирічку, особливу увагу приділили хемічній промисловості, що має вельми важливе значіння. Гуртова продукція хемічної промисловости групи „А“ на 1930-31 р. має становити за намітками 256 мільйонів карбованців (216 міл. карб. за п'ятирічним пляном) і на 1931-32 р. — 409 міл. карб. (за п'ятирічним пляном 315 міл. карб.). Року 1931-32 хемічна промисловість приблизно досягає проектувань п'ятого року п'ятирічки.

По-новому ставлять справу розвитку промисловости, що переробляє с.-г. сировину. Широкий процес колективізації, що охопив бідняцько-середняцькі маси села, створює величезні можливості, щоб підсилити сільсько-господарську базу промисловости. Плянано-регулятивний вплив на процеси реконструкції сільського господарства дедалі поширюється і вже тепер дозволяє деякою мірою подолати елементи стихійности

в розвитку сільсько-господарського виробництва. Збільшення пляного впливу на сільське господарство стало можливе на базі зміцнення індустріалізації країни і, зокрема, розвитку хемічної промисловости та с.-г. машино-будівництва. Нові умови розвитку сільського господарства дозволяють внести великі зміни в напрямок розвитку ряду с.-г. районів. Нові проєктування Наркомзему намічають особливо інтенсивне збільшення технічних культур. Запроваджують цілком нові культури, що мають величезне народньо-господарче значіння (соя). За проєктуванням Наркомзему УСРР, площа під текстильними поширюється на 1932 р. до 662.000 га (проти 203.000 га 1930 р.), під соєю—до 600.000 га, (1930 р.—70.000 га), під олійними—до 1.800.000 га (1930 р.—1.340.000 га). Загалом технічних культур більшає за два роки з 2.400.000 га до 3.900.000 га; площа під кукурудзою—з 1.900 тис. га до 3.500 тис. га, під цукровим буряком—з 832 тис. га до 1.300 тис. га.

Щоб засвоїти всю цю масу сировини, доведеться надзвичайно розгорнути промисловість, що переробляє с.-г. сировину. Проєктування розвитку окремих галузів промисловости на сільсько-господарській сировині видно з такої таблиці:

	1930-31	1931-32	1932-33 за п'яти- річчю
Цукор пісок. (тис. цент.)	17.277	24.288	19.600
Олія (тис. тонн)	68	104	99
Совєва олія (тис. тонн)	—	20	—
Мішки (ман. шт.)	57	87	50
Крохмаль (тис. тонн)	13,9	18	14,7
Махорка (тис. ящ.)	2.400	2.650	2.400

Ці проєктування, певно доведеться ще збільшити. Тут не взято на увагу збудування кукурудзяних комбінатів. Також у проєктуваннях не відбито нові настановлення розвинути олійництво, маргаринову промисловість тощо. Розвиток усієї цієї групи галузів промисловости має величезне значіння тим, що забезпечить піднесення споживання широких трудящих мас.

Загальний обсяг капітальних вкладень у промисловість України становив 1928-29 р. 433 млн. крб. і 1929-30 р. за пляном із додатковими асигнуваннями 911 млн. крб. За першим, надто орієнтовним варіантом коректованої п'ятирічки, намічено вкласти 1930-31 р. щось із 1,8 млрд. і 1931-32 р. щось із 2,5 млрд. крб. Проєктування капіталовкладень на 1930-31 та 1931-32 р.р. цілком обґрунтоване з погляду народньо-господарських потреб. Проте, складаючи контрольні числа, це проєктування, певно, доведеться чимало зменшити, зважаючи на загальні ресурси країни. В окремих випадках можливо буде зменшити асигнування, не зменшуючи фізичний обсяг програми.

Переважну частину вкладень спрямовують на важку індустрію. Так, 1930-31 р. вкладення в групу „А“ намічено розміром коло 1.650 млн. крб., групу „Б“—140 млн. крб. На 1931-32 р. вкладення в групу „А“ намічено приблизно розміром 2.450 млн. крб., групу „Б“—240 млн. крб.

За програмою капіталовкладень передбачено збудувати багато великих підприємств. Найважливіші об'єкти металургії—це Запорізький завод, Ново-Маріопільський завод і Криворізький завод. Першочерговість визнано за Запорізьким заводом. Дальшу черговість будування металургійних заводів треба пильно вивчити найближчим часом і остаточно встановити. Все більше з'ясовується, що першочерговість після запорізького заводу слід визнати за Маріопільським.

Обсяг вкладень у ці заводи на 1930-31 та 1931-32 р.р., вираховано орієнтовно на суму коло 550 млн. крб. До коректованої п'ятирічки цілком

включено збудування Дніпрокомбінату. За постановою Президії ВРНГ, як відомо, вартість Дніпрокомбінату визначено розміром 580 млн. крб. і на поточний рік призначено 50 млн. крб. Терміни, що їх установила ВРНГ для будування всіх заводів комбінату, цілком прийняті і здійснені.

У машинобудівельній промисловості запроєктовано 42 нових заводи з витратами протягом найближчих двох років приблизно на 520 млн. крб. Чималу частину заводів уже будують (велозавод, завод підшипних зализниць, тракторний, верстатобудівельний, кіноапаратури тощо). Усі об'єкти машинобудівельної промисловості пов'язано з потребами промисловості та сільського господарства.

Чималі вкладення запроєктовано на коксові устави. Вкладення на будування коксових устав на найближчі два роки намічено сумою щось із 180 млн. крб. Великого розмаху набирає будівництво хемічної промисловості. Проектують збудувати 7 амоніако-тукових комбінатів, 2 суперфосфатні заводи, два заводи поташу, Дніпрохемкомбінат тощо. Загальний розмір вкладень у хемічну промисловість визначено на два роки сумою приблизно 270 млн. крб.

У промисловості групи „Б“ нове будівництво пов'язано переважно з реконструкцією сільського господарства. Проектують ряд підприємств первісного оброблення бавовни, прядива, 4 нові цукроварні, 400 буряко-сушарок, олійниці тощо. Вельми важливого значіння набуває будування заводів для перероблення сої та кукурудзи. В результаті попереднього пророблення визнано за доцільне будувати кукурудзяний комбінат на Україні на 400 тис. тонн у районі Дніпропетровського.

Успіхи в капітальному будівництві нашої країни — безперечні. Яскравим доказом цих успіхів є будування Сталінградського Тракторного заводу, що ним захоплювались закордонні експерти. Але, поруч успіхів, ми мусимо відзначити в капітальному будівництві і силу хиб. Будівництво недосить механізовано й раціоналізовано. Проекти систематично спізнюються. Нові об'єкти, як правило, несвоєчасно вступають в експлуатацію. Усе це здорожчує будівництво та зменшує запроєктовану продукцію. Надалі в будівництві ми натрапимо на ще більші труднощі. Ці труднощі походять від того, що ми вступили тепер у таку добу, коли проектування своїми масштабами та значінням уже починають випереджувати європейські та американські зразки (Маріюпільський завод на 4 млн. тонн). Такий розмах та масштаб будівництва вимагають зосередити всю увагу наступними роками на справах проектування та організації будівництва. Проектувальні будівельні організації повинні посісти одне з центральних місць у системі органів, що керують та спрямовують народньо-господарське будівництво країни.

Загальні шляхи розвитку промисловості України обґрунтовано досить докладно в п'ятирічному плані. Коректування п'ятирічки не дає нічого принципово нового для цих обґрунтувань. Спроби послабити роль та значіння України в циклі важкої індустрії країни (дискусія про Криворізьку руду) зазнали поразки. Постанова ЦК ВКП(б) про Криворізьку руду дає виразну й чітку відповідь на перспективи розвитку цієї галузі промисловості.

Уся сума проектувань щодо промисловості України з народньо-господарчого погляду обґрунтована. Корективи, внесені до п'ятирічки базуються на успіхах будівництва останніх років. Ці успіхи та сучасні досягнення техніки ставлять по-новому ряд проблем і висувають нові завдання. Усю суму нових реконструктивних завдань треба цілком відбити в остаточних і вточнених корективах п'ятирічки.

А. М. КУЗНЕЦОВ

Энерговооруженность труда по запроектировкам пятилетнего плана нар. хоз-ва СССР*)

Вопрос энерговооруженности труда, несмотря на значительную литературу, появившуюся за последнее время, не имеет еще вполне ясной и точной его постановки и, разно понимаемый разными авторами, он не имеет еще даже определенного целеназначения. Охватываемые анализом области труда обычно сопоставляются при разных объемах и содержаниях, причем за редкими исключениями принимается во внимание не вся энергия в целом, а лишь те или иные ее виды, не всегда правильно относимые к рассматриваемой области труда. Статистика разных стран, а в Союзе — различных учреждений по существу несопоставима, да и методология ее изменяется чуть ли не ежегодно. Эта нечеткость постановки всего вопроса отразилась и в запроектировках пятилетнего плана нар. хоз-ва как СССР, так и ССРС, и не имеется весьма многих данных для полного и правильного его освещения. Методологии этого вопроса автор посвящает специальный труд; в данном же наброске придется ограничиться очень небольшой частью этого вопроса, заранее оговариваясь о значительной условности сопоставлений, а также и многих выводов.

Проследить энерговооруженность даже в оговоренном нами несовершенном виде удастся лишь по одной промышленности; ни по сельскому хозяйству, ни по транспортным предприятиям (мастерские и депо), ни по техническим предприятиям НКТорга и кооперации, ни по коммунальным предприятиям сделать это оказывается невозможным, вследствие отсутствия самых основных данных. Между тем энерговооруженность, особенно в сельском хозяйстве, лучше чем все другие показатели дала бы возможность вскрыть природу предполагаемой реконструкции. Однако, от этой задачи на ближайшее время придется отказаться.

Чтобы правильнее оценить изменения в вооружении труда в промышленности, мы даем характеристику вооружения его не только энергией, но и основным капиталом, так как без этого нельзя полностью оценить значение энерговооружения. Кроме того мы даем общую энергетическую характеристику Украины, как среду, как фон, на котором происходят нижеописываемые изменения энерговооруженности труда в промышленности.

Конечно, было бы очень ценно одновременно осветить и другие факторы, вооружающие труд, именно изменения в социальных, гигиенических, культурных и др. условиях труда. Это однако вывело бы нас

*) Прим. В целях упрощения все сноски (ссылки на источники) помещены в конце статьи; в тексте отмечены лишь соотв. номера ссылок.

далеко за рамки намеченного наброска, который в основном имеет целью оденить запроективку по варианту корректированного пятилетнего плана в сопоставлении с таковой по первому варианту. За исходный для сравнений принят 1927-28 г., в ценах которого принимаются приводимые ценностные выражения. Так как по промышленности данные корректированного варианта относятся к 1931-32 году, а первого варианта к 1932-33 году, то сравниваются данные поэтому не одного и того же года, а конца пятилетки первого варианта с концом четырехлетки второго, корректированного варианта; в некоторых же случаях, напр., по общим показателям мы сравниваем данные последнего года и того и другого варианта пятилетнего плана развития нар. хоз-ва УССР. Наконец, уславливаемся последний год первого варианта пятилетнего плана развития нар. хоз-ва, т. е. 1932-33 г., называть „последним годом старой пятилетки“, а 1931-32 и 1932-33 г. нового корректированного пятилетнего плана — соотв. „четвертым и пятым годами коррект. пятилетки“.

* * *

1. Общая мощность всех электрических станций УССР за пятилетие по старой пятилетке возрастает с 469300 квт. (в 1927-28 г.) до 138520 квт.; до 1250000 квт. (приблизительно) в четвертый год и до 2077470 квт. в пятый год коррект. пятилетки *. Последняя дает, следовательно, увеличение в 4,43 раза вместо 2,95 старой пятилетки в последний их год. Вследствие невозможности окончить Днепрострой годом раньше, полностью осуществить „пятилетку в четыре года“ не удастся, и четвертый год корректированной пятилетки получает мощность немного меньшую, чем пятый старый. Динамика развития станций получается необычайно высокой; однако сопоставление ее с таковой других государств не дало бы нужных представлений по ряду причин, в частности, вследствие крайне малой величины установленной мощности в исходный год. В С. А. С. Ш. рост установленной мощности (коммерческ. и гор. самоупр. эл. станций), аналогичный приведенному для корректированной пятилетки, произошел примерно в 7 лет (1888-1895) ¹⁾. Мощность станций Украины в 1927-28 г. была ниже таковой Испании и Бельгии в 1920 году; наметка коррект. пятилетки для 1932-33 г. дает достижение, равновеликое Франции в 1920 году ²⁾.

В итоге можно констатировать, что намеченная коррект. пятилеткой установленная мощность является отнюдь не преувеличенной и весьма далекой от достижений других индустр. стран даже нашего материка; тем не менее темп развития принят очень сильный; корректированная пятилетка дает показатели значительно лучшие, чем первоначальная — „старая“.

2. Ежегодные капитальные затраты на строительство новых электростанций, достигавшие в 1927-28 г. — 71,1 м. р. ³⁾ и в 1928-29 г. — 82,6 м. р., в последний год коррект. пятилетки оцениваются примерно в 200 м. р. ⁴⁾; затраты, таким образом, отстают по темпу от роста мощности, вследствие рационализации строительства и укрупнения станций. Сравнивая динамику капиталовложений в электр. станции с ростом народного дохода, можно констатировать, что усиление размера их, несомненно, идет за счет изменений в распределении народного дохода и притом в сторону электрификации, сильного повышения удельного веса расходов по электростроительству.

3. Рост установленной мощности электр. станций сопровождается определенной тенденцией концентрации выработки эл. энергии в крупных районных станциях, причем имеются две основные линии: а) укрупнять станции и б) обслуживать комплексы потребителей из возможно-боль-

шего числа отраслей нар. хозяйства. Интересную характеристику дают приводимые ниже три строки цифр *).

1927-28 г. 1932-33 г. ст. п. 1931-32 г. (кор. п.) 1932-33 г. (кор. п.)				
Мощность всех электр. ст. (в квт.)	469300	1385200	1250000	2077470
Мощность районных ст.	20000	658000	745200	1520600
%% мощн. районных от всей	4,3%	47,5%	60%	73%

Как видно, тенденция концентрации чрезвычайно ярко выражена и в скорректированной пятилетке значительно обгоняет предположения старой.

Если учесть, что в промыш. и коммунальн. станциях, не попавших в число районных, проявляется в проектировке тенденция *комбинирования* в качестве станций, производящих тепло для технологических и др. нужд и попутно эл. энергию, что придает им особый характер, близкий к районным станциям сложного назначения, то надо признать, что электрификационная база на Украине получает глубокую реконструкцию, весьма положительного характера. Интересно еще отметить одно важнейшее направление в строительстве электрических, в особенности районных станций — стремление использовать энергию падения воды (около 400000 квт.) и местных топлив (318000 квт. на бур. угле и 77000 на торфе, всего 395000 квт.), причем на то и другое переводится почти половина всей мощности районных эл. станций; оставшая мощность питается так назыв. низшими сортами угля, к каковым причисляется и антрацитный штыб (с последним однако автор никоим образом согласиться не может). Концентрация выработки влечет за собой развитие линий электропередач с соотв. подстанциями, но компенсируется уменьшением нужных резервов, удешевлением установленного киловатта (вследствие укрупнения станций) и улучшением эксплуатационных показателей и себе-стоимости выработки эл. энергии.

В 1927-28 г. себестоимость эл. энергии на фаб.-зав. станциях была около 4,8*) коп. за квт., а на всех прочих 8,36 к.) средняя же взвешенная равна приблизительно 6 коп. за квтч. (6,13 к.). На 1932-33 г. скорректир. пятилетки *себестоимость* эл. энергии можно ожидать в 3 коп. как среднюю взвешенную (точнее 2,84*)). Как видно, следует ожидать очень значительного удешевления энергии (для получения цены у потребителя, к последней цифре надо прибавить около 20% на стоимость передачи энергии). *Продажная* стоимость эл. энергии в 1922-23 г. была в среднем: СШ — 4,2 к., Канада — 2,88 коп., Швейцария — 2,4, Сев. Италия — 1,84 к. за квт. ч.)

Несмотря на большое удешевление энергии мы сильно отстаем от стран с преобладанием гидро-электростанций. Однако, в это пятилетие больше снижение вряд-ли достижимо.

4. *Потребление* электрич. энергии с 1305 мил. квт. ч. в 1927-28 г. поднимается в последние годы старой пятилетки до 4680 мил. квт. ч., в скорректированной — до 8346 м. квт. ч.*), т. е. соответственно увеличивается в 3,6 раза и в 6,4 раза (в четвертый год коррект. пятилетки — в 3,7 раз), что дает значительный обгон потребления против установленной мощности; это означает, что при громадном возрастании пользования электрич. энергией это достигается с относительно меньшими затратами, так как установленная мощность лучше используется, т. е. установленная мощность с 2780 часов работы в году (условн. коэф. установленную мощность) поднимается в последний год; по первой пятилетке — до 3380 часов, а по второй — до 4025 часов. Эти данные

и относительно и абсолютно являются высокими и весьма удовлетворительными. Так как потребление всей энергии и количество, приходящееся на одного жителя, является характерным и сравнимым с данными других государств, то приводим ряды соответ. цифр.

	1927-28 г.	1932-33 г. (ст. пят.)	1931-32 г. (кор. п.)	1932-33 г. (кор. п.)
Потребл. электр. энергии млн. квт.-ч.	1304,96	4680	4800	8346
Коллич. населения млн. чел.	30,206	32,334	31,920	32,334
Эл. энергии на душу на- сел. квт.-ч.	43,2	148,0	152,0	264,0
Отпущено энерг. район. эл. стан млн. квт.-ч. .	—	1887	2238	6978
% отпущ. район. стан. ко всему потреблению	0%	40%	46,7%	83,6%

Таким образом, с 43,2 квт.-ч. на душу потребление эл. энергии возрастает до 148 квт.-ч. в стар. пятилетке и до 264 квт.-ч. в новой (в посл. год).

Потребление Англии на 1 душу населения в 1922-23 г. было 200 квт. ч.⁵⁾, Швейцарии в 1925 г.—720 квт. ч.⁶⁾, С. А. Ш. в 1923 г. свыше 600 квт. ч.²⁾.

Строки 4 и 5 указывают, что в выработке эл. энергии районные станции занимают еще больший процент, чем по мощности, доходя в коррект. пятилетке в последний год до 83,65% от всей вырабатываемой эл. энергии.

5. Представляет большой интерес процентное распределение потребляемой эл. энергии между отдельными областями народного хозяйства.

	1927-28 г.	1932-33 г. (ст. пят.)	1932-33 г. (кор. п.)
Промышленность	36,3%	89,3	91,8%
Коммунал. х-во и быт . . .	10,5%	7,1	4,5
Сельское х-во	0,4	1,8	2,6
Транспорт	2,8	1,8	1,1
	100%	100%	100%

Доля участия промышленности в потреблении эл. энергии неизменно растет, резко поднимается доля сельского хозяйства (с 0,4% в 1927-28 г. до 2,6% в 1932-33 г. кор. пятл.). Надо оговорить, что потребление эл. энергии в сельском хозяйстве по самым последним данным надо ожидать еще большим, почти догоняющим потребление городов.

Если учитывать и механическую электроэнергию, то повышается доля транспорта (за счет двигателей паровозов, судов, авто и авно) и сельского хозяйства (за счет тракторов, авто и мелких двигателей). Точных данных однако наша статистика не имеет, а по транспорту представило бы затруднение разделение мощности двигателей между УССР и другими республиками Союза.

Приведенные процентные соотношения указывают, между прочим, что вопрос энерговооруженности труда на ближайшее время особую остроту имеет в промышленности, где задалживается около 92% всей эл. энергии.

6. Одним из чрезвычайно существенных показателей является *размер потребления топлива*; для Украины расход топлива всех видов

в условных (по 7000 калорий теплосодержания) единицах *) выражается в след. цифрах:

	1927-28 г.	1932-33 г. (ст. п.)	1932-33 г. (кор. п.)
Всего	17,384,000 тн.	25,006,400 тн.	38,918,000 тн.
Потребление каменного угля на 1 жителя . . .	0,577	0,790	1,205
Потребление в натураль- ном весе на 1 жителя . .	0,54	—	1,35

Соответственный расход всякого топлива в условных единицах на 1 жителя по всему Союзу в 1932-33 г. по данным „предварительного проекта расширен. варианта топливного плана“, составленного работниками ВСНХ СССР и Всесоюзной Топливной конференции 1930 г., равен приблизительно 0,8 тн. (129078:162000), т. е. цифры по Украине много выше, чем средняя по всему Союзу (почти на 50%). Расход каменного угля по другим странам на 1 жителя равнялся в 1918 г. (для последних лет цифры изменились немного): САСШ—5,5; Великобритания—4,2; Германия—3,6; Франция—1,5. Как видно, при общем большом росте потребления топлива, в особенности учитывая значительное снижение удельного потребления его (т. е. снижение абсол. количества расходования на одну единицу продукции за счет рационализации технологических процессов), СССР будет все еще значительно отставать даже от Германии. Во всяком случае, корректированная пятилетка дает значительное улучшение против старой.

Повышение против средней Союза объясняется большим удельным весом металлургии в промышленности Украины, дающей специфическую структуру ее по углеемкости.

7. Более глубокое представление об энерговооруженности труда на Украине дает более детальное рассмотрение показателей по промышленности Украины. Приводим ряды *потребления энергии в промышленности и мощности установленных мех. и эл. первичных двигателей*. (см. сл. стр.).

Из этой таблицы видно, как сильно растут мощность и потребление энергии, причем потребление электр. энергии для корректированной пятилетки оказалось в 2 раза выше против старой пятилетки; против исходного же 1927-28 г. оно возрастает в 7,35 раза. По всему потреблению и от механических и от электрических первичных двигателей соответствующие цифры равны 1,7 раза и 6,2 раза.

Далее, можно констатировать, что использование механической мощности полнее (коэф. использования больше), чем электрической; это объясняется тем, что механический непосредственный привод оставляется, главным образом, при крупных механизмах, действующих хотя иногда и с меняющейся мощностью, но круглые сутки, — воздуховки, прокат, подъемные шахтные машины, — причем резерва здесь обычно не имеется.

	1927-28 г.	1932-33 г. (ст. п.)	1931-32 г. (кор. п.)	1932-33 г. (кор. п.)
Коэф. использ. электр. генерат.	3000	4020 ?)	3400	3650
„ „ „ чисто механ. мощи.	4115	4500	5000	5800

Третий чрезвычайно интересный момент, который можно наблюдать в табл. 2, это рост электрифицирования промышленности. Строки 4 и 8 дают соответственные величины, — одна по количеству энергии, другая по мощности установленных первичных двигателей. Почти

Прим. (?) обусловлен недостаточностью мощности в резервах.

Табл. 2

Данные д/пром. УССР	1927-28 г.	Стар. пят. 1932-33 г.	Коррект. пят.	
			1931-32 г.	1932-33 г.
1. Потребление эл. энергии всего	942,646	4219,000	6600	8442 мил. квт. ч.
вт. ч. по гр. А.	835,827	—	—	" "
по гр. Б.	106,819	—	—	" "
2. Потребление механ. энерг. всего	1038,216	2950,0	3960,0	3800 " "
вт. ч. по гр. А.	736,634	—	—	" "
по гр. Б.	301,582	—	—	" "
3. Потребл. мех. и эл. энерг. всего	1980,862	7169,0	10560	12242 " "
вт. ч. по гр. А.	1572,461	—	—	" "
по гр. Б.	408,401	—	—	" "
4. Степень электрификации по колич. энергии — по всей промышленности всего	47,4	58,9	62,5	69 % %
по гр. А.	53,0	—	—	" "
по гр. Б.	26,2	—	—	" "
5. Установлен. мощность электрич. генераторов за- даживающая промышлен. (с резервами) всего	315000	1050000	1940000	2320000 квт.
по гр. А.	266600	—	—	" "
по гр. Б.	48400	—	—	" "
6. Установ. мощность дви- гателей чисто механич. энергии в промпредпр. всего	252445	655000	792000	655000 "
по гр. А.	191450	—	—	" "
по гр. Б.	60995	—	—	" "
7. Установ. мощность, зада- живаем. промышл. в мех. и электр. генерат. всего	567445	1705000	2732000	2975000 "
по гр. А.	458050	—	—	" "
по гр. Б.	109395	—	—	" "
8. Степень электрификации по мощности всего	55,5	61,6	71,2	% %
по гр. А.	58,3	—	—	" "
по гр. Б.	44,2	—	—	78

70% всей энергии будет получаться от электрических генераторов, причем корректиров. пятилетка дает значительно лучшие результаты, обгоняя старую пятилетку уже в 1931-32 году.

8. Если посмотреть на географическое размещение главных масс потребления эл. энергии, то можно видеть, что 86% всей эл. энергии и 89% потребляемой промышленностью в 1932-33 г. (кор. п.) приходится всего лишь на два района — Донбасс и Приднепровье, причем особенно бурный рост проявляет Приднепровье; так, Донбасс с 1139 мил. квт. ч. в 1929-30 г. увеличивает потребление эл. энергии до 3280 м. квт. ч. (почти в 3 раза), а Приднепровье (т. е. Запорожье, Днепропетровск, Каменское, Кривой Рог, Никополь и др. связанные общей сетью эле-

ктропередач) — с 358 мил. до 3570 м. квт. ч. (почти в 10 раз), обгоняя при этом Донбасс и по абсол. величине потребления эл. энергии.

Это чрезвычайно поучительное явление, так как вне всякого сомнения (рассмотрением анализа состава потребителей это легко доказывается) такой рост обуславливается, главным образом, наличием крупной энергетической базы, остальное же сырье играет лишь вторую роль. Это положение справедливо и для Донбасса, где энергетической базой является уголь, но еще ярче и показательнее оно для Приднепровья, где энергет. базой является падение воды, где вода в меньшей степени, чем уголь, представляет из себя сырье для технологических процессов и где почти все остальное основное сырье является привозным. Украина имеет еще значительные энергетические базы: на воде — Южн. Буг, на буром угле — Александрия и на торфе — Черниговщина; в дальнейшем развитии пром. центров эти пункты следует подвергнуть анализу и синтезу в отношении образования в них крупных комбинатов.

9. *Виды промышленности, являющиеся главными потребителями эл. энергии в 1932-33 (кор. п.)* будут: металлургия (2024 м. квт.-ч.), синтез аммиака (1400 м. квт.-ч.), каменноугольная промышленность (1320 м. квт.-ч.), алюминиевая промышленность (776,8 м. квт.-ч.) коксование (180,6 м. квт.-ч.), железорудная (230,8 м. квт.-ч.), силикатная (170 м. квт.-ч.), сел.-хоз. машиностроение (168 м. квт.-ч.), метизделия (155 м. квт.-ч.) и электросплавы (143 м. квт.-ч.); остальные являются относительно небольшими потребителями. В 1927-28 г. вовсе отсутствовал такой мощный потребитель, как синтез аммиака, который в 1932-33 г. (кор. п.) будет занимать второе место по величине потр. энергии. Интересно, что в 1927 году во всем мире на азотную промышленность было израсходовано 7 млрд. ⁹⁾ квт.-ч. (8,36 квт.-ч. на 1 тонну чистого азота), главная масса которой приходится на Германию, где израсходовано 2,21 млрд. квт. ч. ⁹⁾ (3,83 квт.-ч. на 1 т. чистого азота); по проектам украинской азотной промышленности на синтез аммиака расходуется 1,4 млрд. квт.-ч. ^{*}) (3,5 квт.-ч. на 1 т. аммиака), и таким образом в этой новой промышленности мы можем занять второе место в мире. Большими потребителями являются также алюминиевое производство и электросплавы, почти новые для нашей промышленности. Таким образом, мы видим, что структура промышленного потребителя эл. энергии резко меняется против 1927-28 г.; корректированная пятилетка отличается против старой пятилетки резким увеличением потребления и по синтезу аммиака (на 350%) и по алюминию (на 50%). Эти новые отрасли, весьма энергоемкие, требуют, кстати сказать, относительно небольшого числа рабочих.

10. *Количество топлива, потребленное в промышленности*, за вычетом расхода его на образование эл. и механ. энергии и без бытового потребления (выдача рабочим), характеризуется следующим рядом цифр:

	1927-28 г. (ст. п.)	1932-33 г. (кор. п.)	1931-32 г. (кор. п.)	1932-33 г. (к. п.)
Условн. топлива в млн. тн.	8260,5	16493,7	22676,9	30280,0
Против 1927-28 г. увеличение в %	—	+ 100	+ 174%	+ 267%

11. Значительные трудности представляет определение числа рабочих в промышленности, распределение их по сменам и выработанным или числа чел.-дней в году. Общее количество рабочих принято по данным секции труда Укргосплана, а посменность и число проработанных чел.-часов принято примерно, с учетом тенденции усиления II и III смены и улаживания всех коэффициентов (выхода, количества

раб. дней и пр.) в некотором соответствии с намечающимися изменениями за последние годы.

	1927-28 г.	1932-33 г. (ст. п.)	1931-32 г. (кор. п.)	1932-33 г. (кор. п.)
1. Число рабочих во всех сменах (среднее)	655829	832000	855000	— тыс. чел.-час.
2. Число рабочих в наиб. смене	381500	438000	450000	— " "
3. Сменность (1:2)	1,72	1,90	1,90	— " "
4. Число проработанных чел.-часов в году	1174961,0	1515000,0	1567000,0	— " "
5. Число прораб. чел.-час. в наиб. смене	760610,0	854100,0	877500,0	— " "

Эта весьма приближенная запроектировка дает при корректированной пятилетке в ее четвертый год небольшое превышение цифр 1932-33 г. старой пятилетки при очень, кстати сказать, значительном превышении продукции промышленности.

К сожалению, распределения рабочих по группам промышленности для последних годов пятилетки не имеется; для 1927-28 года в группе А было 449700 раб., а в группе Б—206129 раб.

12. Валовая продукция промышленности и чистая продукция имеют следующие величины (в мил. рублей и в ценах 1927-28 г.):

	1927-28 г.	1932-33 г. (ст. п.)	1931-32 г. (к. п.)	1932-33 г. (к. п.)
Валовая продукция:				
Всего	2833,4	6388,0	8812,0	—
по гр. А	1391,3	3787,4	5492,0	—
по гр. Б	1442,1	2600,6	3320,0	—
Чистая продукция:				
всего	1373,1	—	2530,0	3784,0
по гр. А	720,6	—	1943,0	2954,0
по гр. Б	652,5	—	587,0	830

Т. о. ценность валовой продукции на четвертый год корректиров. пятилетки возрастает на 175% против 100% на пятый год старой пятилетки. Иначе однако обстоит дело с чистой продукцией, где для тех же лет пятилетки возрастание (против 1927-28 г.) равняется около 100%, но обгон корректированной пятилетки на пятый год уже имеет заметную величину—175% против 100% старой.

Следует еще отметить рост основных капиталов по годам (в мил. рублей и в процентах к 1927-28 г.):

1927-28 г.		1932-33 (ст. п.)		1931-32 (кор. п.)	
На конец года	Действ.	На конец года	Действ.	На конец года	Действ.
1448,0	1347,0	5348,0	4589,0	7202,2	5088,3
—	—	370%	340%	500%	378%

Как видно из этой таблицы, вооружение труда капиталами проходит при очень значительном относительном увеличении последнего: на 1 руб. действующего*) капитала соответственно имеем:

	1927-28 г.	1932-33 г. (ст. п.)	1931-32 г. (к. п.)
Валовой продукции	1 р. 96 к.	1 р. 06 к.	1 р. 09 к.
Чистой продукции	— р. 95 к.	— р. 50 к.	— р. 35 к.

*) Действующий капитал не включает затраты на транспорт и жил. строительство

При этом различные отрасли промышленности дают сильно отличающиеся соотношения; новые „гигантские“ заводы запроектированы, напр., на следующие величины валовой продукции на 1 руб. действующего капитала: ХПЗ — 1 р. 09 к. (в. нынешн. 1 р. 43 к.¹⁰); Торезкий завод 1 р. 05 к. (вм. нынешн. 1 р. 83 к.¹⁰); каменноугольная шахта на 200 м. т. газовой производительности — 75 к.¹¹); синтез аммиака — 62 к.¹²); Запорожск. заводы „Днепросталь“ — 53 к.¹⁰); Криворожский металлург. завод — 27,6 коп. (на 656000 тонн чугуна¹³). Вышеприведенные цифры по всей украинской промышленности указывают, что и в четвертый год пятилетки имеют преобладание менее квалифицированные производства, что машиностроение в частности имеет еще небольшой удельный вес, причем особенно сильные структурные изменения происходят в металлургии.

12. *Вооруженность труда в промышленности.* Сопоставление в абсолютных величинах количества рабочих, „всей потребленной энергии“, количества топлива, потребленного в промышленности на технологические процессы, стоимости основных капиталов и валовой и чистой продукции и их динамики — дает первую ориентировку в вопросе вооруженности труда в промышленности.

Табл. 3.

	1927-28 г.	1932-33 г. (ст. п.)	1931-32 г. (пер. п.)
Число всех рабоч. в среднем в % к 1927-28 г.	655829	832000	855000 человек
Колич. мех. и эл. энергии потребл. в промышл.	—	127	130
в % к 1927-28 г.	1980,8	7169,0	10560,0 мил. квт.-ч.
Колич. техн. топлива	8260,5	16493,7	534
в % к 1927-28 г.	—	200	22676,9 тыс. тн.
Стоим. основн. действующ. капит. на конец года	1347,0	4589,0	5083,3 мил. руб.
в % к 1927-28 г.	—	340	378
Валовая продукция	2833,4	6388,0	8812,0 мил. руб.
в % к 1927-28 г.	—	225	311

Из табл. 3 вполне ясно видно, что вооружение электрической энергией и основным капиталом, имеющее одинаковую динамику, сильно обгоняет валовую и чистую продукцию, имеющие одинаковую динамику с расходом топлива, и позади всех идет „число рабочих“; для 1931-32 г. (к. п.) имеем следующие отношения (приблиз.):

I гр. (эл. энерг. и осн. кап.)	1:5,3	и 1:3,8
II „ (продукция и топливо)	1:2,75	и 1:3,1
III „ (рабочие)	1:1,3	

Эти соотношения характеризуют тенденции в новейшей реконструкции промышленности для всех индустриально развитых стран.

Корректированная пятилетка, кроме чистой продукции и числа рабочих, дает значительно большие динамические показатели, так что в этой части пятилетка (старая) осуществляется при корректированной даже скорее, чем в четыре года.

Те же величины, отнесенные на 1 рабочего в год, дают возможность сравнивать вооруженность труда с таковой по СССР в целом:

	1927-28 г.	1932-33 г. (с. п.)	1931-32 г. (к. п.)
Энерговооружен. (мех. и элект. энерг.)	3025	3160 (284%)	12360 (410%) квт. ч.
В т. ч. элект. энерг.	1435	5040	7720
Топливопотребл. (на техн. процессы)	12600	19800 (157)	26500 (10) тн. усл. топ.
Капиталовооружен. (дейст. кап. с учетом износа)	2056	5520 (268) *	5940 (289) * рублей
Валов. продукция на 1 раб. в год.	4330	6790	9200

*) Цифры в скобках показывают % к 1927-28 г.

По первой пятилетке Госплана СССР¹⁵⁾ энерговооруженность 1 рабочего принята равной 3830 квт.-ч. (мех. эл. энергия), в т. ч. электрической эн. — 2310 квт.-ч.; топливо в промышл. (только технолог.) на 1 раб. — 11,8 тн.; капиталовооруженность — 3390 р. (черв., в цен. 1925-26 г.) и валов. продукция на 1 раб. в пром. 4970 р. (черв.). Здесь можно видеть, как крайне низкая запроектировка энерговооруженности и капиталовооруженности рабочего в 1 пятилетке Госплана СССР давала и очень низкую валовую продукцию.

13. Экономисты Союза (Вейц и др.) ввели еще измерители „энергофикации труда“, причем один измеритель „по работе“ другой „по мощности“; по нашему мнению, последний измеритель мало показателен, и мы предлагаем два следующие: первый — *фактическая энергофикация* (по работе, термин и содержание совпадающие с предложен. т. Вейца), другой — *потенциальная энергофикация* (также по работе, расходится с предлож. т. Вейца), представляющий наибольшую теоретич. возможность использования установленной мощности и равный установленной мощности, помноженной на число часов в году, деленный на число чел.-часов, проработанных в году. Отношение этих измерителей дает степень использования мощности и времени ее работы. Они для интересующих нас лет следующие:

	1927-28 г.	1932-33 (с. п.).	1931-32 (кор. пят.)
1. Фактическая энергофикац. (по работе)	1,69	4,70	6,75 квт.-ч. 1 раб. в час.
В % к 1927-28 г.	—	278%	400%
1931-32 г. в % к 1932-33 ст. п.	—	—	143,5%
2. Потенциальная энергофикация (по работе)	4,23	9,78	15,25 квт.-ч. 1 раб. в час.
В % к 1927-28 г.	—	232%	360%
1931-32 г. кор. п. в % к 1932-33 ст. пятил.	—	—	156%
3. Коэф. использов. энергофикации (факт. энергоф. деленная на потенц. энергоф. х 100)	40%	48,1%	44,2%

В этих коэффициентах наиболее отчетливо выступают положительные стороны (а также и недостатки) запроектированной корректированной пятилетки: вооруженность рабочего получает весьма высокие абсолютные значения, и корректированная пятилетка внесла глубокие и существенные исправления в старую пятилетку, опережая по энерговооруженности на 50% в 1931-32 г. корректированной против старой.

Потенциальные возможности использованы в весьма значительной степени. Понижение „коэф. использования“ в 1931-32 г. коррект. пятилетки против 1932-33 г. старой пятилетки, если бы оно произошло за счет некоторого опережения развития энергической базы (коэф. использования прямо пропорционален установленной мощности к числу часов работы в году) в период столь интенсивного строительства, не явилось бы отрицательным показателем; значительно хуже, если оно происходит за счет недостаточности числа часов работы в году. Так как запроектировка в пятилетке числа рабочих и проработанных чел.-дней не вытекала однако из действительной проектировки, а является допущениями, построенными крайне условно, то делать определенные выводы по этому коэффициенту пока преждевременно, и следует проверить лишь сделанные допущения, что может, таким образом, помочь установить лимиты числу рабочих, сменности, длине среднего рабочего дня и пр. Но во всяком случае степень энерговооруженности труда

от этого не ухудшается, а наоборот увеличивается, может быть, лишь не с достаточной расчетливостью.

14. В отношении остальных областей нар. хоз-ва можно констатировать наметившиеся в корректированной пятилетке значительные и весьма симптоматические сдвиги. Заслуживает наибольшего внимания крупное увеличение энергетической базы в сельском хозяйстве. По старой пятилетке, в конце ее, предполагалось наличие в работе 30400 тракторов; на 1 октября 1929 г. на Украине находилось в работе 10730 тракторов, а к 1932-33 г. намечается уже 90—100 тыс. тракторов. Кроме того, с. хоз-во получает значительное количество автомобилей. Электрификация сельского хозяйства с 73,2 мил. квт.-ч. потребления энергии по старой пятилетке, при 4,1 м. квт.-часов, потребленных в 1927-28 г., поднимается до цифры свыше 200 м. квт.-ч. в 1932-33 г. корректированной пятилетки. В селе будет развиваться пока и применение мелких двигателей стационарного типа. Топливопотребление на производство в селе получает тоже совершенно иной размер и характер. Лигроина и керосина на один трактора потребуется около 820000 тн., а кроме того его нужно на автомобили и нефтянки. На производства по первичной обработке при колхозах и агропромпкомбинатах требуется минеральное топливо для технологических процессов, главным образом, местное: торф и бурый уголь, но во многих случаях и привозное. Часть жидкого топлива вследствие его недостатка придется заменять искусственными жидкими погонами, а частью переходить на газогенераторные тракторы с применением различных видов местного топлива и его суррогатов; в связи с необходимостью получения искусственного жидкого топлива для сельского хозяйства намечается зарождение специальной промышленности (полужокование, гидрогенизация смол и густых минеральных погонов, бергенизация и пр.). Потребление топлива в селе ставит сложный вопрос подвоза туда этого топлива, использования золы и шлаков и проч.

Торговля, меняя свой тип, включает в свою функцию, кроме распределения, подготовку, сортировку, консервацию, охлаждение и проч. технические предприятия и является, таким образом, совершенно новым потребителем энергии (в равной мере и потребит. кооперация); в одном Приднепровьи, напр., эти предприятия потребуют в 1932-33 г. по корректиров. пятилетке свыше 30 мил. квт.-ч.

Наименее затронутым в корректированной пятилетке остается вопрос о транспорте. В этой области продолжает царить крайний консерватизм, и несмотря на прекрасный успех, получаемый на первых опытах по применению электр. тяги (Баку, Москва), корректированная пятилетка не дает никаких перспектив широкого применения электрической тяги; применение эл. энергии ограничивается мастерскими, депо, сигнализацией и погрузочными приспособлениями, да и в этой области находится в застойном состоянии. Удельный вес потребления электр. энергии на транспорте в общем потреблении всего нар. хоз-ва резко падает: по корректированной пятилетке в 1932-33 г. до 1,1%, тогда как в Германии, напр., в 1925 г. он достиг 5^{0/100} (17), в Швейцарии—10% (18).

15. Общий обзор энергетического вооружения труда, в сравнении последней корректированной запроектовки Госплана УССР со старой его же пятилеткой, дает убеждение, что переход к широкой реконструкции народного хозяйства получил в ней определенное отражение, что не только в промышленности усвоены новые темпы, совершенные типы предприятий и предусматриваются некоторые совсем новые предприятия, но и в других областях, и ранее и более всего в сельском хозяйстве, наметились глубокие сдвиги величайшего принципиального значения и в экономическом и в политическом отношении.

Украина технически и по абсолютным цифрам в 1932-33 г. все еще будет отставать от крупнейших индустриальных стран, но с мертвой точки нар. хоз-во Украины сдвинуто и даны уже такие темпы развития, которые обеспечивают возможность во многом догнать, а кое в чем и перегнать самые передовые страны. К сожалению, ни объем статьи, ни материалы запроектировок, ни даже наличие соответств. методов учета не дают возможности оценить динамику роста квалификации и культурности трудящихся, чтоб быть уверенным, что взятые темпы строительства и реконструкции страны на сильной энергетической базе и в этой области одинаково обеспечивают претворение возможности в осуществление.

СНОСКИ К ТЕКСТУ.

- ^{*)} Данные Укргосплана и исчисленные автором лично.
- ¹⁾ Мировое Хозяйство в 1913-1927 г.г. ЦСУ—СССР 1928 г.
- ²⁾ В. В. Дмитриев. Эл. сил. установки ч. 1., в. 13-е изд. Ленинград 1925 г. 115 стр.
- ³⁾ Контр. цифры Укргосплана на 1929-30 г.
- ⁴⁾ ЦСУ 1930 № 175. Промисл. України за 1927-28 р.
- ⁵⁾ С. А. Пресс. Электр. 1926 г. № 8.
- ⁶⁾ „Электрич.“ № 8 1926 г. стр. 366 № 758.
- ⁷⁾ Матер. I. Всем. Энерг. Конференции.
- ⁸⁾ D. I. G. de Grahl. Wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe. 1921 S. 12.
- ⁹⁾ Energie—Probleme und Chemische Industrie, Wasserkraft und Wasserwirtschaft. Heft 15, 1 August 1929.
- ¹⁰⁾ Заключение эксперта А. М. Кузнецова по проекту Гипромеза.
- ¹¹⁾ Доклад Союзугля на Всеукр. Конференц. по топливу.
- ¹²⁾ Данные предварит. т.-эк. обследования Химстроя окт. 1929 г.
- ¹³⁾ По проекту Гипромеза.
- ¹⁴⁾ Строя и работа силов. аппарата. Энергет. и топл. балансы ЦСУ СССР 1929 г. вып. 2 фабр. зав. пром. СССР (серия под общ. редакц. М. Н. Смит).
- ¹⁵⁾ Перспективы развертыван. нар. хоз-ва на 1926-27—1930-31 г.г.
- ¹⁶⁾ Миров. х-во 1913—1927 г. ЦСУ СССР 1928 г.
- ¹⁷⁾ Dr Ger. Dehne. Deutschlands Grosskraftversorgung 1928. Berlin.
- ¹⁸⁾ „Электричество“ № 8 стр. 366 № 758, 1926 г.

С. Н. ЦЕЛИБЕЕВ

Пути развития каменноугольной промышленности

Донецкий бассейн на протяжении текущего пятилетия продолжает оставаться основным поставщиком твердого минерального топлива для всего Союза, поэтому его развитие в значительной степени обуславливается перспективами топливopotребления по Союзу в целом.

При утверждении пятилетнего плана размеры топливopotребления определялись как минимальные; в плане принималось большое снижение удельных норм расхода топлива на единицу продукции.

Предварительные итоги первых двух лет пятилетки дают более значительный рост валовой продукции почти во всех отраслях промышленности и в то же время некоторое превышение удельных норм расхода топлива по сравнению с пятилетним планом. В 1928-29 г. общий расход топлива по Союзу составил 100,3% от плана, а добыча всех видов топлива только 97,2% от плана; за 1929-30 г. расход топлива ожидается в 104% при исключительно благоприятной в смысле экономии топлива зиме, а добыча в 100% от годовой программы. В результате ежегодно запасы топлива у потребителей не достигают предусматриваемых топливным планом размеров. При утверждении топливного плана на 1929-30 год СТО отметил (постан. от 26-XI 1929 г.): «развитие топливной базы значительно отстает от потребностей, предъявляемых общим уровнем развития народного хозяйства, и топливоснабжение страны за последние годы не выходит из полосы крайнего напряжения».

В марте месяце с. г. Госпланом была созвана Всесоюзная Топливная Конференция для уточнения плана топливоснабжения. Согласно решениям этой конференции потребность во всех видах топлива внутри СССР для 1930-31 года возрастает на 19%, а для 1932-33 г. на 67% против соответствующих цифр пятилетнего плана. Экспорт топлива возрастает почти в два раза против ранее принятого по пятилетке. На 3 год пятилетки потребность в топливе почти достигает цифры, принятой ранее для 5 года. В то же время производство чугуна, в значительной степени определяющего общий размер топливopotребления страны, в 1930-31 г. будет не более 7,5 мил. тонн против 10 мил. тонн, запроектированных по пятилетке для 1932-33 г. Рост потребности в топливе опережает темп роста производства. Достижение высоких количественных норм в промышленности происходит в значительной части за счет более интенсивного использования наличного основного капитала, основные реконструктивные и рационализаторские работы идут несколько медленнее, и в результате качественные показатели — в частности снижение удельных норм расхода топлива — остаются на уровне, а в ряде случаев даже хуже запроектированных в ранее утвержденном пятилетнем плане. Отсюда, естественно, вытекает требование относительно более повышенного количественного роста топливной промышленности. При значительном росте топливopotребления в Союзе доля

участия нефтетоплива и дров в общем балансе снижается по сравнению с проектируемыми пятилетки, поэтому соответственно растет доля каменноугольного топлива.

Однако, за счет исключения большого развития прочих каменноугольных бассейнов, в 1932-33 г. доля участия донецкого топлива в общем балансе Союза по новому плану снижается до 45% против 49%, ранее запроектированных в пятилетнем плане. Для прочих Каменноугольных бассейнов намечается за пять лет увеличение добычи в пять раз по сравнению с исходным 1927-28 годом, а по Кузбасу даже в восемь раз. Если намеченные темпы роста добычи в других районах не будут выполнены, а это вполне возможно, то в процессе выполнения плана Донбассу могут быть предъявлены дополнительные требования. В 1930-31 г., частично и в 1931-32 г., прочие каменноугольные бассейны не могут еще развернуть значительной добычи, поэтому доля донецкого топлива в общем балансе СССР в 1930-31 г. даже несколько повышается (до 50%) по сравнению с 1929-30 г. В результате, намечаемая контрольными цифрами на будущий год добыча донтоплива, как это указано выше в статье О. О. Рекиса, уже превышает добычу последнего года пятилетки, в то время как общая потребность в топливе по Союзу еще несколько (на 7%) отстает от цифры последнего года пятилетки. Иными словами, задача форсирования добычи для удовлетворения потребности Союза в топливе в ближайшие годы продолжает оставаться прежде всего за Донбассом. При этом особо надо иметь в виду рост потребности в хороших коксующихся углях для металлургии и своевременно обеспечить надлежащее развитие их добычи в Донбассе.

Темпы роста добычи по Донбассу за пределами пятилетки рисуются уже настолько большими, что представляется своевременным подойти к определению вероятной предельной производственной мощности Донбасса. По подсчетам Союзугля, при предположении, что все рабочие пласты Донбасса будут заняты шахтными полями, при чем на одном простирании пласта по падению не будет закладываться две одновременно действующие шахты, предельная производственная мощность будет близка к 250—300 мил. тонн. Разумеется, надо учитывать, что эта величина выведена, исходя из наших современных знаний о недрах Донбасса и современных методов горной техники. При намечаемых темпах добычи активный запас извлекается в среднем за 60 лет. Понятно, указанный срок нельзя приравнять ко времени, в которое Донбасс будет полностью выработан. За эти 60 лет будут найдены новые участки, введены новые методы горной техники, будут разрабатываться пласты меньшей мощности и на большой глубине. Но это должно сигнализировать:

1. Об усилении разведочных работ;
2. О подготовке к более тяжелым условиям разработки;
1. О более бережном отношении и более правильной эксплуатации имеющегося запаса;
4. О целесообразности более интенсивного развития прочих угольных бассейнов Союза, учитывая, что Донбасс в настоящее время располагает всего лишь 14% угольных ресурсов, а дает около 75% добычи всего СССР.

* * *

Пути развития добычи донтоплива значительно отличаются от ранее запроектированных в пятилетнем плане. Как и в большинстве прочих отраслей тяжелой индустрии, производственная мощность действующего основного капитала оказывается значительно большей ранее проекти-

руемой. По пятилетнему плану на шахтах „Старого Донбасса“ в 1932—1933 г. предполагалось добыть 40 мил. тонн, на новых шахтах 12 мил. тонн, в том числе на средних шахтах всего 1 мил. тонн; теперь проектируется на действующих шахтах в 1932-33 г. довести добычу до 61 мил. тонн, на новых 20 м. т., в том числе на новых средних шахтах около 9,5 м. т. Таким образом, по предположениям Союзугля за счет более интенсивного использования „Старого Донбасса“ и закладки серии средних шахт добыча на новых крупных шахтах должна быть даже несколько меньше ранее проектируемой в пятилетнем плане.

Предварительные итоги работы в 1929-30 г. подтверждают реальность намечаемого роста добычи на действующих шахтах.

По пятилетнему плану на 1929-30 г. по Донбассу намечалась добыча в 35,2 мил. тонн, по промплану задано 40 м. т. Поскольку осуществление плана капитальных работ в 1928-29 г., особенно в части нового строительства, не только не дало никакого превышения против предположений пятилетки, а скорее дало даже некоторое недовыполнение, мы для 1929-30 г. не располагали никакими дополнительными ресурсами основного капитала, против предположений пятилетки. Рост добычи против пятилетки в 1929-30 г. базировался, главным образом, на введении непрерывной производственной недели и более интенсивном использовании существующего оборудования.

На 1-1 1930 г. предполагалось перевести на непрерывную неделю 50% всех шахт, фактически переведено 95%. Такой стремительный темп не испортил качественной стороны дела. Наоборот, на протяжении сравнительно короткого срока средне-суточная добыча по отдельным дням недели (обычно резко колеблющаяся — с максимумом в пятницу, минимумом в воскресенье и сильными отклонениями от пятницы в субботу и понедельник) выровнялась.

Воскресная добыча достигает почти 100% будничной, а есть тресты, где воскресная добыча даже несколько превышает будничную. Производительность трудящихся в воскресные дни бывает и выше средней. Если принять средне-суточную добычу в пятницу за 100%, то получим резкое выравнивание в 1929-30 г. предпраздничной и послепраздничной добычи (данные за декабрь 1928-29 г.).

	1928-29 г.	1929-30 г.
Суббота	91%	100%
Понедельник	92,7%	97%

т.е. при введении непрерывки суточная добыча становится равномерной. Это обстоятельство благоприятно влияет не только на рост добычи, но и на себестоимость.

Конечно, для окончательных выводов по практике непрерывки надо иметь опыт работы в течение более длительного периода; при этом надо помнить, что положение с ремонтом сильно изношенного оборудования, особенно в части электросилового хозяйства, создается очень напряженное — не хватает времени для проведения сколько нибудь значительного ремонта при непрерывной работе. Эту сторону работы надо изучить и учесть в дальнейшем при наметке ежегодных планов добычи.

Большим резервом по усилению производительности действующих шахт в будущем году явится намечаемое Союзуглем введение непрерывного производственного дня, — третьей угольной смены. В настоящее время выдача угля на поверхность производится в две смены; третья смена используется для подготовительных работ по добыче, для доставки в шахты материалов. При введении третьей угольной смены надо прежде всего усилить подъемные устройства рудников; при этом

на ряде шахт придется использовать для спуска людей и материалов вентиляционные шурфы. Узким местом при введении третьей смены будет подземная откатка угля в шахтах, поэтому надо уже в текущем году обеспечить материалами (в первую очередь рельсами), работы по перестилке и усилению откаточных путей в шахте. Введение третьей смены потребует соответствующего притока квалифицированных подземных рабочих, т.е. усиления наиболее дефицитной категории рабочих. В условиях почти полного отсутствия силовых резервов непрерывная суточная работа потребует особо напряженного внимания к электро-снабжению рудников.

При своевременном проведении подготовительных работ условия горного хозяйства технически позволяют рассчитывать на доведение добычи на старых шахтах не менее, чем до 61 мил. тонн. Однако, при этом нельзя упускать из виду, что мы, форсируя добычу „Старого Донбасса“, отодвигаем широкую техническую реконструкцию бассейна и идем на более быстрое истощение запасов старых шахт. В ближайшие 8—10 лет Старый Донбасс будет выработан. Для того, чтобы во время подготовить работу „Нового Донбасса“, надо уже сейчас обеспечить широкое развитие нового крупного шахтного строительства. По контрольным точкам Союзугля уже в текущем году намечается закладка от 40 до 45 средних шахт с добычей около 200 тыс. тонн каждая и около 30 крупных шахт с добычей в 650 тыс. тонн и выше. Закладку средних шахт придется производить на недостаточно разведанных участках. Союзуголь предполагает, что до 20% этих шахт могут быть заложены на неудачных местах и вследствие этого заброшены. Такой темп и такой производственный риск в строительстве средних шахт обуславливается только необходимостью в короткий срок обеспечить запро-ектированный рост добычи донтоплива. Однако, нам кажется, что при недостатке материальных ресурсов, квалифицированных технических кадров и при расбрасывании средств на строительство в течение одного года такого большого числа новых единиц, вряд ли удастся осуществить строительство в намечаемые короткие сроки. В то же время это строительство может отвлечь внимание от новых крупных шахт, являющихся основой „Нового Донбасса“. Нам кажется, что для обеспечения запро-ектированной добычи выход надо искать не в увеличении числа новых единиц, а наоборот, в концентрации внимания на меньшем числе объектов при значительном ускорении сроков окончания нового крупного шахтного строительства. К сожалению, до сих пор новое шахтное строительство проходит очень плохо. Из числа 16 крупных шахт, заложенных с 1925-26 г., а частично еще и до революции, в 1929-30 г. войдут частично в эксплуатацию только 2-3 шахты. По всем этим шахтам до 1 апреля 1930 года выполнено работ на сумму только 41% от их сметной стоимости. Еще хуже с закладкой следующей серии крупных новейших шахт. По пятилетнему плану уже в 1928-29 г. и 1929-30 г. должна быть начата проходка новейших шахт на общую производственную мощность в 8—10 мил. тонн.

До сих пор по новейшему крупному шахтному строительству сделано очень мало. Необходимо принять решительные меры к использованию строительного сезона текущего года для развертывания новейшего крупного шахтного строительства. В последнее время уже довольно значительно продвинулась вперед организация геологоразведочных работ и эскизного проектирования новейших шахт. До сих пор плохо с изготовлением рабочих чертежей нового строительства. Отсутствие рабочих чертежей задерживает выдачу заказов на оборудование. При существующих на наших заводах длинных сроках для заказов, оборудование

становится наиболее узким местом, задерживающим окончание шахты. Уже сейчас горные работы на ряде новых шахт первой серии закончены, а непоступление оборудования задерживает пуск шахт (на срок от 3 месяцев до полутора лет). Особо важное значение сейчас должен иметь своевременно разработанный и утвержденный календарный план нового строительства. Надо так концентрировать новое шахтное строительство, чтобы сроки окончания горных работ были фактически увязаны со сроками поступления нового оборудования. Отсюда становится понятным нецелесообразность разбросанности строительства на очень большое число объектов. При этом надо решительно добиваться, чтобы утвержденный план снабжения Донбасса материалами и оборудованием выполнялся не только в количественном, но и в качественном отношении.

* * *

При наличии большого количественного роста добычи в угольной промышленности до последнего времени не было заметного улучшения качественных показателей работы. За пять лет (с 1924-25 г. по 1928-29 г.) в предприятиях бывшего Донугля было вложено около 450 мил. руб., добыча возросла в три раза, механизация с 5,6% до 32%, зарплата на 89%, а производительность труда только на 55% (на 7% выше довоенной при полном отсутствии механизированной добычи). Себестоимость в 1928-29 г. почти равна себестоимости в 1924-25 г. Основная масса капиталовложений направлялась на поддержание и расширение производства. Вложения на рационализацию были недостаточны; механизация проводилась по отдельным процессам (зарубка), не было цикличности в механизации процессов зарубки, доставки, откатки. Главное, за этот период не было правильной организации труда в производстве.

В 1929-30 г. почти все качественные показатели промплана еще не выполнены. Однако, в отношении большинства качественных показателей первое полугодие 1929-30 г. дает резкий перелом в сторону значительного их улучшения. В условиях новых форм социалистической организации труда на старом оборудовании, при 7-мичасовом рабочем дне, производительность трудящегося за первое полугодие текущего года достигает 14,4 тонн в месяц при 37% механизации против 14 тонн при 43% механизации, запроектированных для 1929-30 г. по пятилетнему плану. В марте месяце с. г. производительность трудящегося достигла 15,6 тонн в месяц, т. е. цифры, равной заданию на 1930-31 г. по пятилетнему плану. Следует отметить продолжающееся улучшение механизации добычи — увеличение цикличности механизации, улучшение использования врубовых машин (в 1928-29 г. 15,5 циклов в месяц, в первой половине 1929-30 г. — 19 циклов), повышение их производительности. При проектировании пятилетнего плана многим казалось невозможным достичь к концу пятилетия полной механизации добычи в Донбассе. Между тем, уже в 1930-31 году будет обеспечена механизированная добыча в размере 60%, и теперь совершенно очевидна возможность осуществления полной механизации добычи в установленный срок.

Несмотря на указанные достижения по производительности труда, себестоимость угля в первом полугодии 1929-30 г. не достигает (на 2,2%) плановых заданий, снизившись лишь на 5,8% по сравнению с себестоимостью 1928-29 г. Однако, на ряду со снижением себестоимости в текущем году наблюдается общее ухудшение качества топлива — повышение зольности, серы. Поэтому надо решительно подчеркнуть, что достижение запроектированных качественных показателей плана остается основной и пока еще далеко не разрешенной задачей партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций Донбасса.

Проблема руководства, проблема кадров — вот сейчас те боевые участки, на которых должно быть сконцентрировано внимание. Надо шире поставить переквалификацию наличных технических кадров, шире продвигать и переподготавливать практиков. Четкий план мероприятий по кадрам должен стать основной и неотъемлемой частью каждого промфинплана угольной промышленности. Укрепление единоначалия и доведение рабочего плана до участка, до лавы, до отдельной бригады, должны обеспечить успешное выполнение заданий угольной промышленности.

* * *

Донецкий бассейн является основным центром тяжелой индустрии Союза. Выполнение пятилетки в четыре года и подготовка топливной базы для следующего пятилетия ставит задачу закладки в Донбассе на протяжении ближайших 3-4 лет новых крупных шахт общей мощностью около 84 мил. тонн — иными словами, за 3-4 года надо заложить „Новый Донбасс“, по мощности равный трем „Старым Донбассам“. Совершенно естественно, такое строительство вызывает целый ряд коренных сдвигов и изменений во всех смежных отраслях народного хозяйства Донецкого бассейна. Проведение генеральной линии на индустриализацию и на освобождение от импорта машинного оборудования ставит задачу колоссального развития собственного машиностроения. Естественно, снабжение оборудованием Донбасса должно в значительной части базироваться на развитии и новом строительстве местных машиностроительных заводов. Уже давно осознана необходимость взаимной увязки отдельных частей плана (отдельные отрасли промышленности, транспорт, сельское хозяйство, водное хозяйство, коммунальное и жилищное строительство) Донецкого бассейна, как единого районного комплекса. За последнее время эта идея не только осознана, но уже организован ряд оперативных центров, ведущих единое отраслевое хозяйство. В текущем году новый трест Донбасток объединил эксплуатацию и строительство энергохозяйства всего Донбасса; Водоканалстрой — объединил водное хозяйство, Комиссия по строительству новых городов стремится объединить все жилищное и коммунальное строительство. До сих пор нет еще единой организации по реконструкции транспорта в Донбассе, так же нет еще представления о специфических особенностях в развитии и реконструкции сельского хозяйства в условиях „Нового Промышленного Донбасса“.

Организация всесоюзных отраслевых объединений ВСНХ для управления и технического руководства отдельными отраслями промышленности только еще более подтверждает необходимость единого районного планирования комплекса взаимно-связанных отраслей промышленности. Надо более углубленно проработать пути развития всех элементов хозяйственного и культурного строительства в Донецком бассейне, установить необходимые и возможные масштабы этого развития с точки зрения оптимального роста народного хозяйства всего Союза.

В. Г. ПОСТРИГАНЕВ

Металлургическая и жел.-рудная промышленность Украины

Уже первый год пятилетки показал, что темпы, запроектированные основным вариантом, оказались недостаточными и производство превысило эти темпы в значительной степени. В дальнейшем, при установлении контрольных цифр на 1929/30 год, задания были значительно повышены.

Истекшее полугодие текущего года в области металлургии прошло под знаком некоторого недовыполнения производственных заданий, не превосходящего однако 3-4%.

Принимая во внимание незначительность размера недовыполнения заданий в первом полугодии, а также учитывая то обстоятельство, что во втором полугодии интенсивность производства имеет обычно тенденцию к нарастанию, есть основание предположить, что в 1929/30 году металлургическая промышленность задание свое выполнит.

Учитывая, с одной стороны, достигнутые уже в области производства успехи и базируясь, с другой стороны, на соображениях о том, что как в текущем, так и в следующем 1930-31 году на работающих заводах должны войти в строй целые ряды новых агрегатов и должен быть проведен ряд рационализаторских мероприятий, производственная нагрузка на 1930/31 и 1931/32 годы в значительной мере повышается и в отдельных случаях, как это имеет место для металлургии, превышает основное задание по пятилетнему плану на 50%.

Утвержденный вариант пятилетнего плана возлагал на металлургию Союза задание выплавить в 1932/33 году 10 мил. тонн чугуна, из коих на долю Украины падало свыше 6,6 мил. тонн; ныне задание по Союзу повышается до 15 мил. тонн, из которых на долю Украины падает, примерно, 10 мил. тонн. Это соответствует повышению производства в 1932/33 году по отношению к 1928/29 на 360%. Темпы эти должны быть признаны совершенно исключительными, не имеющими прецедентов в истории промышленности в капиталистических странах.

Вся грандиозность производимых ныне работ особенно рельефно выделяется при сравнении того, что мы имеем теперь, с перспективами, которые намечались различными авторами в области перспективного планирования, начиная с периода первых попыток подойти к проблеме восстановления народного хозяйства, разрушенного империалистической и гражданской войной.

Одним из первых авторов, поставивших вопрос на обсуждение, был профессор В. И. Гриневецкий, написавший известный труд: „Послевоенные перспективы русской промышленности“, вышедший из печати в 1919 году. В начале своей работы В. И. Гриневецкий делает ударение на том, что в общем воссоздании государства восстановление и развитие промышленности становится громадной важности государ-

ственной задачей. Анализ послевоенных перспектив русской промышленности, тех хозяйственных условий, в каких будет происходить ее восстановление, приводит автора к заключению, что для восстановления народного хозяйства и в том числе промышленности, для доведения его производительных сил только до довоенных норм понадобится период времени в 10—12 лет, и притом при условии, что в русскую промышленность вольется 15—20 миллиардов золотых рублей иностранного капитала.

Таким образом, импорт иностранного капитала автор ставит в основу восстановительных работ. В действительности уже в настоящее время зависимость нашего строительства от импорта сравнительно не велика и кроме того боевым заданием является дальнейшая эмансипация от этого импорта.

Обращаясь к более позднему времени, ко времени, когда впервые получила цифровое оформление идея о составлении пятилетнего плана, мы в повременной печати находим (смотри „Экономическая жизнь“ № 131 от 15 июня 1923 года) в статье, принадлежавшей бывшему главному инженеру Главметорга тов. С. Е. Вейцману, некоторые данные о скромных цифрах, которыми тогда намечалось развитие металлургической промышленности союза за пятилетие 1923—27 г. На Юге, Урале и в Центре предполагалось выплавить следующее количество чугуна (в тысячах тонн):

	1923	1924	1925	1926	1927	1913
Юг	115	197	327	475	655	3080
Урал	131	190	237	295	327	915
Центр	41	41	41	49	49	196
	287	425	605	820	1033	4200

Указанный ряд цифр казался в те времена грандиозным. Тов. Вейцман приходит в указанной своей статье к выводу, что, немооря на намечаемое в плане быстрое развитие металлургической промышленности союза, потребность в черном металле растет быстрее, чем намечаемый рост производительности, и что для покрытия спроса государству придется прибегнуть к специальным мероприятиям, главными из которых является, по его мнению, вывод из консервации крупных металлургических заводов Юга. Опираясь на довоенную производительность основного ядра этих заводов, т. Вейцман приходит к заключению, что запас производственной мощности находящихся в наших руках предприятий еще долгое время будет легко покрывать растущие потребности страны в металле.

Так думал не только автор рассматриваемой статьи, но и большинство компетентных лиц и органов, управлявших металлургической промышленностью.

Однако опыт показал, что сделанные в то время подсчеты были действительностью опровергнуты. Соображения, легшие в основу подсчетов, были неправильны как с точки зрения учета динамики потребления, так и с точки зрения развертывания работы металлургических предприятий; грешили они и по линии оценки производственной мощности оставшихся на консервации, но могущих быть пущенными заводами. Уже 1923-24 дал превышение намеченных планов. Заводы Юга и Урала вместо намеченных по плану 500 т. тонн выплавляли 590 т. тонн чугуна, т. е. дали превышение программы примерно на 18%.

Данные того времени показывали, что состояние оборудования работающих и могущих быть пущенными в ход предприятий может в результате привести к возможности выплавлять в год на существующем

ющих заводах Союза около 1 миллиона тонн чугуна в год, в том числе на долю заводов Юга приходилось около 650 т. тонн. Между тем в настоящее время, когда в работе еще не находится ни один новый завод и вся производственная деятельность сосредоточена на старых заводах, указанная выше цифра превзойдена в четыре раза, причем по выплавке чугуна мы в общем подошли на заводах Украины к цифрам производительности 1913 года, при условии, вдобавок, что число работающих единиц значительно понизилось, ибо целый ряд предприятий, обладавших доменными печами, ликвидировали у себя доменное производство (Дружковка, Таганрог и Гданцовский завод) или же до сих пор не пустили в ход своих доменных печей (Кадиевка, завод Шодуар С.). При таких условиях современная производительность отдельных предприятий значительно превосходит их довоенную мощность (заводы Дзержинского, Петровского, Сталина и др.). По мере накопления опыта, появились новые варианты пятилетнего плана развития металлургической промышленности, которые отличались один от другого темпами роста производства; рассмотрение этих промежуточных вариантов не представляется необходимым, и в дальнейшем мы непосредственно перейдем к рассмотрению последних его вариантов.

Следует лишь отметить, что начиная с 1924 года признавалось, что существующие металлургические заводы работают со значительным перенапряжением и что за пределами указываемых в каждом данном случае лимитов дальнейшее развитие металлургической промышленности возможно лишь при условии сооружения новых предприятий.

Вообще говоря, существовало и существует справедливое убеждение, что производство на работающих ныне заводах, устаревших по масштабу и оборудованию и не современных по распланировке отдельных цехов, даже при условии их модернизации дает, по совокупности условий, технико-экономические результаты значительно более низкие, чем те, которые могут быть получены на вновь сооружаемых предприятиях. Тем не менее, в каждом новом варианте количество металла, которое должно было получиться от существующих заводов, все время неуклонно возрастало.

Следует сознаться, что во всех вариантах, не исключая и последнего, который будет рассматриваться ниже, потенциальные возможности существующих заводов не могут считаться окончательно установленными.

При составлении последнего варианта, выплавка чугуна на заводах б. Югостали без Керчи в 1932-33 году намечалась сначала в количестве менее 5000 тыс. тонн, затем путем постепенных увеличений она доведена была до 5200 тыс. тонн; ныне, как известно, и эта цифра признана далеко недостаточной и уже для 1931-32 года мы имеем задание производства на тех же заводах 5742 тыс. тонн. В дальнейшем и эта цифра, несомненно, будет повышена, так как происхождение ее связано с директивой о выплавке в 1930-31 году по Союзу чугуна в количестве 7070 тыс. тонн, по последним же только что полученным данным выплавка чугуна по Союзу должна быть сильно повышена, с расчетом выплавить в 1932-23 году 15 мил. тонн вместо 10 м. т., каковые являлись директивной цифрой при составлении последнего утвержденного варианта пятилетки. Цифры выплавки чугуна в промежуточные года соответственно повысятся.

Вопрос о действительном исчерпании производственной мощности существующих предприятий будет в известной мере разрешен двояким путем, а именно, проведением, с одной стороны, рационализации оборудования и полной механизации труда и, с другой, осуществлением по-

вышения качества сырых материалов,—руд, известняков и топлива—путь сооружения сортировочных и дробильных устройств для руд и известняков, фабрик спекания для рудной мелочи, обогащательных устройств для подготовки угля, идущего на коксование, а также путем замены всех устарелых механизмов, особенно воздухоудвнных машин, более современными и мощными.

Подходя к вопросу о форсированном выполнении работ пятилетнего плана, необходимо прежде всего избрать путь, следуя по которому возможно будет повысить производительность металлургической промышленности, начиная с выплавки чугуна на Украине, равной 2845 т. тонн в 1928-29 г. примерно до 10 мил. тонн в 1932-33 г. Вообще говоря, таких путей существует два: первый—это вести расчет исключительно на существующие предприятия; второй—наряду с реконструкцией существующих предприятий ударными темпами вести постройку новых предприятий с учетом большого импорта как оборудования; так и технического персонала. Мы считаем по совокупности соображений более реальным для текущего пятилетия первый путь, и очевидно по этому пути нам придется следовать, выполняя те производственные задания, которые Союз возложит на Украину. В правильности нашей точки зрения, т. е. установки на интенсификацию работы существующих предприятий, убеждает нас пример Германии, которая, соорудив чрезвычайно незначительное количество новых агрегатов, не говоря уже о новых заводах, произвела реконструкцию своей металлургической промышленности, при чем в 1926 году из 200 существовавших печей к концу года было оставлено 141, из коих в работе было всего 127. Эти 127 печей дали производительность, примерно, на 50% более высокую, чем ранее находившиеся в работе 183 печи. Осуществлено все это было применением для плавки хорошо сортированных сырых материалов и кокса а также широким применением аггломерации (спекания) мелких железных руд; к указанному следует присоединить нацнопоставленное наблюдение за ходом металлургических процессов, широкое применение саморегистрирующих приборов, которые позволили осуществить тщательный контроль над производством.

Полученные результаты не подверглись однако широкому опубликованию, и мы узнаем о них главным образом со слов посещавших Германию иностранцев и в том числе известного американского инженера специалиста по доменному делу Н. Brassert *), который следующим образом передает свои непосредственные впечатления: „Несомненно, мы (американцы) можем многому научиться у них (немцев), особенно в области сбережения топлива“. Эту бережливость по части топлива Н. Brassert считает одной из основных причин быстрого развития промышленности в послевоенной Германии. Другим важным достижением германской техники Brassert считает повышение производительности доменных печей. Он говорит, что американцам есть в этом направлении чему поучиться у немцев. На некоторых заводах, говорит он, производительность доменных печей увеличилась на 50% по сравнению с довоенной, а на некоторых даже на 100%, и это было достигнуто при сравнительно малых капитальных затратах. Новых печей было построено очень мало, и все громадное повышение производительности было получено на старых печах. Brassert приводит примеры малых доменных печей с диаметром горна в 4,5—4,8 метра, которые давали до 850 и даже до 950 тонн чугуна в сутки. Как было уже упомянуто, германские печи обслуживаются достаточно сильными воздухоудвнными машинами.

*) Взято из доклада Brassert'a Американскому Институту железа и стали.

Причем немцы придерживаются, как общее правило, газозавозодувных машин и только в редких случаях прибегают к услугам турбовоздух-дувных машин.

Особое внимание уделяет Brassert распространению в Германии агломерации мелких руд и, наконец, размерам поступающего в доменную печь кусками кокса. Действительно, если бы лет двадцать тому назад в доменный цех любого завода поступило предложение дробить кокс, что связано с получением мелочи, то такое предложение вызвало бы всеобщее удивление. В настоящее время дробление кокса, поступающего в доменную печь, является обязательным для всякого рационально работающего завода. Получение некоторого количества отсева в виде мелких частиц кокса вполне окупается за счет более правильного хода в печах тепловых и восстановительных процессов и дает в конце концов выгоду.

Все указанные выше мероприятия предусматриваются существующим планом реконструкции украинских заводов, и есть основания думать, опираясь на пример хотя бы той же Германии, что результаты работы этих заводов после реконструкции превзойдут наши ожидания; однако, осторожность заставляет не вводить в подсчеты слишком оптимистические предположения.

В настоящий момент мы стоим перед дальнейшим повышением цифр пятилетнего плана по металлургии. Как сказано выше, предлагается выплавить в 1932-33 году вместо 10 м. т. 15 мил. тонн чугуна по Союзу; требование это, не следует этого замалчивать, чрезвычайно тяжелое, особенно если учесть некоторую неустойчивость в перспективах нового строительства, и все же выполнение этого требования необходимо признать обязательными. Для того чтобы убедиться в справедливости такого положения, достаточно остановиться на некоторых цифрах, дающих представление о размерах выплавки чугуна и стали в окружающих нашу страну государствах и САСШ (в тыс. тонн):

	Ч у г у н		С т а л ь	
	1928	1929	1928	1929
Германия	13740	15300	16590	18500
Франция	9981	10300	9630	9600
Англия	6717	7700	8985	10250
Бельгия с Люксемб.	1655	6800	6675	6700
С. С. С. Р.	3364	4200	4371	4700
Соед. Штаты С. А.	38766	42000	52369	59200

Цифры эти говорят, что даже Бельгия более чем на 50% превышает нашу выплавку чугуна и стали. Надо при этом помнить, что в империалистическую войну Германия до тех пор была своих врагов, пока производство ее стальной промышленности превосходило такое же производство противников, вместе взятых, и немедленно стала терпеть поражения, когда против нее выступила Сев. Америка с ее мощной железной индустрией. Приняв это в соображение, едва ли возможно будет в дальнейшем говорить о чем либо ином, как не о всемерном повышении производительности наших металлургических заводов. Боевым лозунгом должно стать: «железо во что бы то ни стало».

Возвращаясь к заданию выполнить пятилетку в четыре года, мы приводим ниже для сравнения два ряда цифр: 1) цифры основной пяти-

легки и 2) цифры, полученные, исходя из задания дать в 1930-31 году по Союзу 7,5 мил. тонн (в тыс. тонн).

	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33
Чугун 5 л.	2845	3360	4350	5105	6635
„ 4 г.	2845	3915	5439	6932	—

В этих цифрах учтено производство заводов бывшей Югостали, Керчи, и Краматорского завода, что для 1930-31 года дает в тыс. тонн: Заводы б. Югостали—4671, Керчь—545, Краматоровка—323, итого—5439 тыс. тонн.

Для 1931-32 года, кроме работы названных выше предприятий, учтено вхождение в строй Запорожского завода; цифры выплавки чугуна получаются следующие (в т. тонн): Югосталь новые печи—1753, Югосталь старые печи—3989, Керчь—458, Краматоровка—332, Запорожский завод—400, всего—6932 тыс. тонны.

При задании выплавить в 1932-33 году по Союзу 15 мил. тонн чугуна перед заводами Украины, включая сюда и Керчь, встает задача дать в том же 1932-33 году, примерно, 10 мил. тонн.

Сохраняя соотношения между производством, намеченным по отдельным годам в только что рассмотренном варианте, мы получим, что для последнего варианта на 1930-31 и 1931-32 годы должны будут выпасть следующие задания по отдельным группам заводов, а именно, на 1930-32 год (в тыс. тонн): Югосталь новые печи—1960, Югосталь старые печи—4400, Керчь—520, Краматорский завод—380, Запорожский завод—450, всего—7700 тыс. тонн.

Следует указать, что такое производство может быть осуществлено лишь при условии чрезвычайно интенсивной работы как старых, так и новых печей. Интенсивность эта должна достичь таких пределов, при которых одна тонна перепельного чугуна в сутки на старых печах должна получиться из 1,20 куб. метр. полезного объема доменной печи. На новых печах использование объема повышается до 1 куб. метр. объема печи на выплавку в сутки одной тонны перепельного чугуна. Как уже указывалось, подобный режим должен быть признан чрезвычайно напряженным. Основной план предусматривал средний выход чугуна (одной тонны в сутки) из 1,38 куб. метр. объема печи. Гипромет при составлении проектов новых устройств считает, при условии предварительной подготовки шихты (агломерация, сортировка, дробление), выход тонны перепельного чугуна из 1,32 куб. мет.

Следует все же отметить, что указанный выше коэффициент использования (1,20 куб. метр.) и даже ниже того достигался на работающих ныне заводах, не обладающих устройствами для подготовки шихты, в том числе на заводе им. Дзержинского. Во всяком случае в этой области некоторые потенциальные резервы имеются несомненно.

Уже при подсчетах, относившихся к предшествовавшему варианту, согласно которому в 1931-32 году всего по Югу без Сулинского завода следовало выплавить 6932 т. т. чугуна, учтено введение к началу 1931-32 года в строй пяти новых больших доменных печей, а именно, на заводах Дзержинского и Ворошилова по две и на заводе Томского одна. Печи эти по указанному варианту должны были в том же 1931-32 году дать свыше 25% общей выплавки чугуна. Пропорция эта остается и в последнем варианте (7700 т. тонн). Для осуществления новых заданий пуск указанных печей является безусловно необходимым. Помимо того обязательным является установка устройств для подготовки шихты (агломерационные, сортировочные и обогатительные устройства).

Задание на 1930-31 год по заводам Украины в связи с новым вариантом пятилетнего плана определяется следующим образом.

Выплавка чугуна в тыс. тонн

Заводы Югостали	5250 тыс. тонн,
Керчь	495 " "
Краматорский завод	355 " "

Итого 6.100 тыс. тонн.

Такая производительность требует интенсификации использования объема доменных печей, с доведением выхода одной тонны в сутки из 1,23 куб. метра в среднем, против запроектированного основным планом использования в 1,47 куб. метр. В данном случае режим также получается напряженным. Для достижения поставленных лимитов особенно необходимым будет принятие всех доступных мер к предварительной подготовке сырых материалов и топлива к плавке, о чем уже говорилось выше.

Обращаясь к текущему 1929-30 году, необходимо отметить, что на этот год форсировать задание не представляется возможным ибо, как об этом говорилось выше, плановое задание за истекшие семь месяцев на все 100% заводами Украины не выполнено. Недовыполнение составляет по ориентировочным данным около 3-4%.

Работа заводов в мае дает некоторую надежду на заполнение прорыва, образовавшегося за истекший операционный период. Учитывая, что заводоуправлениями, а также соответствующими профессиональными и партийными организациями принимаются к заполнению прорыва необходимые меры и что на этот участок фронта стянуты возможные силы, есть основание рассчитывать на выполнение в текущем году планового задания целиком. Мероприятия, о которых идет речь, помимо соображений конъюнктурного характера, о чем говорилось выше, должны состоять, с одной стороны, в четкой, сознательной и ответственной работе всех участников производства, с другой — они должны явиться мероприятиями, вносящими в производство тщательный контроль над сырьем, топливом и полуфабрикатом, тщательный, чисто автоматический контроль над процессами производства. Только такие меры будут действительными и дадут результаты наверняка.

Таким образом, в качестве последнего варианта четырехлетки мы получим такой ряд цифр, помещаемый для сравнения совместно с заданиями основного плана:

Выплавка чугуна в тыс. тонн.

	1928-29 г.	1929-30 г.	1930-31 г.	1931-32 г.	1932-33 г.
Оси. 5-летка	2845	3360	4350	5105	6635
Посл. вар. 4-летка	2845	3915	6100	7700	—

Доведение производительности до указанных выше пределов тесно связано с осуществлением рационализаторских и реконструкционных мероприятий, намечаемых на годы текущей пятилетки утвержденным ныне общим планом реконструкции существующих заводов Украины, которым предстоит в ближайшие годы дать не мене 88,5% общего количества металла, получаемого на Украине: из новых предприятий, помимо работающей уже Керчи, которая только будет развиваться, до указанных пределов, свое производство, мы будем иметь в 1931-32 году вхождение в строй Запорожского завода, производство которого по чугуну определено в этом году всего в количестве 450 т. тонн.

Основными идеями задуманной и проводимой реконструкции заводов являются: во первых, обязательное использование до конца существующего основного капитала; далее, концентрация реконструкционных работ на отобранных предприятиях, каковыми в первую очередь являются заводы Дзержинского, Томского и Ворошилова и во вторую — заводы имени Петровского и Сталина. Самая сущность намеченных работ сводится к проведению в жизнь прежде всего мероприятий, дающих возможность улучшить сырье и топливо, затем мероприятий, связанных с механизацией работы заводов. В работу по реконструкции входят задачи укрупнения агрегатов и укрупнения производственных единиц. В результате реконструктивных работ из предприятия с плохим и недостаточно мощным оборудованием, из предприятия, изобилующего узкими местами, ввиду несогласованности мощности работающих последовательно устройств — доменных цехов, переплавочных цехов, прокатных цехов и силовых станций, наконец, из предприятия, взаимное расположение отделов которого затрудняет рационализацию производственных процессов, мы получим предприятие, созданное согласно требованиям современной техники, оборудованное в значительной степени стандартными агрегатами, освобожденное от всяких узких мест, дающее возможность установить работу в рациональных условиях.

Таким стандартным предприятием явится завод с производительностью примерно 1 мил. тонн чугуна в год, хотя многие из реконструируемых заводов по планам должны эту цифру значительно превзойти. Стандартными единицами оборудования такого завода будут: доменная печь с полезным объемом около 1.000 куб. метр., дающая до 850 и более тонн чугуна в сутки; далее, мартеновская печь на 110-125 тонн; наконец, в случае переработки фосфористых руд, на некоторых заводах предусматривается возможность постановки качающихся печей для работы по способу Талбота на 300-350 тонн. Прокатка на реконструируемых заводах будет вестись пропускная через стандартный блуминг; болванки крупные, весом 4-5 тонн. Предусматриваются непрерывные заготовочные станы. Вся прокатка обязательно электрифицируется. Таковы общие основы реконструкции существующих заводов.

Что касается постройки новых заводов, то помимо завода у Запорожья, постройка которого должна начаться в текущем строительном сезоне и сооружение коего решено совершенно определенно, с отпуском уже в этом операционном году на строительство крупных сумм в пределах 50 мил. рублей, на очереди стоит сооружение на Украине двух больших металлургических заводов — Мариупольского и Криворожского. Вопрос о первоочередности еще не получил окончательного решения. Каждый из этих заводов имеет свои плюсы и свои минусы, которые могут и должны быть здесь отмечены.

Основной плюс мариупольского завода заключается в том, что постройка завода в Мариуполе дает возможность использования подвижных морским путем керченских руд, стоимость которых, имея в виду дешевизну их добычи, а также дешевизну морской доставки, должна быть очень не велика. Далее, выплавка богатых фосфором чугунов и дальнейший передел им в сталь дает возможность получать в значительных количествах томасшлак, столь необходимый в качестве удобрения для развивающегося сельского хозяйства страны. Кроме того, расположение завода на избранной площадке, ввиду особых ее положительных качеств, дает полную свободу не только постройке завода на 1 мил. тонн. чугуна, в год, но на величину в несколько раз большую.

Наряду с этим, нельзя не отметить, что до сего времени вопрос о надлежащей переработке керченских руд не может считаться решенным.

Керченская руда вследствие своего химического состава создает много трудностей при получении так называемых томасовских чугунов, годных для передела в конвертерах. Это обстоятельство было между прочим причиной весьма крупных затруднений в работе заводов, ведших до войны передел чугуна в сталь по способу Томаса. К заводам этим принадлежали Керчь, Провиданс в Мариуполе и Таганрог. По свидетельству покойного профессора В. Е. Грум-Гржимайло из нескольких сотен исследованных им образцов керченского чугуна не было обнаружено ни одного, который мог бы быть назван Томасовским. Относительно способов работы на чугунах, нормально получаемых из керченской руды, т. е. чугунах богатых и кремнем и фосфором, возможно высказать предположение о применении в данном случае для передела комбинированного процесса в качающихся мартеновских печах, подобного тому, который применяется на некоторых немецких заводах, в том числе на заводе Königs-Hütte. Надо полагать, что способ, о котором идет речь, будет найден в процессе работы пускаемого ныне Керченского завода.

По поводу Кривого Рога следует отметить прежде всего обеспеченность его работы сравнительно бедными рудами с близлежащих рудников, причем руды эти, при сравнительной бедности железом, не богаты и кремнеземом, ибо часть кремнезема замещена в них глиноземом, что делает руды эти особенно подходящими для выплавки различных сортов литейных чугунов. Чистота криворожских руд со стороны содержания фосфора позволяет получать на заводе металл высоких качеств, годный для изготовления любых изделий, чего пока нельзя сказать о металле, полученном на керченских рудах, ввиду содержания в них мышьяка, который в значительной части переходит в металл. Должно быть отмечено, что проблема нового Мариупольского завода как с точки зрения технологических процессов, так и с точки зрения получаемого сортамента изделий не столь ясна, как проблема Кривого Рога. Закрывать на это глаза не приходится. Однако, с полной определенностью можно утверждать, что постройка того и другого завода является неизбежной, и дальнейшему обоснованию подлежит лишь вопрос о сроке приступа к их сооружению.

Размер капиталовложений, находящийся в связи с различными вариантами пятилетнего плана, претерпевал, по мере разработки этих вариантов, соответствующие колебания.

При разработке варианта пятилетия в четыре года общая сумма капиталовложений за время 1928-29 — 1931-32 г.г. определилась по заводам Украины в 1623 мил. рубл. против 1563 м. р., предусмотренных по пятилетнему плану, включая 1932-33 год. Из этой суммы 962 м. р. направляется на реконструкцию и расширение существующих заводов; на ту же цель по пятилетке назначалось 911 мил. рубл.

Повышение производственных заданий с 10 до 15 мил. тонн чугуна на 1932-33 г. должно соответственным образом изменить и размер капитальных вложений, повысив их примерно на 50%.

При осуществлении реконструкции существующих заводов и постройки новых возникает ряд проблем, которые требуют немедленного разрешения. Одной же из таких проблем, значение которой громадно, является проблема создания заводов машиностроительных, которые могли бы дать необходимое для реконструкции и нового строительства оборудование, ныне в значительной части ввозимое из заграницы. Проблема эта во весь свой громадный рост должна быть поставлена перед машиностроением и этим последним разрешена; значительная зависимость от импорта в деле развития металлургии не должна иметь места.

Столь же крупной задачей является задача снабжения нового строительства и реконструируемых предприятий достаточным количеством инженерно-технических работников. По заданиям основной пятилетки определялась необходимость в 1932-33 году дать металлургии около 5.000 чел. техников с высшим и средним образованием.

Далее следует громадной важности вопрос о снабжении заводов строительными и огнеупорными материалами.

Вопрос о появлении заводов-гигантов невиданных размеров ставит на очередь проблему увязки нового строительства с работой железнодорожного транспорта.

Вопрос о снабжении заводов рудой и коксом имеет громадное значение, ему будут посвящены особая статья.

В заключение следует остановиться на проблеме снижения себестоимости. Проблема эта является труднейшим участком производственного фронта. По наметке пятилетнего плана снижение себестоимости по металлургической промышленности предполагалось за 5 лет в размере 30%, причем в 1928-29 году снижение должно было достичь 7,5%. Проомфинплан на 1928-29 г. повысил эту величину по всей продукции Югостали до 9,6%. В действительности среднее снижение по тресту определилось кругло в 4%.

Контрольные цифры на 1929-30 г. намечали снижение по отношению к 1928-29 году 11,8%. В действительности за первое полугодие текущего года среднее снижение достигло всего цифры 3,79%. Следует отметить, что март месяц дал падение себестоимости, равное 7,33%. Последнее обстоятельство указывает на происшедший в этой области некоторый перелом, и есть основание рассчитывать для текущего года если не на выполнение задания по снижению себестоимости на 100%, то все же на приближение к этой цифре.

При осуществлении задания пятилетнего плана в течение 4 лет перед Украинской металлургической промышленностью ставится задача понизить себестоимость на 30% уже в 1931-32 году. При учете всего сказанного о достижениях в области снижения себестоимости за истекшее время пятилетки, для осуществления указанной директивы необходимо будет в каждом последующем году по отношению к предыдущему снижать себестоимость в таком размере:

1928-29 г.	1929-30 г.	1930-31 г.	1931-32 г.
4%	12%	8%	9%

Для осуществления намечаемой планом динамики снижения является необходимым — снижение отпускных цен на сырье и прочие материалы, а также и проведение рационализаторских мероприятий, связанных с реконструкцией заводов. Учитывая всю трудность снижения себестоимости в пределах 4-х летки на 30%, как это требуется планом, все же следует отметить, что в связи с форсированием реконструктивных мероприятий достижение это, ввиду громадной его важности, возможно поставить пред металлургической промышленностью как боевое задание.

II. Железо-рудная промышленность.

План работ под лозунгом пятилетка в четыре года еще в большей степени чем пятилетний план создавался на базе некоторых основных установок; однако, раньше чем перейти к формулировке этих основных положений, следует, ввиду происходящей вокруг вопроса о благонадежности Криворожского железо-рудного месторождения дискуссии, остановиться до известной степени на этом вопросе.

Прежде всего следует установить признаваемое всеми ведущими дискуссией лицами, что под вопросом о благонадежности здесь следует понимать не наличие в данном месторождении известного количества железных руд, а скорее возможность в короткий промежуток времени (два года) развить добычу в районе до пределов, отвечающих требованиям на руду, как для внутреннего потребления согласно существующим планам развития металлургии, так и для экспорта.

Необходимо помнить, что Криворожское месторождение является собою пример одного из богатейших по количеству руды и в то же время и одного из самых концентрированных месторождений в мире.

Если на основании всех имеющихся в нашем распоряжении данных подсчитать общую площадь всех известных залежей Кривого Рога, то такая определяется ничтожной величиной примерно равной 48 га (103651 кв. саж.). На этой ничтожной площади, идя в глубь земных недр, в виде почти вертикально-стоящих пластов, накапливаем однако весьма значительный запас чистейших по качеству железных руд со средним содержанием железа около 60%, который по последним подсчетам, произведенным на основании геологических соображений, определяется цифрой около 750 миллионов тонн; если принять средний расход руды на выплавку одной тонны чугуна равным 1,50 тонны, то указанный запас руды будет эквивалентен примерно 500 млн. тонн чугуна, иными словами, при годовой выплавке чугуна на богатых Криворожских рудах в размере 10 мил. тонн, запаса этого хватит на 50 лет.

Следует далее отметить, что помимо богатых руд Кривой Рог обладает громадными запасами так называемых кварцитов, т. е. бедных руд с содержанием железа в 35—45%. Количество руд этого сорта определяется в несколько миллиардов тонн и является практически неисчерпаемым запасом.

Плавка кварцитов, благодаря химическому составу пустой породы, включающей железо (богатство кремнеземом), в необогащенном виде является экономически неприемлемой; однако, вопрос об обогащении кварцитов технически разрешен, и в текущем году предполагается приступить к созданию опытной фабрики, которая путем обогащения будет бедные кварциты превращать в руду с содержанием железа в 60% и более. В таком виде рисуется вопрос о благонадежности Криворожского рудного месторождения.

Однако, нельзя не отметить того, что все приведенные выше цифры, несмотря на полную их вероятность, требуют подтверждения путем глубоких буровых разведочных работ. Вопрос о форсированном производстве разведок Кривого Рога поставлен на очередь, и в течение ближайших лет на него должен быть получен исчерпывающий ответ.

Возвращаясь к основным установкам, как пятилетнего так и четырехлетнего плана развития работ в Кривом Роге, мы должны указать на следующее: во-первых, в основу развития добычи железных руд положена полная увязка размеров добычи с потребностями в руде металлургической промышленности, а также соответствующих размеров экспорта. Для установления твердой базы для дальнейших перспектив развития добычи железной а также и марганцевой руды, в план вводятся форсированное производство разведочных работ, как обязательное мероприятие.

В области производства берется совершенно твердая установка на добычу руды исключительно из подземных выработок. Устанавливается необходимость снабжения железо-рудной промышленности достаточным количеством буровых инструментов и оборудования, необходимых как для работ по добыче, так и для работ по разведкам. В качестве обязатель-

ной установки намечается начало эксплуатации и обогащения кварцитов. Существовавший до настоящего времени основной вариант пятилетнего плана и вариант, составленный исходя из предположения о выполнении пятилетки в четыре года, выражаются следующими рядами цифр (в тыс. тонн):

	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33
Пятилетка	5170	6030	7330	8330	10190
Четырехлетка	5466	7480	9861	12068	—

Цифры, относящиеся к четырехлетнему плану, увязаны с предположением о добыче в 1930-31 г. — 5439 т. тонн чугуна и в 1931-32 г. — 6932 тонн. В настоящее время, в связи с новой директивой о выплавке по Союзу в 1932-33 году не десяти, а пятнадцати миллионов тонн чугуна т. е. в связи с повышением выплавки по Союзу, а следовательно и по Украине, примерно на 50%, размеры добычи криворожской руды должны повыситься по сравнению с наметками основного плана также приблизительно на 50%.

При осуществлении такого предположения добыча руды в отдельные годы повысится до следующих размеров, начиная с 1930-31 года (в т. тонн):

1930-31	1931-32	1932-33
10995	12490	15290

Цифры эти получены, исходя из положения, что экспорт будет развиваться пропорционально развитию выплавки чугуна. В случае повышения размера экспорта до более высоких норм, цифры добычи должны быть соответствующим образом также повышены.

В докладе Союзстали, представленном в Госплан СССР в связи с новыми вариантами пятилетнего плана, указывается, что основной железорудной базой Союза и при выполнении нового варианта пятилетнего плана остается Криворожский район, при чем отмечается, что намечающийся план развития района обеспечивает в 1932-33 году добычу железной руды в количестве 16,8 м. тонн.

Таким образом, согласно свидетельства органа, ведающего ныне и добычей руды, устанавливаются цифры, с избытком покрывающие потребность в железных рудах в связи с новым вариантом пятилетнего плана на конец пятилетия. Указания на то, каким путем достигается столь значительное повышение добычи, в докладе не имеется.

По подсчетам Юрт'а и Гипромеза возможный максимум добычи в год при всей доступной ее интенсификации не превосходит, поскольку речь идет о богатых рудах, величины около 13 мил. тонн, при чем эта цифра по мнению авторов подсчетов могла быть достигнута лишь за пределами текущего пятилетия, в связи с чем в рудный баланс по Кривому Рогу, начиная с 1932-33 года, по основному плану как и по дальнейшим вариантам, вводится от одного до двух миллионов тонн обогащенных кварцитов.

Доведение добычи богатых руд до указанных выше пределов требует форсированного проведения подготовительных работ и целого ряда срочных мероприятий реконструкционного и рационализаторского характера.

Рассматривая вопрос о снабжении железной рудой заводов Украины, нельзя обойти молчанием стоящую на очереди проблему Мариупольского завода, который по проекту должен будет питаться керченской рудой. Запасы керченских руд чрезвычайно велики и исчисляются многими сотнями миллионов тонн; вопроса о благонадежности Керчен-

ского месторождения не существует. Добыча этой руды обходится чрезвычайно дешево — менее одного рубля за тонну. В связи с морским транспортом она также будет дешевле и на месте потребления — в Мариуполе.

Т. о. эксплуатация керченской руды, особенно учитывая, что с этим связано получение томас-шлака, чрезвычайно желательна.

К сожалению, руда эта богата мышьяком и пустая ее порода богата кремнеземом, что заставляет искать путей ее обогащения и освождения от мышьяка.

Перед рудной промышленностью стоит задача указать пути установить.

Из ныне действующих заводов по керченской руде работает один завод в Керчи.

Е. Г. КРУШЕЛЬ

Металлическая промышленность на Украине

Металлическая промышленность на Украине, основываясь на местных топливных ресурсах и железной руде, получила преимущественное направление в сторону усиленного роста металлургии и развития металлообрабатывающей промышленности в ее тяжелых и более простых по технологическому процессу формах: паровозостроение, котлостроение, оборудование металлургических заводов горной промышленности, сахарной промышленности, железные конструкции, сельхозмашины, метизы и др. Производства более высокой квалификации начинают организовываться или в последние годы перед войной (судостроение) или, главным образом, в революционный период: тракторостроение, широкий рост производства машин для сахарной и химической промышленности организуется на базе эвакуированного из Риги завода также уже в революционный период. Несмотря на сильное свое развитие за последнее время, все же украинская металлообрабатывающая промышленность характеризуется значительным отставанием сравнительно с наличным местным спросом на машино-оборудование и электротехнические машины, наличными сырьевыми металлическими ресурсами и выгодным районным расположением по отношению крупных центров потребления машин, оставаясь в значительной мере районом, снабжающим металлом другие машиностроительные центры, своего металлического сырья не имеющие, — как районы Северо-Западный и ЦПО. Недопоставки украинского машиностроения пополняются в незначительной части снабжением из Северо-Западного района и ЦПО, возлагая на украинского потребителя, помимо оплаты более высокой стоимости производства указанных районов, также оплату двойного транзита — в один конец сырья, в другой конец готовых машин; но главное пополнение недостающего оборудования должно осуществляться за счет импорта, так как размер машиностроения Северо-Западного района и ЦПО недостаточны не только для удовлетворения потребности всего Союза включая Украину, но и без нее. Только интенсивный рост машиностроения и на Украине в состоянии будет освободить украинскую промышленность от необходимости большого импорта, а вместе с этим от иностранной зависимости, которая имеет возможность оказывать при его посредстве давление на размер производства наиболее основных и важных отраслей производства Союза — угольной, металлургической и машиностроительной.

Пятилетка имеет задачу разрешить этот вопрос, но она составлялась еще, с одной стороны, под значительным влиянием взгляда на украинскую металлическую промышленность, как на поставщика сырого металла для других районов, причем Украина должна была ограничиться

тяжелым и малоквалифицированным машиностроением, с другой стороны, на ней отражалась недостаточная выясненность размера машиностроения, которое требуется для выполнения заданий пятилетки по валовой продукции металлопромышленности, и несколько преувеличенные расчеты на получение оборудования за счет импорта.

Первые же годы реализации пятилетки с очевидностью показали, что запроектированный размер машиностроения недостаточен, что другие районы Союза загружены заданиями роста промышленности сверх производственной мощности собственного машиностроения в такой мере, что сами требуют получения оборудования из других районов, в том числе из Украины. Своеобразный характер украинской машиностроительной промышленности отличает ее значительно от центров развитого машиностроения и приближает к промышленности Урала и нового, начинающего эпоху промышленного развития, Кузнецкого бассейна, кооперирование с которыми, однако, чрезвычайно затруднительно, как вследствие почти полного отсутствия в них машиностроения, так и в виду отдельных их от Украины громадных расстояний, делающих транспортные расходы настолько высокими, что, кроме случайных единичных поставок отдельных машин, более оживленное взаимное снабжение является экономически нерациональным.

Развитие необходимого для украинской промышленности машиностроения в Северо-Западном районе и ЦПО, для значительной части которого на месте потребителя не имеется, также экономически не рационально.

Рациональное районное распределение машиностроения требует, чтобы все отрасли, снабжающие украинскую промышленность, были запроектированы на месте. Металлоизделия, удовлетворяющие широкого потребителя, по соображениям наличия местного большого (до 30% общесоюзного) потребления, собственной металлургической базы и избыточного населения, которое в состоянии выделять большие кадры работников, должны выпускаться, — в размере как местной потребности, так и потребности экономически тяготеющих районов — на заводах Украины.

На основании всех вышеуказанных соображений необходимо внести изменения в проектировки пятилетки, как в отношении размера производства на запроектированных заводах, так и в отношении перечня новых заводов, постройка которых становится обязательной, чтобы предупредить еще большую диспропорцию между потребностью и производством в конце настоящей пятилетки, но особенно в будущей.

Иллюстрировать диспропорцию спроса и производства могут следующие цифровые показатели:

Развитие металлургии на украинском коксе запроектировано в размере, равном ежегодному строительству одного нового завода на 2 000 000 тн. чугуна, что потребует машинного оборудования 215 000 тн.; для сооружений металлических конструкций требуется до 500 000 тн. а сверх того еще около 150 000 тн. разного металла; кроме того эксплуатация действующих заводов в 1932-33 г. потребует около 100 000 тн. металлических изделий, около 30 000 тн. железных конструкций и около 120 000 тонн необработанного литья и поковок; на 1937-38 г. эксплуатационные расходы значительно возрастают. Удовлетворяется эта громадная потребность Краматорским заводом, реконструируемым на выпуск 105 000 тн. изделий машинных, железных конструкций, литья и поковок. Кроме Крамзавода работают вспомогательные цехо-заводы "Стали" и проектируются постройкой вспомогательные заводы Днепропетровский, Хардиизский и Мариупольский — с общим вы-

пуском около 150—175.000 тн. Обеспечение потребностей требует значительного ускорения чрезвычайно медленного строительства Крамзавода, обуславливаемого незначительным отпуском средств—2.800.000 руб. на 1929-30 г., при общей стоимости строительства 78.000.000 руб., а также форсирования проектировки и строительства вспомогательных заводов „Стали“, увеличив их программу и выделив их в самостоятельные машиностроительные заводы, объединенные в особый трест.

Снабжение украинской металлообрабатывающей промышленности металлорежущими станками находится, примерно, в таком же положении, как и металлургия. Подсчеты Укргосплана 1927-28 г. определили потребность украинской промышленности в дополнительном станковом оборудовании на текущую пятилетку в размере около 12000 шт. Эти подсчеты встретили отрицательную оценку, как преувеличенные, предъявляющие недостаточно обоснованные требования на станки; но дальнейший ход роста промышленности и проверочные подсчеты Гипромеза не только подтвердили определенную Укргоспланом потребность, но и значительно повысили ее.

На последние три года пятилетки, для осуществления промышленного задания производства, потребуется около 20000 станков, на вторую пятилетку потребность исчисляется примерно в 50000 станков, а на 1937-38 г. около 15000 шт. Из этих цифр вытекает размер производства на 1932-33 г. около 50—60000 тыс. р., на 1937-38 г. около 100.000 тыс. р. Удовлетворение же происходит за счет работы заводов им. Ленина в Одессе и „Комунар“ в Лубнах в общей сложности не свыше 21000 т. р. в 1929-30 г.; из этой продукции значительная часть уходит в другие районы, не говоря уже о несовершенстве конструкций. Имея в виду большое разнообразие металлорежущих станков, непрерывно возрастающее, целесообразно запроектировать большое количество относительно не крупных заводов, которые могут производить вполне целесообразно составленную номенклатуру станков, тогда как для крупного завода составление рациональной номенклатуры представляет большие трудности.

Принятая Станкотрестом программа постройки на Украине трех станкостроительных заводов не соответствует размерам потребления и должна быть увеличена до 6-7 единиц. Строительство новых заводов следует осуществлять в максимальных темпах.

Все энергетическое хозяйство Украины обеспечивается производством котлов на Луганском и Николаевском заводах, которые при полном развитии могут дать около 125.000 кв. метров; при этом надо иметь в виду, что рост паровозостроения и судостроения может вытеснить выпуск промышленных котлов на обоих заводах, заполняя работу котельных цехов их усиленным производством паровозных и судовых котлов. Несколько неудовлетворенным остается спрос на котлы, можно судить по тому, что только снабжение котлами турбинных установок, оборудуемых паротурбинами нового Харьковского завода, при достижении полного выпуска потребует около 300.000 кв. метров. Запроектированный в пятилетке новый котельный завод должен строиться форсированным темпом, по увеличенной программе, чтобы предупредить своевременным развитием возможную диспропорцию, которая также будет иметь последствием обращение за котлами к импорту.

В аналогичных условиях находится снабжение горным оборудованием, оборудованием для строительной промышленности, удовлетворяемом лишь в размере от $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}$ % годовой стоимости строительства, тогда как норма стоимости оборудования в Западной Европе определяется в 10—12% стоимости строительства. Тоже следует сказать и о снабжении химаппаратурой и проч.

Развитие электротехнической промышленности не идет в ногу с ростом потребления в некоторых случаях, как напр., по трансформаторам, крановыми моторами и др.; уже налаженное производство на заводе Г. Э. З. прекращается, и снабжение украинской промышленности переносится на заводы Москвы и Ленинграда, которые не в состоянии удовлетворить спроса.

Особенно резко проявилось изменение намеченных при составлении пятилетки требований по паровозостроению. Под давлением НКПС, пятилетка составлена, исходя из потребности на 1932-33 г. в 610 паровозов серии Э. Уже на 1930-31 г. НКПС дает задание паровозостроительным заводам в 1000 паровозов Э и 200 СУ, а на два следующих года заявка определена в размере 2500 Э и 1000 СУ. Вследствие пониженной заявки на пятилетку в 1927-28 году сокращены были все программы реконструкций паровозостроительных заводов, в частности задержан темп строительства Л. П. З. и совершенно не начата постройка на нем нового механического-сборного цеха. Упущенное время возможно отчасти компенсировать усиленным развитием строительства в будущем году. Завод, реконструированный по проекту Оргометалла, с учетом увеличенных норм выработки, непрерывной недели, трехсменной работы, допускает возможность выпуска 1000 паровозов в год вместо максимальных 700 шт. по проекту. Окончательный возможный размер украинского паровозостроения, без расширения зданий механ.-сборного цеха Х. П. З., можно исчислить в 1300—1350 шт., при условии перестройки Л. П. З. Общий выпуск может быть доведен до 1450—1500 паровозов, каковая цифра является близкой к предельному производству на Украине.

Общий подъем промышленного роста, в особенности же развитие коллективизации сельского хозяйства выдвинуло на одно из первых мест производство авто и тракторов. Трактороснабжение украинского сельского хозяйства обеспечивается в достаточной мере постройкой нового завода и ростом тракторостроения на Х. П. З. Иначе обстоит дело с автоснабжением. Размер необходимого автопарка в 1932-33 году по последним подсчетам определяется в 900.000 машин, тогда как производство за это время более 300.000 машин не дает, и во вторую пятилетку переходит дефицит в 600.000 машин. Но за период по 1937-38 г. автопарк должен возрасти не менее, как до 10-12 мил. штук. Таким образом, автопромышленность запроектирована в явно преуменьшенных размерах. Украина, как потребитель, предъявит требование не менее чем на 25% всего количества, т. е. на 1932-33 г. — до 225.000 машин, на 1937-38 г. 3 мил. машин. Такой огромный потребительный район, располагающий собственным металлическим сырьем, должен развить у себя автопроизводство; украинская металлопромышленность должна перейти от снабжения других районов металлическим сырьем к переработке металла в готовые изделия как для собственных нужд, так и для снабжения тяготеющих к ней районов.

Развитие авто-тракторостроения вызывает к жизни ряд производств, снабжающих его готовыми изделиями; такие производства также должны быть запроектированы. Пересмотр программы пятилетнего развития применительно к выполнению ее в четыре года не мог ограничиться только формальным сокращением срока выполнения; потребовалось дополнить ее с таким расчетом, чтобы, учтя возможности финансирования, по возможности полнее охватить выяснившиеся требования. Необходимость усиленного развития машиностроения настойчиво диктуется еще и потому, что затруднения с получением импортного оборудования ежегодно возрастают. Задача же дальнейшего промышленного роста разрешается только быстрым всесторонним развитием внутреннего машиностроения.

По контрольным цифрам пятилетки у ВРНГ валовая продукция по общему машиностроению за весь период запроектирована в размере 1531,8 тис. р., уточненная программа выпуска за четыре года проектируется в сумме 2308,3 м. р.

Сравнительная динамика выпуска валовой продукции по годам видна из следующей таблицы:

	1928 - 29	1929 - 30	1930 - 31	1931 - 32	1932 - 33	Итого
По контр. цифрам ВРНГ . . .	164.3	208.4	266.1	361.2	531.8	1531.8
По уточненному варианту . .	168.4	288.2	562.5	1289.2	—	2308.3

Электротехническая промышленность по уточненному варианту должна дать за четыре года валовой продукции на 411.4 м. руб. вместо проектированных по пятилетним контрольным цифрам ВРНГ 396.0 м. р. Динамика развития по годам видна для обоих вариантов из след. таблицы:

	1928 - 29	1929 - 30	1930 - 31	1931 - 32	1932 - 33	Итого
Контр. цифры пятилетки . . .	34.2	45.1	77.2	102.6	137.0	396.0
По уточненному варианту . .	33.4	55.0	100.0	223.0	—	411.0

Ускорение на один год выполнения не только по уровню роста, но и по количеству производства, а по общему машиностроению со значительным превышением контрольных цифр пятилетки ВРНГ, потребовало значительно больших капитальных вложений, в особенности на новое строительство; по контрольным цифрам проектировалось капитальное вложение в сумме 650,0 мил. руб., а уточненный план предусматривает расходы в размере 1079,3 м. руб., в том числе на новое строительство 646.3 м. рублей.

Сравнительную динамику капитало-вложений по обоим вариантам дает нижеприведенная таблица:

	1928 - 29	1929 - 30	1930 - 31	1931 - 32	1932 - 33	Итого
Пятилетка ВРНГ	31.6	58.8	190.3	141	227.9	650.0
Уточненный вариант	40.7	99.1	450.6	488.9	—	1079.3

Несмотря на значительное увеличение как нового строительства, так и работ по расширению и реконструкции действующих заводов, все же далеко не все потребности в новых производствах и росте действующих разрешены в полной мере. Снабжение всех отраслей необходимым оборудованием за счет собственного производства не обеспечено; необходимо будет подучить пополнение из других промышленных районов Союза и из-за границы, хотя по некоторым отраслям (паровозы, дизеля и др.) Украина будет снабжать тяготеющие к ней районы.

Рост машиностроения встречал лимит отчасти в оборудовании и в недостаточно интенсивном его использовании (даже переход на полные две смены с непрерывной неделей не осуществлен, не говоря уже о трехсменной работе, практикуемой в ограниченном размере, главным образом, на отдельных станках), но также и в неполном металлоснабжении как по количеству, так в особенности по качеству. Длинные сроки поставок внутреннего производства в значительной мере поддерживают пристрастие к импортному оборудованию. Необходимость интенсивного развития машиностроения в настоящее время осознана всеми заинтересованными органами, и оно должно осуществляться независимо от возможности снабжать его металлом внутреннего происхождения. Недостаток металла должен быть покрыт для машиностроения за счет импорта.

Импорт металла в наименее переработанном виде для обеспечения за счет его пополнения снабжения машиностроения до полного, макси-

мального его роста приносит выгоды различного рода. Необходимо прежде всего отметить, что металл, ввезенный в виде готовой машины, требует валютных расходов, от 3 до 10 и более раз превышающих таковые, если ввозится только металл, из которого будет построена машина на внутренних заводах. Кроме того, оборудование металлургических заводов происходит при одновременном интенсивном росте машиностроения; таким образом они подготавливаются к переработке больших количеств металла, который появится в Союзе после окончания реконструкций и расширения старых заводов и пуска новых. Наконец, период развития машиностроения несколько удлинится, что облегчает, с одной стороны, подготовку рабочих кадров, а с другой связано с меньшими капитальными затратами, так как наличие подготовленных кадров сокращает срок неполного использования вложенных в машиностроение новых капиталов и позволяет строительству вести в несколько очередей, частично за счет амортизации первых очередей возводить следующие и в тоже время подготовиться потреблять возрастающие массы металла.

Вопрос кадров является чрезвычайно важным и ответственным при организации новых заводов; в особенности, полное развитие вновь за проектированных заводов потребует новых кадров в количестве около 110-115.000 чел. рабочих и соответственно около 16-17.000 ч. служащих, в том числе до 4000 инженеров и 6000 техников. Рассчитывать получить какие либо готовые кадры квалифицированных работников не представляется возможным. Весь резерв безработных исчерпан, биржи труда не могут доставить квалифицированной рабочей силы, не говоря уже об инженерах и техниках. Вся эта масса должна быть создана вновь путем организации расширенных ФЗУ, курсов ЦИТА, бригадного ученичества, курсов переквалификации и т. д. Ослабление напряженности требований на один-два года даст только благоприятные результаты.

Второе пятилетие не даст ослабления темпов нарастания промышленности. Можно ожидать только некоторого перемещения центра тяжести в сторону отраслей, обслуживающих непосредственное потребление. Поэтому успешность пополнения кадров обуславливается в будущем ростом количества и размеров производственных единиц в настоящее время. Развитие производства в намеченных уточненным вариантом размерах значительно ослабит зависимость Союзной, в т. ч. и украинской, промышленности от заграничного импорта: так, горнозаводское оборудование почти полностью будет покрыто выпуском горномашиностроительного треста; металлургическая промышленность получит от Краматорского, Хардицкого, Днепропетровского и др. вспомогательных заводов „Стали“ около 60% потребного оборудования; металлообрабатывающая промышленность Украины обеспечивается новыми станко-строительными заводами по металлорезущим станкам на 50%; потребность в электротехническом оборудовании удовлетворяется украинским производством, даже при условии осуществления полной строительной программы, менее чем на 50%.

Несмотря на большой запроецированный рост машиностроения по уточненному варианту, все же остается невыполненной в текущую пятилетку задача полного освобождения промышленности от иностранного импорта украинским машиностроением; необходимы еще значительные напряжения в этом направлении во вторую пятилетку.

М. Ф. ЧЕЧЕЛЬ

Перспективи нашого будівництва й його ресурси

В буржуазно-капіталістичних країнах будівництво вважається за один із самих найвизначніших факторів народньо-господарчої кон'юнктури. Його розмір кожного даного часу залежить від тих подій, що відбуваються в інших галузях народного господарства, й воно своєю дорогою також впливає на стан цих галузей. Скорочення обсягу будівництва поважно відбивається на умовах праці дуже значної кількості будівельних робітників, а ще більше на ще значнішій кількості робітників інших галузей промисловости, що обслуговують будівництво. Добробут мільйонів людей залежить від того, скільки країні треба різного будівельного матеріалу: лісу, металю, цементу, цегли, вапна, каменю, покрівельних матеріалів, фарби, ляку, різних металевих виробів, електричного устаткування, водотягових і каналізаційних пристроїв і труб, скла, опалювальних приладів тощо. Ввесь цей матеріал, що важить десятки мільйонів тонн, потребує перевозу й у сировому або обробленому вигляді становить дуже поважну статтю залізничних і вантажних перевозів, отже значно відбивається й на роботі транспорту, залізничного, автомобільного й вантажного.

Роля будівництва, як кон'юнктурного фактора, настільки велика, що підчас економічних криз капіталістичні керманичі насамперед шукають порятунку в його піднесенні. Конференція в справах безробіття, що відбувалася в СДПА у місяці жовтні 1921 року, прийшла була до висновку, що „відновлення довір'я до тих цінностей, які вкладено в будівництво, забезпечить більшу кількість роботи, ніж будь яка інша галузь промисловости“. Коли вибухла сучасна криза в тих таки СДПА, то першою турботою президента Гувера було, за допомогою можливо-владців-мільярдерів, шляхом організації в широкому масштабі громадських робіт затримати темпи будівництва від катастрофічного занепаду.

У наших умовах плянового господарства будівництво, звичайно, не може мати такого вирішального значення й впливу на народньо-господарчу кон'юнктуру. Як промислова галузь, що має помічне значення, — давати будівельне оформлення плянам розвитку продукційних сил країни, запроєктованим на даний період часу, воно не має самостійного значення й відбиває кожного даного часу лише темпи цього розвитку й його шляхи. В наших умовах стає тільки завдання доводити шляхом планування будівельне виробництво до відповідности з потребами в ньому інших галузей народного господарства й забезпечувати його потрібними ресурсами матеріальної й моральної (людської) природи. Зворотня, активна дія нашого будівництва — вплив на оточення, значно менша, ніж його пасивна роля.

Проте, народньо-господарче значення будівництва й у нас дуже велике, як галузі виробництва, що своєю продукцією переважає всі інші галузі, й технічним і організаційним своїм станом дуже впливає на ефективність капіталовкладань в народнє господарство, отже на елементи соціальної реконструкції суспільства й на час, що потрібний для розв'язання завдань, сполучених із цією й техніко-економічною реконструкцією.

Так само, як і в капіталістичних країнах, і в нас у будівництві, як у дзеркалі, відбивається весь народньо-господарчий процес і його тенденції.

Щоб ілюструвати це, ми подаємо нижче дані щодо характеристики сучасного нашого й СДПАмериканського будівництва. Таке порівняння для нас цікаве й повчальне, оскільки воно до певної міри показує нам: 1) як ми наближаємося через свої темпи народньо-господарчого розвитку до недосягнутих донедавна абсолютних американських масштабів; 2) якими шляхами піде, очевидно, наше будівництво надалі. Дані щодо американського будівництва ми запозичили з матеріалів, опублікованих у відомій книзі „Новейшие изменения в экономике Соединенных Штатов“.

Нехай читач не дивується з такого порівняння: обсяг українського будівництва, запроєктований на 1931-32 рік розміром 4225 мільйонів карбованців, дорівнює 2157 мільйонів доларів — обсягові американської будівельної програми 1921 року, а обсяг союзної будівельної програми четвертого року п'ятирічки, очевидно, трохи перевищить розмір американської, оскільки програма останнього на 1929 рік досягла 7 мільярдів доларів і не має виглядів на зростання попередніми темпами, загалом кажучи, — незначними за останні 5 років.

В понижих таблицях ми не подаємо абсолютних цифр, бо вони нас тут менше цікавлять, а наводимо тільки дані щодо відсоткової вартості різних категорій будівництва американського й нашого в загальній сумі будівництва. Крім того, треба ще мати на увазі, що несхожість статистичної номенклатури трохи відіб'ється на порівнянні окремих категорій будівництва, оскільки, напр., деякі роботи, як от каналізація, водотяги, дороги, вулиці, ірригація, в американських даних віднесено до рубрики „громадських робіт“, а в нас їх зараховується до комунального, дорожнього й с.-господарського будівництва.

Відносна вартість різних категорій американського будівництва

Категорія будівництва	% від загальної вартості									
	1919 р.	1920 р.	1921 р.	1922 р.	1923 р.	1924 р.	1925 р.	1926 р.	1927 р.	1928 р.
Житлове	32,9	22,3	37,2	40,2	45,3	47,5	46,8	43,5	42,5	43,7
Торговецьке	15,7	16,6	14,3	14,8	12,8	13,5	14,2	14,4	15,3	13,4
Промислове	19,9	23,3	7,3	9,7	10,8	7,3	8,2	10,9	7,0	8,7
Громадські роботи, підприємства загального користув.	19,5	22,4	19,5	16,8	16,0	14,9	14,0	15,8	18,7	19,4
Шкільне	4,6	6,8	10,3	9,0	7,8	8,2	7,3	5,9	5,9	7,1
Лікарні	1,5	1,9	3,0	2,6	1,8	2,5	1,9	2,2	2,7	2,6
Громадські буд.	0,5	1,1	0,9	1,0	0,5	0,7	0,7	0,8	1,0	0,9
Релігійного культи	1,5	1,6	2,6	2,6	2,1	2,5	2,5	2,3	2,4	1,9
Громадські розваги	3,2	3,6	4,6	3,3	2,9	2,8	4,3	4,1	4,4	3,3

Відносна вартість різних категорій українського будівництва

Категорія будівництва	% від загальної вартості			
	1928-29 р.	1929-30 р.	1930-31 р.	1931-32 р.
Промислове	33,0	39,0	32,0	33,0
Транспортне	15,0	14,2	11,0	10,5
Зв'язок	0,3	0,3	0,3	0,4
Сільське господарство	8,2	11,1	12,8	14,1
Електробудівництво	12,6	7,2	5,1	3,6
Комун. господарство	4,0	3,1	2,7	2,5
Житлове	15,4	11,4	13,5	14,8
Торговельне	5,3	6,0	7,0	7,5
Соц.-культурне (школи, лікарні, клуби)	—	—	1,6	1,4
Інше	—	—	—	—

Таблички яскраві. У них виразно виступає характер народньо-господарчих процесів обох країн. Україна індустріалізується, перетворюється з країни аграрно-індустріальної на індустріально-аграрну. Іде величезне промислове будівництво, що стоїть на першому місці, а якби розкрити далі написані й стосовні до нього відсотки, то виявилося б, що це будівництво йде переважно в промислових галузях групи А, яка продукує засоби виробництва. Поважне місце займає електробудівництво, проте рік-у-рік його питома вага меншає в міру того, як виростає енергетична база народного господарства. Так само йде значне будівництво й на транспорті, хоч трохи й відстає в темпах од розвитку промисловості. Рік-у-рік зростає замовлення будівництву від сільського господарства усунівленого сектора. Швидко росте будівництво в соціально-культурному секторі; тут особливо визначається перелім у постановці з 1930-31 року проблеми кадрів, що відбивається на шкільному будівництві, а також проблеми культурної революції й поліпшення охорони народного здоров'я. Порівняно скромне місце займає житлове будівництво, а особливо — торговельне. Коли взяти ще до уваги, що під рубрикою „торговельного“ в нас захована значна частина зовсім не торговельного, а суто промислового будівництва групи Б, а саме, підприємства, що переробляють продукти сільського господарства: беконні фабрики, маслоробні заводи, консервні фабрики, птахояєшні комбінати, холодильники, елеватори, сховища на зерно й овочі тощо, а також підприємства народного харчування, — їдальні, фабрики-кухні, то ще більше випинає малий розмір суто торговельного будівництва, тобто складів, розподільників-магазинів, товарових баз тощо.

Зовсім інакшу картину являє собою будівництво нашого антипода — СДПА. Це — індустріально насичена країна. Після двох безпосередньо повоєнних років 1919 й 1920, коли в промисловості відбувалося значніше будівництво в зв'язку з її демобілізацією й перешикуванням на мирний лад, ми бачимо щороку невеликий розмір цього будівництва, якого питома вага вчетверо менша, ніж у нас. Шкільне й лікарницьке будівництво займає порівняно скромне місце, поступаючись питомою вагою перед таким самим будівництвом у нас. Найвидатніше місце посідає житлове будівництво, — понад 40% усього обсягу, далі торговельне й громадські роботи. Поважне місце належить також рубриці „громадських розваг“. Нарешті, понад 100 мільйонів доларів марнується щороку на будівництво приміщень релігійних культів.

Так званий „господарчий розрив“, славнозвісне „просперіті“, що ним так пишалися американці та що так „несповідано“ змінилося на

сучасну кризу, відбулося на величезному масштабі житлового будівництва. Проте, відома річ, розсвіт цей торкнувся головно буржуазії. Це примушений визнати й хвалюватий автор начерку про будівництво в «гадуваній книжці» „Нов. изм. в эк. С. Ш.“: „причину широкого житлового будівництва, — каже він, — треба шукати в бажанні сімейних людей мати довкола себе приємну й вигідну обстанову. Як і завжди, нові доми в містах і їхніх околицях будується скоріше для маєтної класи, а немаєтні люди звичайно займають старі приміщення“. „Через те що забезпечені шари людности намагаються перебиратись в кращі, модні квартали, родини менше забезпечені мають змогу займати залишені другорядні будинки“.

Широке використання автомобілів і автобусів, а також наявність добрих доріг дали змогу значно поширити територію забудови й вибрати для неї гарну місцевість. Захоплення спортом також діє в цьому напрямі, оскільки віддалені від міського центру місця мають з цього погляду багато переваг. Отже розвиток автомобілізму, наявність скрізь кіна, радіо сильно спричинилися до заселення передмість і околиць міст. Принадність нових домів дуже залежить від їхнього плану й конструкції. „Збудовані в багатьох містах доми нового типу являють собою удосконалений і спрощений стандарт з погляду вимоги до світла, повітря й інших санітарних умов; проте й самі найдешевші з них неприступні для більшости родин із зарібком нижчим од середнього.“*)

Склад житлового будівництва характерний. За винятком двох найбільших міст, Нью-Йорку й Чикаго, де переважають многоквартирні новозбудовані доми, в інших містах будується переважно особняки. Випинає культ буржуазної родини й турботи про її ізоляцію. Та й там, де будується многоквартирні доми, їх пристосовується переважно до потреб бездітних родин і „самотніх, незалежних жінок“. Тут трапляється навіть щось на взір „успільненого сектора“: ресторани, кафе, цукерня, кіно, організовані розваги й пансіони та поміч господарів дому в хатньому господарстві.

З-поміж нежитлових приміщень сильно розвивається будівництво торговельних приміщень і мішаних для потреб торгівлі, промисловости й дозвілля. Розвиток автомобілізму викликає будівництво станцій для обслуговування автомобілів паливом, магазинів для продажу автомобільного приладдя, гаражів для ремонту й заїздів для перестоя машин. Розвиток кінопромисловости й радіо викликає попит на відповідні приміщення, а збільшення дозвілля й розвиток спорту й фізкультури веде до спорудження майданів, стадіонів, гімнастичних залів, басейнів для плавання тощо.

Так само діє в цьому напрямі й розвиток комунального господарства. Рік-у-рік більше відсоток людности, що її обслуговується водогоним і каналізацією. Спорудження пожежних депів, доріг, мостів і тунелів в'яжеться з загальним упорядкуванням міст, а останніми часами розвивається будівництво аеропортів, аеродромів, ангарів і спеціального освітлення в зв'язку з розвитком авіації.

Ми докладніше спинилися на характеристиці сучасного американського будівництва з тої причини, що вважаємо його шляхи за показові для нашого будівництва в ближчій будучині. Звичайно, ця аналогія дуже умовна. Річ ясна, що ніколи в нашому будівництві не появиться рубрики, „приміщень для релігійних культів“. Так само ясно, що й житлове наше будівництво йде зовсім іншим шляхом, ніж американське; замість покинутих, старих кварталів для трудящих і комфортабельних

*) „Нов. изм. в экономике С. Ш., т. 1, стор. 318.

модерних особняків — вілл для буржуазії, наше житлове будівництво йде по лінії створення упорядкованих за останніми досягненнями техніки соціалістичних міст, сполучених зручним транспортом і добрими дорогами з місцями праці. Зникає тип дому-карлика, й на його місце з'являється дім-комуна з індивідуальним і усупільненим секторами. Зникає різниця між містом і передмістям, „багатими й бідними“ кварталами, а на місце цього з'являється районове плянування міста.

З року на рік у нашому будівництві більша питома вага припадає тиме на непромислове будівництво. У міру того як розвиток промисловості зводитиме її на власне й в соціалістичному суспільстві посібне місце, на перший план виступатиме соціально-культурне будівництво. Уже в цей час ми вбачаємо ознаки цього перелому в ньому. Неухильне зростання народнього багатства, доцільний розподіл народнього прибутку поміж трудящими творить багатомільйонові маси індивідуальних і колективних споживачів, що являють собою необмежений ринок збуту для товарів і ставлять велетенський попит у сфері духовних і культурних благ. Ті черги, те переповнення, що ми його спостерігаємо вже тепер не тільки в крамницях і розподільниках, каварнях, цукернях і ресторанах-ідальнях, а і в театрах, кінематографах, концертах, спортивних місцях і підгородніх місцях відпочинку, на курортах, екскурсійних базах, а в зв'язку з цим і в трамваях, автобусах, залізницях і пароплавах, — все це наслідок не тільки й не стільки малого розвитку продукції, скільки наслідок розкриття чи, власне, створення величезного нового споживчого попиту від величезних мас трудящих, що їх політика пролетарської диктатури прилучає до культурного життя. Наростає невданий в світі масовий споживач, і на другому етапі соціалістичного розвитку, в перспективі генерального плану, основним завданням нашої промисловості й будівництва буде задовольнити його попит. У першому етапі, індустріалізуючи країну, ми творимо лише матеріальні передумови для цього обслуговування культурних потреб.

* * *

Після цього треба спинитися на тих технічних і організаційних тенденціях, що їх помітно в нашому будівництві. Треба відразу зазначити, що покищо ці тенденції виявляються головню в постановках і заходах державної влади, що ставить за мету раціоналізувати будівництво в широким розумінні цього слова. Відома річ, що наша будівельна техніка найдаліше відстала від світових досягнень, ніж будь-яка інша галузь промисловості. Поруч окремих будівництв, як от, напр., Дніпреста-нівського, що не поступається перед кращими світовими зірцями, ми маємо в масі допотопні будівельні матеріали, конструкції й методи роботи, маємо величезний консерватизм технічного персоналу в будівництві.

Грубелезна стіна типу фортечного муру, зложена з невеличких розміром цеглин, піднесених до муляра на славнозвісній „козі“, важке міжповерхове перекриття, розраховане більше на автомобільну їзду, ніж на невелику кількість мешканців, неекономічні середові перегородки — вигідні пристановища для всякої команші й гризунів, — ось наші масові конструкції й матеріали сьогоднішнього дня в цивільному будівництві. Поруч цього відсутність стандартів спричиняється до потреби кожного разу проектувати наново; невисока якість самого проектування, орієнтація при проектуванні на дідівські матеріали й конструкції, відсутність механізації робіт, недбале підготування роботи з організаційного боку, слабе пристосування проектів до конкретних умов місця будівлі, зокрема до ґрунту, невідома організація території забудови, — все це спри-

чиняється до кепської якості, довготривалості й дорожнечі будівництва, отже й до послаблення ефекту від капітальних вкладень взагалі.

Натомість державні органи раціоналізації будівництва висувають принципи пильного опрацювання проектів з поглядом економного використання площі, освітлення, опалення, ізоляції тепла й звука, вентиляції, повного використання фізичних і механічних властивостей матеріалів, дотримання добрих будівельних метод, міцності й гарного зовнішнього вигляду готової будівлі. В'язальні речовини, що швидко тверднуть, шкороохнучі фарби, ізоляційні матеріали від звука й температури для стін, розділення в будівлі роботи основних конструкцій, що тримають на собі всю вагу, від таких, що мають призначення тільки ізолювати приміщення, й відповідне уживання матеріалів, — все це свідчить про основну технічну тенденцію нашого будівництва полегшити конструкції, вживаючи відповідні матеріали й правильно використовуючи їхню роботу в будівлі.

Виникли нові науково-дослідні експериментальні інститути, що ставлять собі за мету вивчати нові методи будівництва й нові матеріали та конструкції і впроваджувати їх у практику; заснувалися осередки раціоналізації по всіх найбільших будівельних підприємствах, організувалося республіканське товариство раціоналізаторів-будівельників; у Москві при Будкомітеті НРНГ працює бюро чужоземної консультації, а по республіках НРНГ республіканські його відділи, де працюють видатні чужоземні фахівці-будівельники, що вивчають хити нашого будівництва й дають поради, як їх позбутися. Поволі ці хити усуваються, й за останні роки ми маємо вже чимало досягнень в цьому напрямі.

Проте нам ще дуже багато залишається зробити, щоб перевести своє будівництво на рейки будівельної індустрії. Щоправда, перші кроки ми вже зробили. Організація великої мережі будівельних контор і третів, диференційованих за принципом спеціалізації, дає змогу розвинути досліду роботу й нагромаджувати досвід у використанні матеріалів, будівельного встаткування й механізації роботи. Проектується кілька заводів для виготовлення бетонних і залізо-бетонних будівельних елементів, будується т. зв. білодеревну фабрику готових дерев'яних елементів, ширяться т. зв. будівельні подвір'я для заготівлі окремих елементів, будується завод металевих конструкцій, — твориться передумови для індустріалізації будівництва, що дасть змогу провадити роботу цілий рік, замість теперішнього сезону, й прискорить терміни скінчення роботи на 30—40% проти теперішніх.

Але дуже ще слабо стоїть у нас справа з уживанням механізмів на роботах. Навіть уживання найпростішої механізації транспорту матеріалів на будівництві поширилося дуже мало. Бльок, тачка, катеринка (лебедка), простий звід або підйомальник ще досить рідкі гості на наших масових будованнях. Тут ми ще дуже відстали від закордону, де, наприклад, газовий рушій дає змогу широко використовувати стиснуте повітря, подаване пересувним компресором; самоперекидні вантажні авта, механічні лопати й скрепери заступили наших грабників і возів, а численні пристрої в галузі підготування матеріалів усунули потребу в багатьох стадіях роботи на самому будованні й перетворили використання цих матеріалів у чисто транспортну справу. Лише починається в нас прокат будівельних машин, що робить приступним дороге першорядне встаткування для будівлі й зменшує витрати на транспорт і накладні витрати. Самих машин мало до смішного, а наша машинобудівельна промисловість ледве починає „розгойдуватись“ і в цей час ще неспроможна задовольнити й невеликої частину попиту будівництва на машини. Так само не задовольняє попиту й промисловість будівельних матеріалів.

У такому стані йде наше будівництво назустріч третьому рокові п'ятирічки. Тепер придивімося ближче до того, які вимоги ставиться до нього на ближчі два роки, третій і четвертий роки п'ятирічки, і які ми маємо ресурси, щоб задовольнити ці вимоги.

* * *

У сучасній стадії складання п'ятирічного плану розмір будівельної програми, чи т. зв. „чистого будівництва“, тобто вартість всякого роду будинків і інженерих споруд, без їхнього устаткування й коштів монтажу, визначити можна тільки приблизно. Яке мінливе завдання будівництва з погляду розміру, це можна бачити з того, що замість 10,2 мільярдів карованців (в умовних незмінних цінах 1927-28 року) капітальних вкладень у всі галузі українського народного господарства й культури, запроєктованих у т. зв. „сірій книжці“ Держплану^{*)}, ми маємо після відкладення п'ятирічки весною 1930 року суму капітальних вкладок 14,5 мільярдів. Відповідно до цього й обсяг будівельної програми в грошовому виразі з приблизно 5,8 мільярдів першого підрахунку більшає до 8,8 мільярдів, тобто на 52%. Не зайвим буде відзначити, що з цієї суми 34% припадає на промислове будівництво, 14% на житлове, 13% на сільсько-господарське, 11,6% на транспортне, 11,5% на соціально-культурне, 6,8— на торговельне (в вищезазначеному розумінні), 5,2% на електробудівництво й 2,7% на комунальне; отже той характер нашого будівництва, що про нього ми говорили вище, яскраво відбивається й на цих сумарних цифрах.

За перші два роки п'ятирічки, 1928-29 і 1929-30, будівельна програма становить 1850 мільйонів крб., тобто лише 21% запроєктованого п'ятирічного плану, отже протягом позосталих двох років — 1930-31 й 1931-32 треба буде виконати будівельних робіт на 6950 мільйонів, що розподіляються так: на 1930-31 рік 2750 мільйонів і на 1931-32 рік — 4200 мільйонів. Про фізичний обсяг цього будівництва можна скласти собі уяву на основі орієнтовно вирахованої потреби будівельних матеріялів для нього: на 1930-31 рік треба буде цегли 4,4 мільярдів штук, цементу — 11,7 мільйонів бочок, металу — 770.000 тонн, лісу круглого 4,8 мільйона кубометрів і пиляного 6,4 мільйонів кубометрів. Для виконання програми 1931-32 року потрібно цегли 6,8 мільярда, цементу 17,6 мільйона бочок, металу 1,2 мільйона тонн і лісу круглого 7,8 мільйонів кубометрів і пиляного 9,5 мільйонів кубометрів.

Ми спинимося ще далі на забезпеченні цієї програми матеріялами й на тих вимогах, що їх така перспектива будівництва ставить до нашої промисловості будівельних матеріалів, а тепер з'ясуємо те, скільки треба кваліфікованої робили для виконання повищої програми.

З'ясування цього питання важке. Труднощі випливають з того докості ненормального використання кваліфікованої робили в будівництві, що має місце в нас тепер. Спричиняється до цього не тільки славнозвісна „сезонність“ нашого будівництва. Відома річ, що досі ми будували пересічно 7 місяців на рік; проте, це ще зовсім не означає, що протягом сезону наш будівельник працював $7 \times 25 = 175$ день. Якби це було так, то, додавши до цього певну кількість робітників, що працюють на будівництві цілий рік, ми одержали б чимале число річно відработаних днів на одного робітника — порядку 200, — число що ми сьогодні ще вважаємо за бажане, як пересічне для сезону 1930 року. Справа тут далеко гірша.

*) Шляхи й темпи розвитку народного господарства УСРР.

Як то показують дані про роботу наших найбільших будівельних організацій, Індубуду й VI тресту (кол. будбюро Донвугілля) за 1928 рік, пересічна кількість відроблених днів за рік одного кваліфікованого будівельника, з урахуванням тих, що роблять цілий рік, становить 135—140 днів, а по окремих професіях не дуже хитається в обидва боки від цих чисел:

ПРОФЕСІЯ	Річна кількість відроблених днів	
	Індубуд	VI трест
Слюсарі	265	142
Столярі	163	150
Малярі	160	128
Тинькарі	166	130
Мулярі	129	115
Теслярі	121	143
Пічники	120	110

Так стоїть справа з використанням кваліфікованої робсили по кра-щих будорганізаціях. У цілому по Україні вона виглядає далеко гірше. Пересічно за три сезони 1926, 27, й 28 року на 1 кваліфікованого робітника будівельника по всій Україні припадає така місячна кількість відроблених днів:

Місяць	Квітень (початок сезону) . . .	2,8
"	Листопад (розгар)	6,6
"	Жовтень (кінець)	4,0

Далі цього марнування робсили немає вже куди йти!

Очевидно, що причина тут лежить не тільки в „одвічний“ сезонності будівництва. Бодай чи не найголовніша причина, це — відсутність усякого раціонального плану використання робсили й виконання робіт. Починається сезон — усі захожуються будувати заразом; в кожній будівельній організації одночасно приходить „початок“, одночасно буває „розгар“ і одночасно настає „кінець“ сезону. Всі звичайно, водночас роблять однакові роботи, отже всім треба одночасно грабарів, всім одразу мулярів, теслярів, тинькарів, малярів, усім давай відразу цегли, вапна, любастру і т. д. А далі всі в одnorаз засипають на зиму, лінійний персонал — виконробі — глибше, а бюровий — проектувальники, конструктори, конструктори — слабше.

Гляньте на нижню таблицю про використання дефіцитних професій в VI будівельному тресті протягом 1928 року. На ній, як на долоні, весь наш „будівельний сезон“:

Працювало на роботі	Квітень	Травень	Червень	Листопад	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень
Мулярів	40	173	1646	1839	1671	2234	2481	1303	269
Тинькарів	63	324	924	693	620	758	1241	925	443
Пічників	41	77	170	237	247	279	361	342	243

Коли перерахувати потребу з увагою на те, що деякі роботи, як от столярські, слюсарські, пічники й інші, можна провадити цілий рік, а інші, зв'язані з хемізмом процесів, отже й температурою, в наших кліматичних умовах можна рівномірно розподілити на 9 місяців, то виявиться, що для виконання такої самої програми треба на рік пересічно

на 22% менше робочої сили навіть при пересічній кількості 18 одроблених днів на місяць для 1 робітника. Якщо поставити собі завдання, щоб один робітник працював на місяць не 18, а 24 дні (шість п'ятиденок по 4 робітних дні), і пересічно не 7, а 11 місяців на рік (відпустка хвороба), то при 265 робітних днях річно можна звести потребу в кваліфікованій робсилі до 50-52% тої, якої треба при сучасному стані її використання.

Як же рахувати потрібну робсилу для виконання п'ятирічної будівельної програми за чотири роки? Які припущення що до використання її класи в основу розрахунків? Ми нижче подаємо цифру потрібних кваліфікованих робітників, розраховану з припущенням, що й надалі залишається наша сезонність з її „розгаром“, з єдиною метою: показати, що її обов'язково треба вбивати негайно. Починаючи з сьогоднішнього дня, бо в ній — реальна загроза самій програмі п'ятиріччя. Виявляється, що для виконання програми 1931 року треба було б пересічно на рік 700.000 кваліфікованих будівельників, а на розгар сезону 1.200.000; на 1932-й рік відповідно 1.050.000 і 1.740.000. Маючи сьогодні приблизно 200.000 кваліфікованого кадру, годі сподіватися виконати з ним таку програму! Таким чином, справа ясна, що владним наказом нашому будівництву повинно бути — за всяку ціну й негайно почати заходи до такої організації, яка б забезпечила можливість на 100% використати наявні кадри кваліфікованої робсили. Це — питання чисто організаційне, й розв'язання його не натрапляє на ніякі непереможні перешкоди. Завданням оперативного планування, в даному разі НРПГ через його Будоб'єднання, повинно стати опрацювання дійсного оперативного плану на 1931 рік у такому напрямі, щоб будівельні трести й контори були лише технічними виконавцями цього плану, виконували цей план, а не кожне свій власний, складений без огляду на потреби й інтереси цілості.

Проте було б замало обмежитися самими тільки заходами щодо кращого використання робсили в часі й просторі. Треба ще подбати й про те, щоб забезпечити піднесення продуктивності праці робітника шляхом кращої організації всього робочого процесу, його механізації, впровадження кращого інструменту й інших раціоналізаційних заходів.

Дивна річ! Наш власний досвід показує нам, що всякими немудримими способами ми можемо досягти величезного ефекту в цьому напрямі; про цей досвід можна навіть прочитати в нашій пресі, загальній і фаховій, а проте широкого застосування він чомусь на будівництві не знаходить. Нагадаю тут лише про одну річ, про недавні спроби московської бази ЦПГА раціоналізувати роботу муляра; виявилось, що при належній організації його робочого місця він кладе 1000 й більше цеглин за робітний день замість „нормальних“ 450—500. В журналі „Будівництво“ (№ 2 за 1930 р.) ми читаємо про поважні наслідки роботи раціоналізаційної станції Індубуду в Харкові; доводиться чути й про чимало інших досягнень. Нащо провадиться ця робота? Яке практичне застосування знашли наслідки цих досягнень?

Безперечно, що тут має місце інертність нашого апарату, який мало дбає за широке впровадження цих здобутків у щоденну практику. Раціоналізаційні станції „досягають“, а дядьки на роботі мурують, тинькують і тешуть так само після досягнень раціонал. станцій, як і до них.

Цьому теж треба покласти край. Якщо ми хочемо мати не досягнення якоїсь-то контори якогось то будтресту, а піднести продуктивність праці всього нашого будівельного виробництва, то ми повинні перейти до активних методів технічного планування будівельних процесів. Оперативний орган, яким є Будоб'єднання, повинен щороку опра-

цьовувати не тільки вищезгаданий календарний план для всіх тих будівельних організацій, що ними він керує, а ще й технічний план. Він повинен, спільно з органами загального планування й регулювання, опрацювати на кожний рік певний технічний мінімум по всіх лініях раціоналізації будівельних процесів, беручи до уваги досягнення науково-дослідних установ по будівництву, раціоналізаційних осередків, а також стан нашої промисловості, що постачає будівництву матеріали й устаткування. Мінімум цей повинен бути обов'язковий для всього будівництва, й за його виконання мусить відповідати кожна будівельна організація.

Тільки таким чином, використовуючи примусовий авторитет державної влади, можемо ми широко й глибоко, плановим порядком раціоналізувати своє будівництво по лінії технічної й організаційної реконструкції будівельних процесів і без великих труднощів за короткий час збільшити щонайменше вдвоє продукційність праці нашого будівельника. Ця вимога так само одна з конечних умов виконання п'ятирічної будівельної програми за чотири роки з тими кадрами кваліфікованих будівельних робітників, що їх ми маємо на цей час і тими новими, які ми спроможні підготувати протягом короткого часу.

Отже, коли вираховувати потребу кваліфікованої робсили з тими припущеннями, що їх було зазначено вище щодо рівномірного, планового й повного використання робсили протягом року, протяжність роботи на рік покласти для 1 робітника 250—275 день, а збільшення продукційності праці завдати на кожний рік на 15% більше проти попереднього року, то при цих, безперечно, оптимальних і може навіть трохи оптимістичних припущеннях, виявиться, що для виконання будівельної програми 1931 року треба 350.000 кваліфікованих робітників, а для 1932 року—420.000. Ці цифри вказують на велике напруження плану з погляду забезпечення його кваліфікованою робсилою.

Але ще тягче справа з забезпеченням програми матеріалами. Треба визнати, що тут ми не виявили достатньої прозорливості й не дали вчасно, кілька літ тому, належних темпів розвитку промисловості будівельних матеріалів, що повинна була б іти попереду загальних темпів народно-господарчого поступу. Тепер ми форсуємо ці галузі, але нагати втрачені темпи не легко. Найбільше дається в знаки відставання нашої цементової промисловості. Цемент—основний будівельний матеріал нашого часу, поруч із металом. Особливе значіння має він у нас на Україні, через її малолісність. Дерево для нас дорогий будівельний матеріал, і з ним треба бути дуже ощадним, використовуючи його дуже цінні будівельні властивості лише там, де без нього не можна обійтись. Натомість Україна дуже багата на всякі мінерали, й метало-мінералізація нашого баляюся будівельних матеріалів повинна стати за наше гасло. На базі цементу, як в'язальної речовини, ми повинні створити цілу низку мінеральних будматеріалів на стіни, перегородки, міжповерхове покриття і покрівлю. В сполученні з металом і без нього ці „бетоніти“ замінять дуже значною мірою дерево й чистий метал і дадуть змогу швидше перейти до індустріальних форм будівництва шляхом фабричного виготовлення бетонних і залізобетонних будівельних стандартних елементів.

На сьогоднішній день продукційність наших цементових заводів аж надто недостатня; вона лише приблизно на 50% задовольняє потреби українського будівництва, решту приходится покривати завозом із РСФРР. Крім того, що з народногосподарчої точки зору такий завіз не вигідний, бо, поперше, він завантажує транспорт, а подруге, переплата на залізничних тарифах щороку становить вартість нового цементу.

тного заводу на півмільона бочок продукції, — буйний розвиток будівництва в РСФРР не дає спроможности задовольняти довозом потреби українського будівництва.

У цей час українська цементова промисловість дає річно 3 мільйони бочок цементу при потребі 30 року близько 6 міль. бочок. Що можна мати в 1931 році? Поширення Краматорівського заводу, Амвросіївського й Дніпропетровського (Південстали) може дати додатково близько 1 мільона бочок; пуск нових заводів, що нині будуються — Амросіївського й Кам'янського, в кращому разі може дати ще 600.000 бочок; млинарські установи в різних місцях концентрованого будівництва можуть дати ще близько 1,5 мільйони бочок, але при умові заходів до забезпечення їх півфабрикатом і импортним устаткуванням; виходить, що максимально можна сподіватися 1931 році продукції 6 мільйонів бочок при потребі до 11,5 міль., тобто, як і тепер, приблизно на 50%. Завіз із РСФРР може підвищити забезпечення до 60—65%. Отже виконання будівельної програми 2750 міль. награтить на гострий дефіцит цементу. Можливі цементові ресурси відповідатимуть будівельній програмі порядку 1,8—1,9 мільярда карб., тобто тій цифрі, що лежить в межах п'ятирічки „сірої книжки“, але за 4 роки (обсяг кап. вкладок 10,2 міль. карб.). Так само стоїть справа й з будпрограмою 1932 року: з цементом вона виходить на варіант сірої книжки, віднесений до 4 років тобто порядку 2,3—2,5 міль. карб.

Отже аналіз перспектив продукції одного з визначальних будівельних матеріалів, цементу, схиляє нас до висновку, що найреальнішою, з погляду матеріальних ресурсів, треба вважати будівельну програму, що відповідає варіантові п'ятирічки „сірої книжки“, але за 4 роки.

Сьогодні ми відчуваємо велику дефіцитність цегли. Проте, приглядаючись до причини цього, треба з певністю сказати, що ця дефіцитність — наслідок виключно невміння використати наші наявні ресурси основного капіталу й сировини. Безумовно, що наша цегельна промисловість могла б набагато збільшити випуск продукції, якби до неї поставились трошки пильніше: понизити ті „вузькі місця“, яких у неї немало й які зліквідувати легко без значних капітальних витрат, піднести технічну грамотність персоналу, що здебільшого дужо мало тямить в цьому ділі й спричиняється до величезного браку продукції. Й нарешті, перейти від декларацій до діла й почати виробляти полешену цеглу, пористу й, особливо, трепельну, що далеко ефективніша в ділі від звичайної й зменшує кількісну потребу останньої. Отже, оскільки якийсь час цегла залишиться ще головним стіновим матеріалом, потреба в ній зростатиме дуже сильно, й треба зробити її недефіцитною зазначеним вище шляхом. Шукати розв'язання завдання на шляхах будівництва нових цегельень, на наш погляд, неправильно; нові цегельні потрібно будувати лише там, де цього вимагають інтереси районування промисловости й будівництва.

Про інші мінеральні будматеріали. — вапно, любастер, камінь, пісок, аспід, говорити багато не доведеться: вони не можуть і не повинні бути дефіцитними. Їхня дефіцитність, що часами виявляється, це — доказ нашої безгосподарности. Ніяких об'єктивних перешкод, щоб добувати й виробляти їх у потрібній для будівництва кількості, немає.

Нарешті, кілька зауважень про ще два важливі фактори будівництва, проектувальну справу й машини для потреб будівництва. За найскромнішими нормами, ми повинні мати будівельних машин щонайменше на суму 10% від щорічної вартости будівництва. Коли прийняти на увагу розмір будівельної програми 1931 року в 1900 мільйонів карб., то машин треба б мати на 190 мільйонів; якщо вважати пересічний

час амортизації машин за 5 років, то далі наша машинобудівельна промисловість повинна б давати нам щороку будмашин на 38—40 мільйонів крб. У цей час, за орієнтованими даними, наші будівельні організації мають машин пересічно на суму 1—1,5% розміру їхньої програми, тобто разів у 6 менше норми. Виробництво будівельних машин на українських заводах зовсім незначне.

Перед тими величезними перспективами, що розкриваються перед нашим будівництвом на ближчі роки, дуже великого значіння набирає справа належної організації проектування. Брак готових проектів, велике запізнення з виготовленням їх—одна з найбільших бід нашого будівництва. Ми раз у раз порушуємо найосновніше правило успішного будівництва: не починати будувати доти, доки, поперше, не пророблено до самого кінця проектів і кошторисів, а подруге, не опрацьовано найдокладнішого календарного робочого плану. Не дотримуючи цих двох правил, ми ніколи не дійдемо добрих наслідків. Тимчасом, можна б навести не один випадок, коли проекти, часом досить значних споруд, виготовлялися вже аж після того, як будівництво було скінчене.

З огляду на обмеженість наших проектувальних кадрів, треба за всяку ціну добитися якнайбільшої стандартизації проектів цілих споруд і окремих їхніх елементів, а також надати правильні організаційні форми проектуванню. Треба концентрувати кадри проектувальників і правильно розподілити роботу між ними. Треба добитися такого становища, щоб кожний забудівник, чи то буде урядництво, що відає цілою галуззю народного господарства, чи окрема господарча одиниця,—мав у себе в портфелі розроблені проекти тих споруд, що їх він має намір зводити. Треба, щоб асигнування кредитів на капітальне будівництво відбувалося на основі опрацьованих проектів і кошторисів, тобто ідей графічно оформлених і підсиленних технічними й економічними розрахунками, а не „ідей взагалі“. Тільки в такому разі настане змога стабілізувати розмір будівельної програми на кожний рік і скласти вчасно справжній будівельний план, забезпечений і матеріалами й робилою й транспортом, а також фінансуванням. А опрацьовувати такий план на початок року, це вже половина успіху в його здійсненні.

Отже, закінчуючи треба зробити висновок, що, коли виходити з сучасного організаційного стану нашого будівельного виробництва, його технічного рівня, а також з перспектив його на найближчий час, так само як і з стану й перспектив промисловості будматеріалів і кваліфікованої будівельної робсили, то треба орієнтуватись на розмір будівельної програми на останні два роки 5 річки (1931-й і 1932-й) порядку 4,2—4,5 мільярдів карбованців, що відповідає приблизно розмірові капіталовкладань 8,5—9 мільярдів, тобто в межах цифр, запроєктованих у сірій книзі.

При цьому, однак, треба мати на увазі, що виконання такої програми ставить перед нашим будівництвом на розв'язання надзвичайно важливі й трудні проблеми в сфері організаційної й технічної його реконструкції, щоб у найкоротшому часі, буквально, „терміново“, досягти безсезонності будівництва й значного підвищення продуктивності праці будівельного робітництва.

Г. В. ФАБЕР

Шляхи сполучення України і перспективи їхнього розвитку

І. Загальна оцінка української транспортної мережі

Окремі види шляхів сполучення хоч і об'єднує тепер один спільний для них орган (НКШ), проте ще й досі кожен із видів транспорту (залізниці, річкові, морські й безрейкові шляхи) розвиваються й експлуатуються майже незалежно один від одного.

Таке становище, розуміється, ні в якому разі неможна визнати за нормальне в обставинах соціалістичного планового господарства, де немає вже факторів капіталістичного характеру, що впливали були на загальний напрям розвитку транспортного зв'язку, де правильний і найоптимальніший з народньо-господарчого погляду розвиток окремих видів транспорту і найраціональніше сполучення їхньої роботи перебуває в руках єдиного хазяїна — робітничо-селянської держави.

Такий розвиток окремих галузей єдиного транспортного комбінату, коли як слід не зважається на сполучені з ним інші види транспортного зв'язку, треба відзначити як негативний чинник, не вижитий ще й досі.

Теперішнє становище, коли основні види транспорту поділено, з погляду раціонального розподілу їхніх функцій — переміщення вантажів, — тільки за найгрубшими ознаками і ці види органічно між собою не пов'язані, сталося в наслідок того, що умови загального планування роботи транспорту історично складались несприятливо, що й призвело до диспропорції у розвитку окремих видів транспортного господарства. А в зв'язку з цим створюються несприятливі умови роботи для деяких ланок і перешкоджають нормальному розвитку тих економічних районів, що їх обслуговують ці ланки. У міру того як наша країна швидкою ходою йде шляхом індустріалізації, перетворюючись із країни аграрної на промислову, цей органічний дефект загального планування звичайно ще більше випинає і все більшої актуальності набирає справа ув'язки розвитку окремих видів транспорту.

Які ж є на території УСРР засоби сполучення і в якому вони стані? Розгляньмо їх кожний окремо.

А. **Залізниці.** Україна являє собою найголовніший індустріальний район Союзу, дарма що вона має тільки 2% його площі, а відповідно до цього вона забезпечена й залізничним транспортом. Залізниці України, беручи їх довжину, 1927-28 року становили 18% протяжності всіх залізничних ліній Союзу; щождо обслуженості залізницями, то Україна, бувши тут на першому місці, має коефіцієнт обслуженості 3,72 проти 1,43 для європейської частини Союзу, цебто обслужена в 2,5 рази більше.

Коли глянути на мапу залізничних шляхів сполучення України, то легко переконатися в тім, що всі округи України залізними обслужені (цього не можна сказати тільки за Старобільську округу та Лівобережну частину Херсонської округи, зовсім не обслужених залізницями); найгустіше залізниць має наш головний індустріальний район—Донбас.

Це говорить за те, що в основному Україну можна вважати за досить забезпечену шляхами магістрального значення, і центр ваги розвитку залізничного транспорту має полягати головню в тім, щоб посилювати наявні залізничні шляхи та будувати ряд підвізних рукавів, залежно від географічного розміщення джерел залізничного вантажообороту та обсягу сподіваної від них продукції; при цьому треба мати на увазі що проектування підвізних рукавів слід ув'язувати також і зі спорудженням добре обладнаних безрейкових під'їзних шляхів для того, щоб забезпечити найоптимальнішу з народно-господарчого погляду транспортну складовину собівартості продукції.

Не зважаючи на великі роботи над відновленням основного капіталу залізничного транспорту України, руйнованого протягом понад 8 років (1914—1922 р. р.), не зважаючи на ряд великих досягнень у справі інтенсифікації використання наявного устаткування залізниць (особливо вимірників утилізації рухомого складу),—теперішній стан цього транспорту все ж таки ще не можна визнати за доведений до такого ступеню, який би міг забезпечити потреби народного господарства. Зanedбаність основного капіталу (надто шляхів) ще й досі більша за 20%, хоч капітаовкладання за перші два роки п'ятиріччя й перевищують дещо планові передбачення. Треба, однак, мати на увазі, що ці вкладання, (у зв'язку з абсолютним зростанням перевозу на залізницях, яке набагато випередили первісні запроектування, а також випереджає й темп цих вкладань), ідуть переважно на мінімально потрібні нові роботи, а не на ліквідацію zanedбаності діючих пристроїв.

Б. Водні шляхи України. Найголовніший і майже єдиний водний шлях України (коли не брати Південного Буга та узграницьного Дністра, що мають місцеве значіння)—це Дніпро, що має тисячлітню історію.

Річка ця, коли взяти загальну довжину водного шляху, стоїть на п'ятому місці в Союзі (Волга, Кама, П. Двіна, Нева з озерами), а на довжину судноплавної частини—на четвертому місці (Волга, Кама, П. Двіна). А як тут іще згадати, що Дніпро довший, ніж будь-яка річка в західній Європі, то здавалося б у Дніпра є всі дані для того, щоб бути великим транспортним чинником, тим більше, що кліматичні умови України створюють для навігації далеко сприятливіші обставини, ніж має РСФРР. І справді—протяжність навігації на Волзі, на верхньому її плесі становить 194 дні, на середньому—197 і на нижньому—240 днів, а навігація на Дніпрі, на верхньому плесі—234 дні, середньому—243 дні і нижньому—273 дні.

Проте, Дніпро ані за довоєних часів, ані тепер не завоював собі досить видатного місця як шлях сполучення. Напр., 1913 року, коли довжина судноплавно-сплавної частини Дніпра майже дорівнювала сумарній довжині залізниць України, вантажооборот на Дніпрі все ж таки становив тільки 10.5% вантажообороту на залізницях (беручи пошлювання), а поточного 1929-30 року Дніпро ще менше значить; його перевози (пошлювання) становлять тільки 4,3% залізничних вантажових перевозів України. Коли ж брати абсолютно, то розміри перевозів на Дніпрі становлять поточного 1929-30 року 3.316 тис. тонн проти 5,728 тис. тонн 1913 року, цето тільки 58% від довоєнних.

Прийчину цьому треба шукати в організаційних умовах і в технічній відсталості Дніпрового водного транспорту, а почасти і в режимі річки.

За організаційні умови була вже мова на початку цієї статті; щождо чинників, що залежать від режиму річки і характеризують технічну відсталість, то вони такі:

а) середня течія річки робить дугу зі стрілкою близько 400 км., що дуже здовжує водний шлях і зменшує транзитне значення річки;

б) між Дніпропетрівським і Запоріжжям Дніпро порожистий, через що верхнє й нижнє його плеса роз'єднані і в найвідповідальніший свій ділянки (найближчий до індустріальних районів) він не судноплавний. Як відомо, через два роки, коли скінчатся роботи на Дніпрелестані й річка буде шлюзована біля Запоріжжя, цей чинник відійде в історію і, значить, найголовніша перешкода до того, щоб завести відповідне до значення річки суднопластво, буде усунута. Цей факт, маючи на увазі, що до відкриття шлюзів залишилось уже небагато часу, вимагає того, щоб не гаючи часу уже тепер заходитися коло підготування річки до майбутнього транзиту, про що мова буде нижче;

в) Дніпро має характерну особливість, що несприятливо відбивається на суднопластві, — це хибкість берегових ґрунтів і мінливість річища на багатьох ділянках. Тому треба намічати днопоглиблювальні роботи і роботи над зміцненням берегів. На жаль, як раніш так і тепер роботи ці були зовсім недостатні; приміром, 1928-29 і 1929-30 р.р. за пляном на підтримання шляхів малося витратити 14,2 млн. крб., а фактично асигновано тільки 5,7 млн. крб.

Ціком зрозуміло, що недбаючи як слід за водний шлях, ми маємо те, що на Дніпрі, через його природні особливості і через те, що там вода витрачається дуже нерівномірно (нерівномірність течії), робляться мілини, а це здорожує собівартість експлуатації й примушує підвищувати водні тарифи. Це ж останнє приводить до диспропорції між тарифами залізничними й водного транспорту; приміром, у навігацію 1929 року такі вантажі як ліс, метал і будівельні матеріали (камінь) перевозили за ставками провізних плат, навіть трохи вищими від залізничних;

г) коли при цьому взяти на увагу до краю примітивне устаткування річкових пристаней (на багатьох пристанях немає рейкових і безрейкових під'їзних шляхів, немає механізації навантаження, не вистачає або й зовсім немає складських приміщень, незадовільний стан пристанських пристроїв, а то просто й брак їх) то стане зрозуміло, що водний транспорт Дніпра, такий як він тепер є, ні в якій мірі не може стимулювати розвитку на ньому перевозів, не допоможуть ніякі організаційні заходи, що примушували б посилати вантажі водою;

д) нарешті, треба згадати ще за один чинник, що обмежує використання основної водної артерії України — це кількість і якість річкової фльоти. Парова й непарова фльота на Дніпрі 1928 року мала такий склад:

	Парова фльота		Непарова фльота	
	Наявність у 1928 р.	% до 1913 р.	Наявність у 1928 р.	% до 1913 р.
Кількість	243	64	984	38
Потужність *)	21918	39	134311	15,5
Пересічний вік (років)	30		20	

Фльота вже застаріла й тому треба ждати, що найближчими роками з інвентаря вибуде чимало суден і, значить, коли вчасно не поповнити транспорт новими суднами, то він стане ще слабший. З поточного 1929-30 року позначилось певне зрушення у форсуванні суднобудівництва (1928-29 р. асигновано на суднобудівництво 4 млн. карб.

*) Для парової фльоти в кіських силах, а для непарової — в тоннах вантажності.

а 1929-30 року — 8,5 млн. крб.), значить, можна було б бути спокійним за цю галузь, коли б тільки наші корабельні вчасно виконували передавані їм замовлення й могли б опанувати всю потрібну програму суднобудівництва. Але тут перелому ще не має, наша будівельна промисловість ще не досить розвинулась, отже за цей фронт Дніпрового транспорту доводиться побоюватись більше, ніж за який інший, бо Н.К.Ш. не має впливу ні на будування суден на суднобудівельних заводах, ні на спорудження нового суднобудівельного заводу, через що й неможна задовольнити потребу у збільшенні флоту.

В. Безрейкові шляхи України. Ще більше, ніж у водному транспорті, відстала Україна в частині безрейкового транспорту. Особливо це спадає на око, коли порівняти обслуговування цими шляхами України і обслуговування західної Європи, де вже багато віків дбають за безрейкові шляхи, тим часом як ми, так мовити б, ще переживаємо в цій справі дитячий вік. Справді, у країнах західної Європи, на 1 км. залізниць припадає (за даними 1912 р.) від 2 до 10 км. шосованих шляхів, а тим часом на території колишньої Европ. Росії було тільки 0,6 км. шосованих шляхів. У нас на Україні на 1-Х-1929 року цей коефіцієнт становить близько 0,3.

На 1-Х-1928 року з загальної кількості безрейкових шляхів України (разом з сільськими) на 208.613 км. тільки 4806 км., або 2,3% всієї мережі мало кам'яний одяг. Коли ж узяти на увагу, що близько 58% цих шляхів уже зношені, то становище стане ще сумніше. Надто ж лихо стоїть справа з дорогами в найвідповідальнішому нашому районі — Донбасі, де на округу пересічно припадає від 7,65 до 17,2 км. шоси, тим часом як по всій Україні на округу припадає пересічно 115 км. шляху з кам'яним одягом.

Мавши в такому стані шляхову справу, звичайно, не доводиться вже говорити за окремі дефекти — за те, що в тому чи іншому районі чи місці немає достатньої кількості маршрутних шляхів (що сполучають окремі пункти) або під'їзних доріг до певних станцій, пристанів або населених місць. Безрейкових шляхів у нас так страшенно мало і вони в такому стані, що можна сміливо стверджувати, що в справі шляхового будівництва перед нами ще непочатий край роботи.

Г. Морські порти України. Використання морських шляхів сполучення, що являють собою найдужчі й найінтенсивніші чинники зв'язку як окремих районів країни, так і зв'язку з іншими державами, — залежить від цілого ряду обставин, що з них найголовніші такі: а) відкрите море, що забезпечує зв'язок світовими шляхами; б) досить розвинута зручна берегова лінія; в) зручно розміщені і гаразд обладнані порти, сполучені з внутрішніми районами держави залізничними і річковими шляхами сполучення; г) безперервність роботи портів протягом цілого року, де власна морська флотія потрібна на те, щоб емансипуватись від чужоземного фрахтового ринку.

Чи мають же морські сполучення України такі умови?

Якщо з довжиною берегової лінії у нас зовсім гаразд (на Азовському морі її коло 600 км. і на Чорному коло 450 км.), то цього не можна сказати за інші елементи. Адже Чорне, а надто Озівське море — це по суті внутрішні моря, відрізані від світових шляхів декількома протоками, що держать у своїх руках інші держави; з п'яти найголовніших наших портів (Одеса, Херсон, Миколаїв, Бердянськ і Маріупіль) тільки перший працює безперервно цілий рік, а інші можуть робити зимою тільки коли є льодоколи. Потім, тільки Херсонський порт лежить на Дніпрових гирлах Дніпра, що по спорудженні Запорізького шляху має стати транзитним шляхом, а решта портів сполучені з ву-

трішніми районами тільки залізними (Миколаїв, хоч і лежить на Південному Бугу, але ця річка має тільки місцеве значіння). Механічне устаткування наших портів не відповідає цілком навіть сучасному рівневі нашого народного господарства і несприятливо відбивається на величині транспортної складовини собівартості товару; нарешті, не можна сказати, щоб було досить добре наше становище і з забезпеченістю власною морською флотою.

II. Робота транспортної мережі тепер і в майбутньому

Відомо, що потребу в розвитку транспортного зв'язку (збудування нових шляхів та устаткування транспорту й посилення наявних пристроїв) визначають розміри сподіваного вантажообороту, що його має взяти на себе той чи інший вид транспорту. Будуючи відповідний варіант п'ятирічного плану розвитку транспорту УСРР в 1928 р., за основні показники брали запроєктування в царині промисловості й сільського господарства, як провідних галузей народного господарства.

Але темп зростання промислової продукції вельми прискорився, сільське господарство стало переходити до машинізованого виробництва і колективізуватись, — і в результаті запроєктований п'ятирічний план зростання вантажообороту (а в зв'язку з цим і потребу розвинути й посилити транспорт) життя випередило, при чому на окремих ділянках транспортного зв'язку випередило більш як на 2 роки, через що заходить невідкладна потреба відповідно прискорити розвиток і цих ділянок.

Для того, щоб зрозуміти ролі окремих кілець транспортного ланцюгу в загальній перевізній роботі і динаміку перевозів на них, візьмімо розміри перевозів на окремих видах транспорту (фактичні для 1913 р., сподівані для 1929-30 р. і намічені для 1932-33 р.); розміри ці подаємо в такій таблиці:

У м л я . т о н н

	1913 р.	1929-30 р.		1932-33 р.		Примітка
		Кількість	% до 1913 р.	Кількість	% до 1913 р.	
Залізниця	54,0	77,1	143%	145,7	270%	Числ. відвантаж. Знам.-перевіз Числ.-загальн. перевіз. Знам. в т. ч. сплав.
	91,78	129,0	141%	239,6	261%	
Річки	57,3	3,3	58%	8,07	140%	
	2,37	1,8	77%	1,78	77%	
Порти	9,7	6,6	68%	22,36	230%	
Безрейк. трансп. . .	124,0	140,4	113%	223,2	180%	Вантажеобор. визначено орієнтовно

З цієї таблиці можна зробити такі висновки: 1) на залізничному транспорті ми вже поточного року маємо перевіз, що в 1,4 рази більший від довоєнного, а на 1932-33 р. перевіз перевищуватиме довоєнний в 2,6 рази. Таке посилення темпу ставить цілий ряд проблем з залізничного господарства, які треба невідкладаючи розв'язати (за них мова буде далі).

2) Для річкових перевозів, що характеризуються відставанням від довоєнного рівня, намічено не тільки значно посилити темп на 1932-33 р. (в 1,4 рази більше від довоєнного), але й цілком трансформувати якісний склад вантажеобороту. Тимчасом як до війни сплав становив 41% усіх річкових перевозів, 1932-33 р. він становитиме тільки 22% річкового вантажеобороту цього року, що цілком відповідає загальній реконструкції народного господарства. Треба, проте, мати на увазі, що ця трансформація вантажеобороту має пред'явити й великі вимоги на паровий і непаровий річковий тоннаж.

3) Питома вага вантажеобороту портів, як порівняти з вантажеоборотом залізниць, тепер іще вдвоє менша від довоєнної (1913 року — 10,6%, 1929-30 р. — 5,1% до залізничного), але вже наступний 1930-31 р. буде переліміний, а на 1932-33 р. порти майже дійдуть довоєнної питомої ваги, при чому абсолютно вантажеоборот портів зростає на 130% проти довоєнного. Таке велике абсолютне зростання вантажеобороту пояснюється не тільки збільшенням перевозів закордонного сполучення, а головню ще й зростанням каботажних перевозів з максимальним використанням мішаних залізнично-морських сполучень, які тепер перебувають ще в зародковому стані через відсталість морського транспорту.

4) Щодо безрейкового транспорту, то зменшення протягом п'ятиріччя питомої ваги його (1913 року — 136% від заліз., 1929-30 р. — 109% і 1932-33 р. — 93,5%) цілком відповідає загальному плянові індустріалізації країни, бо, згідно з цим пляном, передусім має розвинути важка промисловість, а вона свою продукцію, розуміється, дає на перевіз вантажемнішим видам транспорту, головню залізничному. Коли ж брати абсолютно, то й на безрейковому транспорті вантажеоборот має на 80% збільшитись проти 1913 року.

Тепер візьмёмось виявити, як макеть опанувати майбутній вантажеоборот в 1932-33 р. окремі види транспорту. Тут треба мати на увазі, що, взагалі кажучи, для цього є три шляхи, а саме: 1) використовувати внутрішні ресурси, 2) підсилювати наявну мережу і 3) нове будівництво. Маючи на увазі, що 1932-33 р. вантажеоборот по окремих видах транспорту має набагато зрости проти відправної п'ятирічки (залізниця + 78%, річковий трансп. + 69%, порти + 148% і безрейковий транспорт + 92%), а також беручи під увагу занедбаність основного капіталу, недостатність і технічну відсталість устаткування всіх видів транспорту та перенапруженість уже й тепер окремих частин залізничного транспорту — стане цілком зрозуміло, що на кожному виді транспорту треба буде в певних співвідношеннях вдаватися до всіх трьох згаданих способів опанування вантажеобороту, для чого треба буде відповідно збільшувати проти відправної п'ятирічки і капіталовкладення. За попередніми, які треба ще вточнити, накресленнями Укредержплану, загальні розміри капіталовкладень (з усіх джерел) за п'ять років (1928-29 і 1932-33 р.р.) мають бути такі:

1) На заліз. транспорт . . .	1017	ман. крб.	проти 747	ман. крб.	за відправ. п'ятиріч.
2) На нове заліз. буд-во . . .	390,4	"	"	205,5	"
3) На річкові шляхи . . .	147	"	"	69,4	"
4) На порти	104	"	"	63,1	"
5) На безрейк. трансп. . . .	900	"	"	400	"
6) На автотранспорт	566,8	"	"	27	"

Не ставлячи собі в цій статті завдання проаналізувати зазначені оде капіталовкладення та розподілити їх на окремі види витрат, зупинімося лише на найголовніших проблемах транспорту для п'ятиріччя, схарактеризувавши наперед коротко ті шляхи й темпи опанування внутрішніх ресурсів найголовнішого виду транспорту — залізничного.

Не спиняючись за браком місця на цілому ряді реформ організаційної структури управління цим транспортом, покажемо основні досягнення залізничного транспорту України в частині поліпшення технічних показників використання рухомого складу за перше півріччя поточного 1929-30 р. проти 1927-28 р. А саме: пересічний добовий пробіг пасажир-паротягу за перше півріччя 1929-30 р. збільшився від 167 км. у 1927-1928 р. до 197 км., або на 18%; пересічний добовий пробіг товарового паротягу збільшився від 133 км. до 140 км., або на 5%, при чому цей показник на всіх залізницях менший від завдання НКШ, отже залізницям треба добре підтягтися, щоб виконати це завдання. Пересічний добовий пробіг робітного вагону збільшився від 68 км. до 75 км., або на 10%, при чому цей показник 1930-31 року має й ще набагато підвищитись і це має неабияку вагу за теперішньої недостачі вагонного парку.

Відсоток числа хорих паротягів від 19,2 знижено до 14,5, цебто маємо поліпшення на 25%. Вельми збільшено пересічне навантаження вагонів (на окремих залізницях від 7,5% до 11% проти 1927-28 р.). Пересічний склад поїздів від 97 вісів збільшено до 101, або на 4,5%. Пересічну вагу товарних поїздів в вантажному напрямі підвищено від 959 тон до 1.100, або на 16%.

Інтенсифікацією та раціоналізацією НКШ гадає дальшими кроками й ще поліпшити показники і тим збільшити використання внутрішніх ресурсів; надто ж це має вагу з тими показниками, де ще й досі справа стоїть негарзд; напр. щодо своєчасного пробігу товарних поїздів: Донецька й Катерининська залізниці замість норми в 80% дають менше від 33%, а щодо технічної та комерційної швидкості, то тут справа погіршується у всіх залізницях.

Отже НКШ узяв належні темпи, щоб здобути ресурси на самому залізничному транспорті, тут іще є чималі можливості, особливо з відсталими показниками.

III. Основні транспортні проблеми

А. Залізничний транспорт. Коли взяти на увагу те розміщення вантажних потоків на залізницях України, що передбачається на 1932-33 р., і зіставити ці потоки з технічною спроможністю відповідних ділянок української залізничної мережі, то постають такі проблеми, що вимагають виявити способи опанування цих потоків:

- 1) Проблема виходів з Донбасу на північ.
- 2) " " " " " південь.
- 3) " посилення та реконструкції осереддонбасівської мережі
- 4) " сполучення Донбасу з Наддніпрянщиною та Криворіжжям.

Частина цих проблем має вже довголітню давність (напр. виходи на північ), з них маємо цілий ряд праць, і в рамках цієї статті у нас немає думки давати вичерпну аналіз цих проблем, тим більше, що декотрі з них тільки тепер почато проробляти. Автор має на оці лише накреслити ті основні шляхи, що ними на його думку належить проробляти згадані проблеми, зважаючи з одного боку на міру негайности вирішення та здійснення завдання, а з другого — на наші ресурси й можливості.

Як загальний засновок, треба відзначити, що хоч наша металургія та машинобудівництво і розвиваються нечуваними темпами, проте, протягом найближчих років ми ще матимемо недостачу металу (і на рейки і на вагонобудівництво); так само наша електропромисловість протягом

першого п'ятиріччя буде так обтяжена замовленнями на спорудження силових станцій та промислового устаткування, що виконувати, скажім, великі роботи над електрифікацією окремих ліній залізниць буде дуже важко. Обидва ці моменти треба брати під увагу, розв'язуючи питання про порядок опанування вантажепотоків, інакше кажучи, треба зважати на потрібний строк закінчення роботи (щоб не було транспортної „пробки“), на можливості нашого промислового ринку і на потреби максимально зменшувати валютні витрати.

Як же треба найоптимальніше розв'язувати згадані вище проблеми?

1) Проблема виходів з Донбасу на північ. Коли простежити динаміку українських вантажових потоків через три північних виходи (Лиман, Куп'янка, Мілерове) з Донбасу, то побачимо, що 1927-28 р. через усі ці виходи пройшло сумарно всіх вантажів 10,24 млн. тонн, із них 7,78 млн. тонн через Лиман, цей основний вихід із Донбасу.

1932-33 р. цей сумарний північний потік збільшиться до 22 млн. тонн, з них 15,40 млн. тонн пройде через лиман; згаданого року, хоч Лиманський напрямок абсолютно і переобтяжений, всетаки ще маємо, коли брати всі три виходи, резерв пропускної спроможності приблизно на 3 млн. тонн, цебто потік можна регулювати, використовуючи резерви Куп'янського напрямку. Це, однак, іще не означає, що непотрібно ніяких робіт, щоб розвивати Лиманський напрямок, бо, по-перше, коли посиляти частину вантажів, обминаючи найкоротший Лиманський вихід, на Куп'янку, то доводиться робити перепробіги, що дорожче собівартість перевозу, а подруге, коли заглянути вперед, за межі першого п'ятиріччя, то на 1937-38 рік сумарний вантажовий потік, якого будуть неспроможні пропустити північні виходи, дійде 15 млн. тонн, цебто таких розмірів, що відповідають пропускній спроможності нормальної двохколійної залізниці.

Звідси можна зробити той висновок, що проблему північних виходів можна розв'язати двома способами — або спорудити нормальну двохколійну магістралу із східної частини Донбасу (напр., по трасі надмагістралі Штерівка-Москва), або в корені реконструювати теперішні виходи і насамперед Лиманський.

Виходячи з тих засновків, що ми їх зробили на початку цього розділу, треба сказати, що другий спосіб (реконструкція) буде правильніший. Реконструкція цього виходу має бути в тім, щоб радикально пом'якшити спад та завести автоблокування на ряді дільниць, насамперед на напрямку Дебальцева — Микитівка — Яма — Лиман і далі на Курск. Знайти розрахунковий підняток після пом'якшення і потрібне комбінування роботи над пом'якшенням з заміною рейок важчим типом і паротяга потужнішим, ніж серія „Э“ (однак таким, щоб можна було використати теперішні штучні споруди), — цього можна буде досягти тільки після польових вишуків.

2) Проблема виходів із Донбасу на південь. 32-х південних виходів із Донбасу, що їх маємо на території України (Лозавська та Волноваха), найбільш обтяжений вихід — Волноваський. Основний вантаж цього напрямку — металургійне вугілля для заводів Маріуполя й Керчі, антрацит на вивіз через Маріупіль і споживче вугілля, що посилається до кримських і українських портів. Напрямок цей уже 1932-33 р. буде перенапружений; а як у другому п'ятиріччі вантажеоборот має ще більше зрости в зв'язку з промисловим і торговим будівництвом, то той антрацит, що йде з Криндачівського та Чистяківського районів на Маріупіль, за браком прямишого сполучення цих районів з Маріуполем, доведеться пропускати через найбільш обтяжені й робочі дільниці Дон-

басу (Дебальцівський, Іловайський і Ясинуватський вузли), — отже найдоцільніше розв'язання проблеми виходів на південь має полягати в спорудженні нової прямішої лінії, що сполучала б антрацитові райони з Маріуполем. Справу цю ще недосліджувано ні економічно, ні технічно, не роблено й вишуків, отже це треба поставити як завдання на найближчий час. Треба мати на увазі, що спорудження такої лінії, приблизно по трасі Штерівка — Чистяківський вузол — Маріупіль, поперше, відкине потребу в корінній реконструкції близько 170 км. осереддонбасівських шляхів, звідки зніметься вантаж на проєктовану лінію, а подруге, вкоротить пробіг вантажу приблизно на 40—50 км.

3) Проблема посилення осереддонбасівської мережі. Проблема цю слід поділяти на дві частини: а) посилення магістральних і сполучних ліній і б) посилення підвізних рукавів.

Загальна довжина магістральних і сполучних ліній загального користування в Донбасі становить 1.598 км. Ці лінії, як уже про це говорилося на початку даної статті, цілком охоплюють основні виробничі райони Донбасу і кількісного розвитку, принаймні в розрізі поточного п'ятиріччя, не потребують. Щодо якісного поліпшення, то ці лінії треба буде в корені реконструювати — 22% їхньої довжини на 1932-33 р. і 70% на 1937-38 р. Через неоднаковість цих ліній (неоднаковість числа ліній, траси і обтяження їх) єдиної методи реконструкції, звичайно тут не можна буде додержувати, і найдоцільнішу методи реконструкції (пом'якшення спадів, влаштування автоблокування, завдання потужніших паротягів, прокладки додаткових ліній), треба буде знаходити для кожної ділянки індивідуально.

Щодо посилення підвізних рукавів та вантажних станцій, то в цій справі зараз ще немає основних даних, що її гаразд висвітлювали б, а саме, не має пляну розміщення й розмірів видобутку вугільних шахт при окремих станціях Донбасу. Безперечно, однак, що чималу частину рукавів і станцій треба буде посилити, а тому для того, щоб розробити генеральний план розвитку залізниць у самих районах добування, конче потрібно б мати від Союзвугілля і план розвитку добування по окремих шахтах (по теперішніх і нових) протягом другого п'ятиріччя, це б дасть змогу своєчасно опрацьовувати питання про спорудження нових підвізних рукавів.

4) Проблема зв'язку Донбасу з Наддніпрянщиною та Криворіжжям. Ця проблема становить одну з найважливіших складових частин загальної проблеми розвитку залізниць України, бо розв'язання її залежить від ступеню та характеру зростання металургійної промисловости. Крім того, вона має своєчасно й повною мірою розв'язати питання про те, як опанувати ті величезні потоки сировинних вантажів, що потрібні на постачання металургійним заводам.

Ці заводи розміщені в чотирьох районах (Донбас, Наддніпрянщина, Запоріжжя, Кривий Ріг).*) Сполучають ці райони між собою так звані I і II Катерининські залізниці (Ясинувата — Чапліне — Дніпропетровськ — Пятихатка і Ясинувата — Волноваха — Олександрівськ — Апостолове — Долгінцеве).

Ставлячи собі питання за те, що ж саме треба зробити на цих шляхах сполучення для того, щоб опанувати майбутні вантажів потіки, треба передусім відзначити те, що в цій справі зараз можна дати тільки попередні накреслення. Причина цьому та, що й досі ще немає остаточних запроектувань промисловости, цебто немає остаточного

*) Надзівський район, як він не лежить на шляху сполучення Донбасу з Наддніпрянським гірничим районом, нас тепер не цікавить.

вточненого вантажеобороту, як основного фактора для виявлення характеру та розмірів потрібного розвитку транспорту.

Які ж ці попередні накреслення?

Передусім треба констатувати, що взагалі всі заводи, окрім Запорізького, розміщені так, що вони зручно сполучаються між собою теперішніми лініями, отже, колиб ці лінії могли задовольнити вирослий вантажеоборот року кінцевої реконструкції (1937-38 р.), то питання про нове залізничне будівництво можна було б і не порушувати.

Про Запорізький завод треба сказати те, що теперішні лінії досить задовільно вправляються лише з підвозом руди з Криворізького району; щождо сполучення Запоріжжя з Донбасом, то це можна здійснити тільки об'їздами або через Чапліне — Синельникове, або через Волноваху — Пологи. Щоб позбутися таких об'їздів, як показують попередні підрахунки, цілком може себе виправдати спорудження прямої лінії Демурине — Чапліне — Олександрівськ з тим, щоб далі її випрямити до ст. Марганець. Ця пряма лінія скоротить пробіг вантажу між Чапліним і Олександрівськом на 39 км. і між Олександрівськом та Долгінцевим на 35 км. Отже матимемо не тільки добре сполучення Запоріжжя з Донбасом, не тільки поліпшимо сполучення Запоріжжя з Криворіжжям, а можна буде ще й частково розгружити надзвичайно обтяжений Дніпропетровський вузол, використавши Мерефо-Херсонський напрямок після спорудження на ньому мосту через Дніпро та сполучного рукава в Дніпропетровському вузлі між Мерефо-Херсонською лінією й Катерининськими залізницями. Крім того, можна буде використати на транзитні вантажі (переважно хлібні) дільницю Апостолове — Дніпропетровськ (тепер вона забувнена, бо немає мосту), не треба буде посилювати дільницю Долгінцеве — Верхівцеве, і потім, велим полегшиться й спроститься справа дальшого розвитку Дніпропетровського вузла.

Розуміється, саме це будівництво далеко ще не розв'язує проблеми сполучення Донбасу з Наддніпрянщиною. Річ бо в тім, що попередні обрахунки вантажепотоків на всіх майже лініях сполучення (крім дільниці Волноваха — Олександрівськ) показують для року кінцевої реконструкції заводів такі величини, які набагато перебільшують граничну пропускну спроможність окремих дільниць, і все ж такі ці величини ще не такого порядку, щоб їх не можна було подужати на теперішніх лініях, коли б їх реконструювати.

Тим то, маючи на увазі, що, збудувавши вищезгадані лінії, сполучення Донбасу з Криворіжжям цілком відповідатиме напрямам вантажних потоків і що розпорошувати їх, взагалі кажучи, не вигідно, можна стати на тому, що нове залізничне будівництво між Донбасом і Криворіжжям, крім вищезгаданого, покищо непотрібне.

Щодо типу реконструкції ліній сполучення, то в наших умовах оптимальне розв'язання цього питання буде таке: оскільки вантажеоборот не жде, треба пом'якшити спади й завести автоблокування на той час, коли вагонний парк буде обладнаний автогальмами (на цій дільниці залізничного транспорту заведення великовантажних саморозвантажних вагонів, які дають можливість організувати цикловий хід маршрутів, становить ту умову, що без неї взагалі неможлива робота заводів); установити в граничний, після пом'якшення, підняток можна буде тільки після відповідних підрахунків, але в усякому разі було б доцільно мати суцільне пом'якшення на всьому протязі Ясинувата — Чапліне — П'ятихатка і Олександрівськ — Долгінцеве, залишивши в трудних місцях, щоб не провадити великих будівельних робіт, концентровані дільниці з великими граничними піднятками, де б проходили поїзди за

допомогою підпихачів. Щождо заведення потужніших паротягів, в тім разі якщо будуть пом'якшені спади, то, на нашу думку, це в усякому разі треба буде зробити за межами поточного п'ятиріччя, і, мабуть, не раніш, як у кінці дальшого п'ятиріччя.

Треба думати, що капіталовкладення тут навряд чи можуть бути більші, ніж коли б ми відмовились від пом'якшення спадів і намічали реконструкцію з переходом на надпотужний паротяг, бо тоді б довелося zarazом посилювати й верхню будову колії, мости, депа й поворотні круги, не кажучи вже за те, що це потребувало б багато дефіцитного металу.

Щодо найбільш обтяженої вантаженням дільниці Криворіжжя — лінії Долигінцеве — П'ятихатка, то тут треба зазначити, що вона вже й тепер перенапружена і тому найдоцільший шлях її реконструкції буде в тім, щоб прокласти другу колію, що розпочнуть робити частково вже поточного року.

Розуміється, паралельно до реконструкції та посилення тих ліній, що сполучають Донбас із Криворіжжям, має, в міру зростання вантажеобороту, розвиватись і пропускна спроможність станцій посилення та призначення, а також і основних вузлів — Ясинуватського, Дніпропетровського та Запорізького.

Б. Річковий транспорт. Описуючи сучасний стан річкового транспорту (в розд. 1-му цієї статті), ми виявили окремі дефективні сторони обладнання цього транспорту й відзначили ту вагу, якої набуває Дніпро, як транзитний шлях, після спорудження й відкриття 1933 року Запорізького шляху. Технічна відсталість нашої водної магістралі і явне запізнення з належним розвитком її дають підстави побоюватись того, що Дніпрянський транспорт не буде вчасно доведений до такого стану, який би відповідав умовам його майбутньої роботи. Це примушує не пізніш як уже поточного року прискорити роботу над поліпшенням судноплавних умов, прискорити суднобудівництво і перебудування та розвиток найважливіших річкових портів і передусім Дніпропетровського та Запорізького, бо вони зв'язані з підпором Дніпра Кічкаською греблею.

Зокрема, щодо збільшення річкового тоннажу, то тут, маючи на увазі, поперше, абсолютні розміри водних перевозів у 1932-33 р. та склад їх (зменшення питомої ваги сплаву) а подруге, недостачу металів протягом цього п'ятиріччя, через що не можна буде цілком облишити дерев'яні баржі й перейти на залізні, тим паче, що теперішні суднобудівельні заводи і кількісно, і якісно не зможуть забезпечити потрібного для вантажеобороту тоннажу, — треба думати, що збільшення річкового тоннажу слід забезпечити такими заходами:

- а) передати Дніпрянському Пароплавстану придатні до плавби на Дніпрі баржі, що їх має чорноморська флота;
- б) розвинути будівництво дерев'яної непарової флоти по відповідних пунктах Горішнього Дніпра;
- в) розвинути в Києві будівництво композитних суден;
- г) новий Херсонський судноремонтний завод використати на будівництві металевих барж під нафто-вантажі;
- д) зважаючи на те, що Київської карабельні недосить, щоб будувати буксирні судна, треба збудувати новий великий суднобудівельний завод; оптимальним місцем спорудження такого заводу, мабуть, буде Дніпропетровськ.

Незалежно від цих заходів, треба в корені переглянути річкові тарифи і знизити їх, стимулювавши тим приплив на воду тих вантажів, що тепер штучно одвернуті від річкового шляху.

В. Безрейковий транспорт. Надзвичайна відсталість нашого безрейкового транспорту і його широченний фронт дуже ускладнюють підготування цього транспорту до тих вимог, що ставить перед ним зростання нашого народного господарства, і тільки останні директиви про обов'язкову участь промисловости, торгівлі й кооперації в шляховому будівництві дозволяють сподіватися, що труднощі ці, принаймні з погляду фінансування шляхового будівництва, можна буде перемогти, коли гаразд організувати виконання намічених планів робіт.

Запроєктоване збільшення капіталовкладень у безрейковий транспорт (з них 33% — трудгужповинність, 47% — місцеві кошти і тільки 20% з загально-державного бюджету) дасть можливість вельми прискорити поліпшення безрейкового транспорту проти відправної п'ятирічки.

Маючи на увазі наше цілковите бездоріжжя, треба будувати крім шосованих доріг також і дороги поліпшеного типу, при чому головну увагу слід звернути, поперше, на найвідсталіші з дорогами індустріальні райони (Донбас і Наддніпрянщина) і, подруге, на під'їзні шляхи до залізничних станцій, пристанів і великих міст. Треба сказати, що це взято на увагу в накресленнях, погоджених Держпланом, як то видно з нижчеподаної таблиці:

Райони спорудження	Всього намічається спорудити за п'ятиріччя доріг у км.	
	З кам'яним одягом	Доріг поліпшеного типу
Донбас і Наддніпрянщина	4000	5000
Під'їзні дороги до залізничних станцій, пристанів і великих міст	4000	2000
Інших шляхів і по решті округ	7000	25000
Разом безрейкових шляхів	15000	32000

Треба сказати що в основній п'ятирічці передбачалось прокласти на Україні тільки 5.300 км. доріг з кам'яним одягом і 17.103 км. поліпшеного типу.

Відповідно до такого зростання шляхового будівництва мусить збільшуватись і автотранспорт, що на його до останнього часу звертали дуже мало уваги. Така мала увага до нього почасти пояснюється тим, що тільки недавно виявлено перспективи розвитку союзного автобудівництва та розміри імпорту. Якщо намічене в п'ятирічному плані доведення числа машин на Україні під кінець 1933 року до 93,5 тис. одиниць (з них для Донбасу 33%, для Наддніпрянщини 20% і для міст Харкова, Києва та Одеси 20%) пощастить цілком здійснити, то це буде великий крок уперед з поліпшенням нашого безрейкового транспорту.

Г. Морський транспорт. Основні завдання в царині морського транспорту стоять перед нами такі: а) підготувати порти, щоб вони могли опанувати наміченим на 1932-33 рік вантажеоборот, б) форсувати морське суднобудівництво, в) переглянути морські фрахти, особливо каботажної плавної, створивши сприятливі для розвитку мішаних залізнично-морських перевозів умови. Другий і третій пункт слід проробити у всеосяжному масштабі, а тому ми й спинимось лише на пункті „а“ і

відзначимо, що з найголовніших наших портів найбільше треба подбати за Херсон та Маріупіль, щоб підготувати їх до роботи 1932-33 р., маючи на увазі, що до кінця п'ятиріччя часу залишилось небагато, а порти ці до майбутньої роботи не підготовані.

Треба сказати, що в Маріуполі вже тепер можна відзначити запізнення з обладнанням порту (це пояснюється тим, що тільки в останні місяці виявились розміри майбутньої роботи як у частині закордонної плавної так і роботи, зв'язаної з планом реконструкції металургійних заводів). Це запізнення зобов'язує нас ліквідувати той прорив, що стався через це, і подбати за те, щоб обладнання Маріупільського порту не відставало від зростання вантажообороту в ньому.

Щодо Херсону то, маючи на увазі, що він під кінець п'ятиріччя має відігравати велику роль як передавальний пункт і сполучна ланка між морським транспортом та транзитним Дніпром, треба відзначити, що поточний рік повинен стати переломним у виконанні робіт над обладнанням порту, бо ж інакше і тут слід також побоюватись того, що коли-б цей порт не загальмував успішного розвитку товарообміну між морем і річкою.

В. ВВЕДЕНСЬКИЙ

Про даліші темпи колгоспного руху

Розглядаючи процес розвитку колективізації за минулий, надзвичайно бурхливий період осені 1929 р. й зими 1930 р., можна грубо, бо ж усякий поділ тут дуже умовний, розбити його на три основних етапи.

Перший етап — починаючи від кінця літа й кінчаючи, приблизно, першою половиною місяця грудня. Під кінець літа стався величезний перелом у розвитку колгоспного руху — передусім через виключні успіхи соціалістичного будівництва і потім через виключний успіх хлібозаготівної кампанії, що завдала тяжкого вдару куркулеві, який мобілізував був усі сили, щоб зрвати плян хлібозаготівель і поставити радянську владу перед тяжкими труднощами.

Треба зазначити, що колективізація цього першого періоду мала не тільки ту особливість, що вона почала розвиватися нечуваними досі темпами, але й тим, що під цей час колгоспний рух зазнав глибокого якісного перелому, і корні того перелому криються в зміні розстанови втягнутих у нього класових сил.

Суть цього перелому в тім, що до колективізації йшли вже не тільки переважно бідняцькі шари села, але широкою хвилею пішов і середняк. Він усвідомив неминучість крутого переходу на інший шлях господарського розвитку і на набірних прикладах переконався у всій вигоді колективних способів господарювання.

Цей якісний перелом у розвитку колективізації обумовив нову природу тих соціально-економічних і виробничо-технічних форм, що їх почав набирати колгоспний рух і колгоспне будівництво. Якщо раніш колективізація розвивалась по лінії втягнення окремих, головню, бідняцьких груп села, то тепер вона стала трансформуватися на масову колективізацію, на перехід до колективного способу виробництва уже не окремих груп бідняцького та середняцького селянства, а цілих сіл. У своєму дальшому розвитку масова колективізація все більше й більше починає набирати характеру суцільної колективізації, коли до колективного руху залучаються вже не тільки окремі села, з переважною більшістю бідняцько-середняцького селянства, а цілі адміністративні райони, а згодом і цілі округи й краї.

Отже, починають вимальовуватись нові, надзвичайно широкі і далеко непередбачені щодо їхніх якісних форм перспективи колгоспного руху та будівництва. Перед нами невиданий розмах творчости мас, при чому основна відміна цього першого періоду розвитку колективізації, справді весняного, який справді нагадає бурхливу повідь, полягає в тім, що до колективних способів виробництва широкі маси бідняцького та середняцького селянства переходять цілком добровільно, з власного бажання і добровільно виробляють нові форми колективного будівництва й нові підходи до організації колективного виробництва.

Від кінця грудня і приблизно до кінця лютого маємо дальший етап колективного руху. Від такого величезного розвитку колективізації, від переходу до колективних способів виробництва широких не тільки бідняцьких, а й середняцьких верств села, на місцях, надто в низового апарату, що безпосередньо зв'язаний з будівництвом колективізації, починає „паморочитись голова“. Починається гонитва за ще вищими темпами колективізації, ніж ті, що їх дає добровільний рух широких мас. Оце гасло „суцільної колективізації“, що його виставили на листопадовому пленумі ЦК для основних, найрозвинутіших зернових районів, тепер, у процесі змагання місць за високі темпи колективізації починають здійснювати скрізь і всюди, при чому його починають засвоювати й ті райони, які не мають ніяких передумов для суцільної колективізації через відсталість сільського господарства і через те, що широкі маси там зовсім не підготовані до добровільної колективізації.

Нехтування економічними, національними й культурними особливостями окремих районів, неувага на своєрідність тих різноманітних економічних укладів, що їх має СРСР, і панування шаблону в керуванні колгоспним рухом — оце була перша помилка низового керування, помилка, що стала первородним гріхом, з якого почали виростати й усіякі інші перекручування лінії партійного керування колективним рухом.

У повсюдній ставці на суцільну колективізацію ми маємо безперечну спробу низового апарату відразу позбутися суперечностей переходового періоду й легко розв'язати наболілі проблеми стовідсотковою колективізацією, високим рівнем усупільнення, творенням досконалих організаційних і виробничих форм, доведенням лінії до її логічного кінця. Перескочивши через невідмінні переходові етапи, низове керівництво стало відриватися від широких мас, стало занедбувати інтереси середняцьких верств села. Відрив від мас — це основна причина тих великих перегибів і перекручувань у колективному русі, що так широко розвинулися у другому періоді розвитку колективізації. Цей відрив від мас почався з високих темпів і з непомірного, супроти бажання мас, усупільнення понад усіякі норми статуту, усупільнення до останньої корови, а в деяких районах і до останньої курки. Але найвиразніше і в найбільш викінченій і послідовній формі цей відрив від мас виявився в так званій „гігантоманії“, коли колгоспи почали будувати в формі величезних підприємств — формі цілком надуманій, що не має ніякої технічної бази, на колосальній території, часом до 200 тис. га. Гігантоманія призводила до цілковитої бюрократизації колгоспного будівництва, геть чисто відриваючи його від мас, і не дивно, що колгоспник бачив у гігантах зовсім чужу його інтересам, побудовану згори організацію, що про неї йому було байдуже. На гігантоманії і на усупільненні останньої корови та птиці й почав спотикатися колгоспний рух. Хитання середняцьких мас, що бачили помилки та перекручування низового керівництва, стало виливатися в зовсім недвозначні форми, і дальше колгоспне будівництво ризикувало наразитися на величезний опір самих колективізованих мас.

У гігантоманії та непомірному усупільненні продуктивної худоби, що викликало явне невдоволення середняцьких шарів села, ліві помилки та заскоки дійшли краю і це стало поворотним пунктом у розвитку колективізації. У місяці лютому навколо колективного руху атмосфера починає дуже згущатися, сповнюючись хитань, неясностей, сподіванок на якісь рішучі заходи, що могли б круто змінити обстановку й спрямувати колективний рух на новий шлях.

Дальший етап колективного руху починається в березні. Він як найтісніше зв'язаний з статтями Сталіна й постановами ЦК, що поста-

вили перед усією партією завдання якнайактивніше боротися з помилками місць та виявами лівого ухилу в керівництві колгоспним рухом.

Статті Сталіна й постанови ЦК об'явили рішучу боротьбу з „запамороченням від успіхів“, з неправильною низовою політикою усупільнення, а гігантоманією і з заскоками за межі артілі, як основної форми колективного руху. У місяці березні видано нового статута с.-г. артілі, що мав проти старого статуту цілий ряд важливих змін, головню, по лінії усупільнення. Він дав колгоспникам право мати індивідуально-споживчі резерви, а саме, частину продуктивної худоби, що не підлягала усупільненню, дав їм можливість мати у своєму користуванні садибні ділянки, право користуватися задля індивідуальних потреб усупільненими кіньми тощо.

Статті Сталіна, постанови ЦК Партії, а також новий статут с.-г. артілі мали величезну вагу для дальшого розвитку колективізації. Вони передусім звільнили колективний рух від того наросту сирих, ще не оброблених мас селянства, що був створився в наслідок поширення суцільної колективізації на ті райони, що зовсім не були ще до неї підготовані. Треба відзначити, що партія вчасно зважала ту величезну шкоду, що її заподіявали колективізації ліві заскоки, помилики й захоплення. Якби цього не було, якби партія вчасно не повернула колективізацію в річище добровільного руху, з тим, щоб усупільнювати тільки конче потрібні елементи виробництва, то відлив від колективізації дійшов би куди більших розмірів і тоді вже можна було б побоюватися того, що колективізація зірветься не на один і не на два роки вперед.

Географія того відливу, що почався зараз за статтями Сталіна та за опублікуванням нового статуту с.-г. артілі, видається такою. Перш за все здали ті райони, що не мали передумов для суцільної колективізації і саме тому, що вони не являють собою районів продуцентних і їхня економіка не має виразного характеру розвинутих зернових районів, а мішаного характеру, де велику вагу має ходіння на заробітки, кустарні промисли і т. д.

Першою в цій групі йшла московська область, де в практиці колективізації широко розвинулись, дарма що вона така близька до центру, перекурчування та ліві заскоки. Певний відлив був і в передових зернових районах і саме тому, що там, разом з правильним курсом на суцільну колективізацію, були великі перегини в усупільненні та в організаційному будівництві (комуні, колгоспи — гіганти тощо). З усім тим, відлив по цих районах далеко не дійшов того масштабу, як це було по районах незернових, і колективізація в основних зернових районах (п. Кавказ, Нижня Волга, Український Степ) закріплюється на вельми високому рівні — приблизно 40 — 50% усіх селянських господарств на 1-ше травня. Треба зазначити, що на цей час, коли пишеться ця стаття, по багатьох найвідсталіших економічно районах СРСР, а саме, по районах національних, що лежать на далеких окраїнах, ще немає відповідних зрушень у розвитку колективізації, як результату політики боротьби з ухилами та перегинами в колективному русі. До самого останнього моменту колективізація в таких районах, як Бурято-Монголія, Казакстан, Киргизія і інш. не тільки не мала відливу, а навіть зростала і це можна пояснити тільки тим, що директиви про керування колгоспним рухом туди ще не дійшли і там не почалась ще робота над їх роз'ясненням.

Треба констатувати, що під кінець квітня процес відливу безперечно вже став повільніший і в перших числах травня в основних зернових районах починається зворотний процес деякого припливу в колгоспному русі. Ці явища можна пояснити тільки успіхом політики партії в справі ліквідації захоплення та перегинів і, разом з тим, тими чималими

податковими й іншими пільгами, що їх дав колгоспам уряд. Можна сподіватися, що колективізація в основних зернових районах закріпиться на тому рівні, що мала під кінець місяця, розуміється, якщо правильно й своєчасно будуть розв'язані ті основні проблеми, що стоять перед колгоспним будівництвом і насамперед проблеми реалізації та розподілу врожаю. Отож можна думати, що приблизно з травня місяця починається новий етап колгоспного руху, етап остаточного його закріплення й нового зростання.

* * *

Перед нами стоїть проблема дальшого збільшення колективного руху, проблема плянування дальших темпів колективізації. Як же нам братися до розв'язання цієї проблеми?

Треба передусім відзначити, що хоч і були перегини та перекручування в керуванні колективізацією, які в цілому ряді районів набрали широкого розмаху, через що потрібне було активне втручання партії, — проте всі передумови для високих темпів колективізації, для розвитку суцільної колективізації в основних зернових районах СРСР ще мають всю свою силу.

Високі темпи розвитку колективізації обумовлюються передусім величезними успіхами соціалістичного будівництва. Тут треба зазначити, що основна передумова для дальших високих темпів колективізації, а саме — зростання та вдосконалення технічної бази — дедалі все більше реалізується з розвитком власного тракторобудівництва (закінчення Сталінградського тракторного заводу, закінчення тракторного цеху на Путилівському заводі, початок будівництва Харківського заводу тощо), з розвитком та реконструкцією машинобудівництва, меншою мірою з розвитком виробництва мінеральних добрив і т. д.

Успіх соціалістичного будівництва та індустріалізації країни визначають наперед неминучість корінної, не тільки технічної, а й соціальної економічної, реконструкції сільського господарства, як по лінії розвитку державного соціалістичного сектора (радгоспів), так і розвитку суцільно-колективізації. До цього треба додати, що хоч і були перегини та перекручування протягом минулої зими, проте добровільний потяг широких мас не тільки бідняцького, а й середняцького селянства до колективних форм виробництва не припинився і залишається основним вирішальним фактором даного часу. Широкі бідняцькі та середняцькі шари селянства безумовно переконалися в неменучості переходу до нових форм організації виробництва і знають, що іншого шляху їм немає; і весняна засівна кампанія ще раз і ще дужче їх у цьому переконає, бо ж вона покаже, що індивідуальному селянинові не сила впоратися з поставленими перед ним державою виробничими завданнями, що він мусить шукати виходу в об'єднаній колективній праці.

Отже, у дальшому керуванні колективізацією як і раніш треба виходити з січневої постанови ЦК про темпи колективізації. Ця постанова й надалі залишається цілком правильною директивою, її значіння ні в якій мірі не похитнулось від того, що з колективізації вийшли значні середняцькі маси через перекручування та перегини правильної лінії партії.

Січнева постанова ЦК має в собі таке основне твердження про плянування дальшого темпу розвитку колективізації.

„В межах п'ятиріччя замість колективізувати 20% засівної площі, як це намічав п'ятирічний план, ми зможемо колективізувати величезну більшість селянських господарств, при чому колективізацію таких найважливіших зернових районів, як Нижня Волга, Середня Волга й Пів-

нічний Кавказ, можна буде в основному закінчити восени 1930 р., або в усякому разі на весні 1931 р., а колективізацію інших зернових районів в основному можна буде закінчити восени 1931 р., або в усякому разі на весні 1932 р." (постанова ЦК ВКП(б) — „Правда“ № 6 від 6-І 1930 р.)

Основне завдання дальшого планування темпів колективізації як у частині складання контрольних чисел на наступний 1930-31 р., так і на позосталі роки п'ятирічки, полягає в тім, щоб конкретно прикласти січневу постанову ЦК про темпи колективізації до особливостей окремих областей та економічних районів СРСР, а також використати весь той досвід, що його здобуло колективне будівництво в останній виключно бурхливий період свого розвитку. Уважна диференція як темпів розвитку колективізації по окремих економічних районах, так і системи заходів по кожному з них для того, щоб досягти намічених темпів, — це повинно стати за основу дальшого планування. Отож кожна республіка, кожна область, кожний окремий район, проектуючи контрольні числа, повинні з усією серйозністю продумати весь досвід розвитку колективізації, зважити й виправити ті помилки, що були зроблені зимою, і намітити дальші темпи розвитку колективізації відповідно до всієї суми тих матеріальних і організаційних передумов, що їх має кожен район, зважаючи передусім на те, чи підготовані широкі бідняцькі та середняцькі маси до добровільного переходу на колективне виробництво.

Однак, просте покладання на механічне діяння зазначених передумов, на об'єктивну неминучість високих темпів зробили б погану послугу справі колективізації. Тепер краще, ніж будь коли, видно що високі і до того реальні, а не паперові темпи треба завойовувати величезною роботою. Для того, щоб колективізація справді мала високі темпи на основі добровільного залучення в свою орбіту все ширших і ширших мас не тільки бідняцького, а й середняцького селянства, треба виконати цілий ряд умов, що їх проказує весь досвід минулого періоду.

Перша умова. Треба у масовій агітації, в організаційному будівництві виходити з невідмінної ставки на цілковиту добровільність колективізаційного руху. Роз'яснюючи широким шаром селянства значення колективізації, треба напирати на те основне твердження, що колективізація може мати успіх тільки тоді, якщо вона ґрунтуватиметься на дійсній самоорганізації тих мас, що колективізуватимуться, та на розвитку їхньої творчої ініціативи. В цьому й полягає значення добровільности. Тим то треба об'явити рішучу боротьбу централістським тенденціям, що пробують трактувати колективізацію як спосіб організації селянської маси згори, які тенденції не беруть під увагу того, що колективізацію треба засновувати на добровільній самоорганізації та на самопорядкуванні самих широких мас. Чиновницький підхід до будівництва колективізації, покладання на те, що з колективізацією можна впоратися тільки самими тими кадрами, що настановлюють згори, не покликаючи низових кадрів, не збуджуючи ініціативи широких мас, не беручи настановлення на самопорядкування — це чиста помилка, це значить перекрутити директиву партії, що не раз підкреслювала, що колективізація являє собою добровільний, опертий на самоорганізацію, рух широких мас. Однак, роблячи ставку на самоорганізацію та самопорядкування, це зовсім ще не означає, що треба відмовитись від широкого підготування та посилення на село потрібних кадрів керувати колективним будівництвом; треба тільки, щоб перед ними ставилось завдання не командувати, а допомогти селу, прикладаючи там міський промисловий досвід та уважно вивчаючи багатий господарський досвід колгоспних мас. Проводячи масову роботу, треба зважати на те, що найміцнішою та бідняцькою і надалі будуть найтвердішою класовою базою колективі-

зації. Але поруч із цим треба мати на увазі й те, що широкі середняцькі шари також мають відігравати якнайактивнішу ролю в колективному будівництві, і треба до кінця зрозуміти, що саме вони й можуть принести з собою в колективізацію широкий господарський досвід можуть зацментувати її своїми господарськими знаннями й своєю довголітньою звичкою до с.-г. праці.

У масовій роботі слід повною мірою брати під увагу те, що до колективізації треба залучати жінок, середнячок і біднячок, цей найвідсталіший елемент села, що має найменше громадських навичок і, як показав це розвиток колективізації зимою, може гальмувати перехід до колективного виробництва там, де його не втягнуто в процес політичного виховання й не дано йому гаразд зрозуміти завдання колективізації й те, як має йти колективне будівництво.

Друга умова. Для того, щоб колективний рух і надалі мав високі темпи, треба розв'язати цілий ряд соціально-економічних проблем величезної ваги і насамперед *проблему правильної організації оплати праці та реалізації врожаю*. Зараз іще важко дати цілком конкретну уяву про способи розв'язати цю основну проблему колгоспного будівництва. Можна лише сказати, що лінія її розв'язання лежить у такій площині. Передусім треба категорично уникати неправильних, некритичних аналогій з системою оплати праці в промисловості, де відносини базуються на найманій і на державній праці, а не на колективній власності на засоби виробництва. У колгоспах, де відповідальність і ризик падають на колектив, що самопорядкується, де результати праці виявляються лише після врожаю, де зовсім іще не затерті майнові відміни поміж учасниками праці, які формально виявляються в системі пайових внесків, там ні в якому разі не можна ставити питання за те, щоб завести систему зарплати в тій послідовності, яку вона має в промисловості. У практиці колгоспного будівництва треба зробити посутні поправки до принципу зарплати, — поперше, по тій лінії, як їх уже зроблено доданням до статуту с.-г. артілі, що дозволяє відраховувати певний відсоток огульної продукції для розподілу поміж колгоспниками залежно від розміру їхніх пайових внесків, і подруге, по лінії виділу фонду приплати на великосімейність (ідацький принцип). Само собою розуміється, що в колгоспах оплату праці, основну її частину (за винятком авансів), реалізується через розподіл урожаю у формі натуральних видач різних видів продукції.

Щодо проблеми розподілу врожаю, то її правильне розв'язання полягає в тім, що колгосп має дістати право порядкувати не тільки тією частиною продукції, що йде на споживання, а й тією частиною товарової продукції, що залишається, коли відкинути норми здачі на державні заготівлі. Це право на поточний рік передбачає спеціальний декрет ЦВК.

Третя умова. У колгоспному організаційному будівництві треба як і раніш орієнтуватися на артіль, як на основну форму колективного руху, особливо в основних зернових районах, де колективний рух розвиватиметься по лінії суцільної колективізації. Однак, у дальшому керівництві колективізацією треба мати на увазі, що можуть вельми поширитись і інші перехідні форми організаційного будівництва. Тут треба підкреслити, що одна з серйозних хиб низового керівництва була в тім, що воно перескакувало через потрібні перехідні етапи й робило ставку відразу на високі норми усупільнення й на високі організаційні форми, не зважаючи на те, що широкі верстви середньцького селянства можуть далеко легше збагнути переваги колективної праці, коли їм дати спочатку форми простіші, які більше відповідають настроям та

інтересам тих мас, що тільки зараз колективізувались, ще сирі і не підготовані до високого рівня усупільнення і до високих організаційних форм.

У практиці колгоспного руху бачимо той надзвичайно важливий факт, що в тих районах, от як приміром, в українському степу, де колгоспний рух, перш ніж перейти на статут с.-г. артілі, пройшов цілий ряд підготовних щаблів, розвиваючись спочатку на основі переходових форм. а саме, на основі статуту СОЗ'у,—там колективний рух закріпився на далеко вищому рівні і був найміцніший під час відпливу.

Поруч із статутом артілі, як основної форми усупільнення, слід опрацювати й широко переводити в життя статут СОЗ'у, при чому цей статут найдужче повинен поширитись по другорядних і відсталих районах, а надто по районах національних, де селянські маси найменше готові до колективізації.

Щодо чинного тепер статуту с.-г. артілі, то в йому безумовно треба поробити цілий ряд змін, і передусім, треба змінити пункт про відрахування до неподільного капіталу, бо ці відрахування безумовно прибільшені. Пункт цей так треба виправити, щоб, поперше, розмір, відрахувань до неподільного капіталу був трохи знижений і, подруге, щоб їх робити не до огульного, а до чистого прибутку даного колгоспу.

У практиці організаційного будівництва треба завести ще одну дуже важливу зміну і саме для того, щоб посилити добровільність колгоспного руху. Треба, щоб статuti всіх форм були приблизні, так щоб усі пункти в них за винятком декількох основних (напр., про землю, про куркуля тощо) можна було, коли того захотять колективізовані маси, змінити, розуміється, коли ці бажання не розбігаються з політикою та законами радянської держави.

У дальшому плануванні та керуванні треба виходити з того, що поряд із колективним будівництвом слід розвивати також і кооперативне будівництво, тобто, передусім будівництво низової мережі найпростіших виробничих товариств. Ці т-ва можна трактувати як той міст, що ним переходитимуть широкі шари бідняцько-середняцького селянства до колективізації, особливо по тих районах, де був найбільший відплив з колективного руху і де не можна ждати найближчого часу високого темпу колективізації. Проблема кооперування набирає надзвичайно серйозного значення надто цього літа з погляду підготування до наступної осінньої кампанії, бо тепер створилось таке становище, що по тих районах та областях, де був найбільший відплив від колективізації, там немає не тільки колективної, а й кооперативної мережі.

Проблема колективного будівництва повинна бути якнайшліпніше пов'язана з кооперативним будівництвом, бо треба мати на увазі, що „колгоспне будівництво, бувши невід'ємною частиною єдиного кооперативного Ленінського плану й вищою формою кооперування, може успішно розвиватися, тільки спираючись на всю систему с.-г. кооперації, яка з збутово-постачальної кооперації та найпростіших видів виробничих товариств все більше й більше переростає на колгоспний рух“ (постанова листопадового пленуму ЦК ВКП(б) про підсумки й дальші завдання колгоспного будівництва). Отож, протиставити колективізацію кооперації, і навпаки, було б зовсім неправильно з погляду правдивого розуміння політики партії. Таке протиставлення для дальшого будівництва колективізації безумовно буде шкідливе, і тут треба покласти край усяким двозначним тлумаченням, усяким спробам організаційно цілком злити кооперацію й колективізацію і зробити з теперішніх кооперативних систем своєрідний організаційний універсал, де б була змішана робота і в справі колективізації і в справі кооперації. В організаційному

будівництві треба виходити з принципів, затверджених від листопадового Пленуму ЦК, що підкреслив потребу максимально розвивати діяльність кооперативних систем, дав директиву організовувати колективне будівництво, виділяючи в кооперативних центрах самостійні автономні секції; разом із тим, надаючи величезної ваги центральним організаціям, що об'єднують колективне будівництво (Колгоспцентр). Пленум відзначив особливе значіння роботи Спілки Спілок с.-г. кооперації, як центру, що об'єднує всю с.-г. кооперацію, включаючи й колгоспну систему.

У низовій районній ланці в дальшому організаційному будівництві треба орієнтуватися на провідну колгоспно-кооперативну систему, що об'єднувала б провідну галузь сільського господарства, бо це має величезну вагу для того, щоб розвинути спеціалізацію сільського господарства, щоб правильно налагодити кооперативне будівництво й позбутися паралелізму в роботі окремих кооперативних систем, а також для того, щоб кооперативні організації переключились на виробничу роботу. Однак, ця орієнтація на провідну кооперативну систему ні в якому разі не мусить послабити обслуговування колективної та кооперативної мережі іншими не провідними галузями сільського господарства. Тому, орієнтуючись на провідну систему, належить залишити іншим спеціальним системам всі можливості, щоб обслуговувати селяські колективізовані й кооперовані господарства.

Четверта умова—полягає в правильній політиці побільшення колгоспів та найкращої організації виробничо-технічної бази.

Передусім треба зазначити, що перехід від індивідуального селянського господарства до колективного це вже перехід до великого с.-г. виробництва, це, сказати б, перший і найважливіший крок у побільшенні.

Другий крок на шляху побільшення робиться при переході від групової методи колективізації до методи суцільної колективізації, коли колективний рух починає охоплювати цілі села і колгоспне будівництво рівняється на масштаб селищного пункта.

Третій крок—крок до міжселищного колгоспу. Це широко почали робити взимку, і треба признатися, що на цьому кроці побільшення дало осічку.

В чім же річ?—В побільшенні колективного виробництва основну роль відіграє стан технічної бази. Зростання й реконструкція цієї бази повинні бути невідмінною передумовою будівництва досконаліших організаційно-виробничих форм. Це ясна річ, що широка ставка на колективне використання наявних засобів виробництва в селянському господарстві, які від простого складання їх уже можуть дати додатковий продукційний ефект, становить величезний прогрес проти розпорошеного індивідуального селянського господарства. Однак, просте складання наявних у селянському господарстві засобів виробництва потребує певних організаційних форм колгоспного будівництва, і практика говорить, що найкраща організаційна форма, яка дає змогу ефективно використати наявні засоби виробництва й організувати на їх базі живу працю,—це селищна форма колгоспів. Спроба організувати наявні в селянському господарстві засоби виробництва в районному масштабі й підійти до більшого міжселищного типу колгоспу не мала успіху. Напр., узимку різні плянові директиви пробували організовувати районні машиново-кінські станції в районному розмірі, але досвід показав, що на ділі, на живій місцевій практиці, районні МКС ставали осередколгоспною організацією.

Щодо практики будівництва великих і величезних колгоспів, так званих гігантів, де ставилось завдання сконцентрувати наявні засоби

виробництва, то, кажучи по суті, ця практика не пішла далі від складання паперових планів, і коли було практичне підготування до сівби гігантів перші захитались і скрізь порозвалювались.

Увесь досвід колективного будівництва цілком наочно доводить, що за теперішньої технічної бази, коли ми тільки зводимо до купи селянське знаряддя виробництва та реманент, оптимальним покищо буде селищний тип колгоспу; він дає можливість найкраще організувати живу працю, наближає колгоспне будівництво до широких мас людности, не потрібує для найближчого часу ніяких затрат на житлове будівництво, великою мірою зменшує витрати на господарські будування, не стоять йому на перешкоді ні транспортний фактор зв'язку і він цілком укладається в господарський та культурний побут, у трудові звички селянства.

Отже, організаційний тип колгоспу-села можна з великим успіхом виставляти проти будування гігантів. На даному рівні техніки ці гіганти являють собою надуману організацію, можна сказати, виплід суто агро-технічного ухилу та неперетравленої Тімірязівки, і з соціально-економічної сторони вони створюють у селянина уявлення про колгосп, як про щось насажене згори, чуже його інтересам і тій організації праці, до якої він звик.

Однак, чи залишиться ж назавжди колгоспне будівництво на типі колгоспу-села, який тип за даних умов являє собою великий крок уперед як проти колгоспів-карликів, так і проти колгоспів-гігантів?

Якщо на це питання відповісти негативно, а іншої відповіді, здається, й не може бути, то тоді постає таке питання—яким же шляхом піде дальше побільшення колгоспного будівництва, коли воно вийде за межі колгоспу селищного типу?

Тут насамперед треба ясно собі усвідомити, що саме являє собою процес побільшення с.-г. виробництва. Цей процес, безперечно, є ніщо інше, як поступовне виділення окремих елементів с.-г. виробництва (незалежно від того, чи виділяються вони з індивідуальних селянських господарств, чи з окремого колгоспу) і потім організація їх за типом великого виробництва в районному масштабі. Так стоїть справа, коли з селянських господарств виділяється процес оброблення с.-г. сировини й організовуються промислові підприємства. Так само стоїть справа й тоді, коли рушійна сила виділяється з окремих селянських господарств і ценуралізується в районному масштабі, як це буває при організації міжселищних МТС.

Власне кажучи, і зважку, коли бралися будувати колгоспи гіганти, теж ішли цим шляхом, але мавши надзвичайно недосконалу технічну базу, і тому проекти організації машиново-кінських станцій з централізацією кінської тягової сили в районному масштабі, проекти перерозподілу робочої сили та матеріальних ресурсів у масштабі величезних підприємств колгоспів, проекти реорганізації сівозмін у масштабі великих дільниць і, нарешті, проекти організації централізованого плянового керування,—всі вони були дуже непогано складені на папері, але на ділі скінчилися крахом, що тяжко відбився на колгоспному русі.

Отже треба визнати, що коли колгосп-село тепер, на базі теперішніх засобів виробництва в селянському господарстві, являє собою оптимальну мірку с.-г. виробництва і в межах цієї організаційної форми і керівництву і всій колгоспній масі порівняно просто організовувати живу робочу силу, розстановлювати засоби виробництва й перекидати та перерозподіляти матеріальні й живі ресурси,—то для більшої, міжселищної форми колгоспів, безперечно, потрібна буде досконаліша технічна база, а саме, трактор як основна рушійна сила, складні збиральні й інші машини, потрібна буде краща організація сполучення та зв'яз-

ку і, безперечно, вищі культурні звички серед тієї людности, що колективізуватиметься.

Однак, якщо взимку і провалились у нас спроби централізувати всі елементи селянського виробництва та планоно розподіляти всі живі й матеріальні ресурси в колгоспах-гігантах, то це ще не означає, що тепер уже нам перетятий шлях до побільшення с.-г. виробництва поза рямки селищного колгоспу.

Технічна база зростає тепер і вдосконалюється надзвичайно швидким темпом, і вже зараз ми маємо повну змогу широко побільшувати колгоспне виробництво, концентруючи та організовуючи на промислових засадах основні елементи с.-г. виробництва—рушійну силу та перероблення с.-г. сировини,

Отже, коли б ми спробували увияти собі дальший шлях побільшення колгоспного будівництва поза рямки селищного типу колгоспу, то цей процес треба б увияти собі саме як виділення з окремих колгоспів рушійної сили та організацію її на основах тракторизації й утворення міжселищних МТС, а також як організацію промислових підприємств для перероблення с.-г. продуктів. Вилучення та побільшення цих виробничих процесів неминуче зв'язуватиметься з відповідною організаційною формою, отже та форма й стане безпосереднім наслідком зростання та вдосконалення технічної бази. Очевидно за таку форму, принаймні на ближчий час, стануть так звані районні або кушові об'єднання колгоспів, і завдання їх буде не в тім, щоб концентрувати та планоно організовувати всі елементи селянського виробництва, як то було в колгоспах-гігантах, а в тім щоб обслуговувати колгоспи, організовуючи окремі, найважливіші елементи с.-г. виробництва і передусім організовуючи в централізованому масштабі рушійну силу й підприємства для промислового перероблення сировини. Проте, для того, щоб мати кушове обслуговування колгоспів, зовсім не обов'язково організовувати кушове об'єднання на сучасних засадах, адже це річ цілком можлива, щоб там, де є міжселищні МТС, вони цілком заступали кушові об'єднання колгоспів.

Очевидно, оскільки в галузі рільництва міжселищні МТС становлять найкращу форму виробничого об'єднання колективів, куші творитимуться там, головню, де найближчим часом ще не можна буде утворити міжселищні МТС (для утворення тракторних колон, машиново-прокатних пунктів тощо) і, крім того, там, де потрібно організувати спільне перероблення с.-г. сировини у формі промислових підприємств і т. д.

Отже, процес дальшого побільшення с.-г. виробництва поза межі колгоспу-села, очевидно, зачинатиметься головню з організації міжселищних МТС; вага цих МТС для зміцнення колгоспної системи, для створення передумов до дальших високих темпів колективізації, для внутрішньої консолідації колгоспного руху, для організації справді великого с.-г. виробництва—надзвичайно велика.

Звідси стає цілком зрозуміло, що проблема кращої організації тракторного господарства безперечно повинна стати на порядок денний, бо ж не можна похвалитися тим, що в цій справі у нас усе гаразд. Зараз у колгоспних сферах обмірковується питання—іде цілком правильно—про потребу якнайбільше концентрувати тракторне господарство, бо через розпорошеність постачання тракторів їх використовують недосить ефективно й вони швидко спрацьовуються і саме в наслідок недостатньої налагоджености технічного обслуговування. Так само і практика організації міжселищних МТС не тільки Трактороцентром, а й по лінії інших кооперативних систем теж дає цілий ряд небажаних наслідків, і насамперед—недосить планоно побудову мережі міжселищних

МТС, розпорошеність і послаблення й без того недостатньої технічної бази, бюрократичні чвари, сутички між провідними організаціями.

Проблема правильної організації тракторного господарства насамперед вимагає концентрованого постачання тракторів колективному сектору. Таке концентроване постачання можливе тільки тоді, якщо МТС будуть організовані в єдину систему, при чому ця система має стати за обслуговний енергетичний центр для всіх теперішніх кооперативних систем.

Чи суперечить принципам кооперативної роботи організація єдиної державно-кооперативної системи тракторовикористання і чи можна перекласти проти об'єднання МТС в одній організації з тієї причини, що тоді з діяльності окремих кооперативних систем вилучається головна частина їхньої роботи—організація вдосконаленої технічної бази? З приводу цього треба зазначити, що сучасний процес концентрації й спеціалізації в промисловості передусім супроводиться вилученням окремих елементів обслуговування виробництва та організацією їх у спеціальних підприємствах і трестах. Тут насамперед треба сказати, що сучасну енергетичну базу в промисловості, яка ґрунтується на все більшому вживанні електричної енергії, будують так, щоб мати районні електровні, які б обслуговували цілу групу промислових і інших підприємств. Отже, цілком дозволено утворювати спеціальні обслуговні, передусім енергетичні центри і в колгоспно-кооперативному секторі. Такі центри можна трактувати як своєрідні дочірні товариства всієї колгоспно-кооперативної системи, і завдання їх у тім, щоб концентрувати обслуговування цієї системи в тій чи іншій галузі.

Значить, п'ята умова дальших високих темпів колективізації та успішної організації колективного виробництва полягає в правильній політиці поступово побільшувати та утворювати досконаліші форми колективного будівництва на основі зростання й реконструкції технічної бази, при чому треба гадати, що найближчого часу процес побільшення відбуватиметься в різництві по лінії організації міжселищних МТС, а по інших галузях сільського господарства і насамперед у скотарстві—по лінії організації підприємств для перероблення с.-г. сировини у формі кушового або районного об'єднання колгоспів.

Всі ці питання, що їх порушено в даній статті, являють собою найбільш наболілі питання колгоспного будівництва. Їх остаточне розв'язання зараз готується в порядку підготування до XVI з'їзду партії, що повною мірою зробить оцінку підсумкам і перспективам колгоспного руху та будівництва. Сказати наперед, як вирішить з'їзд, це річ, розуміється, неможлива, але цілком ясно, що з'їзд виходитиме з повного ствердження лінії ЦК партії між XV і XVI з'їздами. Тому, безперечно, буде взяте настановлення на високі темпи колективізації, але водночас підкреслиться те, що їх треба більше пов'язувати з економічними особливостями окремих областей та районів і з зростанням та реконструкцією технічної бази. Січневе вирішення ЦК партії, коли роблено ставку на суцільну колективізацію основних зернових районів на весну 1931 року і інших зернових районів на весну 1932 року, це вирішення з'їзду безумовно потвердить, як правильну директиву, що її порушення у деяких областях та районах призвело до таких тяжких ускладнень у колгоспному русі.

Схваливши повною мірою гасло переходу на с.-г. артіль, як на основну форму колгоспного руху, з'їзд безперечно підкреслить велику вагу перехідних форм організації колгоспного будівництва, тих форм, що матимуть досить широке застосування найближчими роками, особливо по тих районах, де через відсталість сільського господарства не-

має передумов для суцільної колективізації найближчим часом. Так само, безперечно, велика вага буде надана кооперативній організації тих селянських господарств, що зостануться індивідуальними, а саме, організації в формах найпростіших виробничих об'єднань, особливо по тих районах, де для найближчих років немає передумов до широкого розвитку колективізації і де індивідуальне селянське господарство залишилось без ніякої, і без кооперативної і без колективної, організації. Кооперативна форма організації с.-г. виробництва багато важитиме особливо в районах скотарських і в районах з мішаним характером сільського господарства.

У частині організації виробничих форм буде взята лінія на ліквідацію всяких ухилів і перегинів, як лівих, що й досі ще пережують гігантманію, так і правих, які пробують стверджувати, що для найближчого часу взагалі не може бути ніяких передумов для організації великого колективного будівництва. Селищна форма колгоспів буде визнана за оптимальну для організації колективного будівництва на базі теперішніх засобів виробництва в селянському господарстві, отже вона для найближчого часу безперечно і стане найпоширенішою формою організації колективного будівництва. Але разом з тим будуть виявлені й підкреслені можливі шляхи для дальшого побільшення колгоспного виробництва і, передусім, буде відзначена та величезна роля, що випадає міжселищним МТС. Взагалі, знов і з великою силою буде підкреслене величезне значіння реконструкції нинішньої технічної бази с.-г. виробництва, а в зв'язку з цим велика увага буде приділена й справі організації тракторного будівництва, реконструкції с.-г. машинобудівництва, організації ширшого виробництва мінеральних добрив.

При розв'язанні соціально-економічної проблеми колгоспного руху буде підкреслена колосальна політична роля бідноти й виявлена величезна господарська роля середняка в організації колективного виробництва. Буде підкреслена потреба орієнтуватися на цілковиту добровільність у колгоспному русі, на створення таких передумов, щоб могли виявитись самоорганізація та самопорядкування в колгоспному будівництві самих бідняцько-середняцьких мас.

Знов буде підкреслена потреба рішуче боротися з куркулем, обмежити його сиду та вплив і далі ліквідувати куркульство як класу в районах суцільної колективізації.

Буде об'явлена рішуча боротьба з лівим ухилом в справі колективізації, що пробує трактувати роботу партії над ліквідацією лівих заскоків у колгоспному русі як відступ партії від колишньої лінії колгоспного будівництва, з ухилом, що пробує тягти партію на розрив з середняком, при чому в лівому ухилі криється та небезпека, що він на практиці перейде до правих діл. Але, провадячи рішучу боротьбу з лівим ухилом, треба пам'ятати, що найголовніша небезпека це небезпека правого ухилу. Правий ухил намагається тлумачити боротьбу партії з лівими викривленнями в колгоспному будівництві як свою перемогу. Він тягне партію до низьких темпів колективізації, намагається затримати партію на переходових формах будівництва колгоспів. Кооперацію правий ухил намагається зробити собі за фортецю для боротьби з дальшим розвитком колгоспного руху, при чому правий ухил розвиває ту ідеологію, що далі розвивати колективізацію можна тільки цілком залежно від реконструкції технічної бази, відмовляючись від організації колективів на базі простого з'єднання теперішніх засобів виробництва в селянському господарстві.

Лівий і правий ухили ніби з різних боків підходять до політики партії в справі колективізації, але кінець кінцем вони виходять з од-

ного джерела, відбиваючи вплив дрібно-буржуазних шарів людности, і тому являють собою однаково небезпечне гальмо для колективного руху.

Партійний з'їзд у процесі розв'язання чергових найбільш наболілих проблем колгоспного руху дасть жорсткий бій і правому і лівому ухилам. Він закріпить єдину партійну лінію в справі колективного будівництва, при чому ця лінія піде до дальших високих темпів добровільного колгоспного руху широких бідняцько-середняцьких мас, до дальшої організації досконаліших форм колгоспного будівництва і дальшої впертої роботи над утворенням досконалішої технічної бази, яка дасть змогу здійснити глибоку економічну й соціальну реконструкцію сільського господарства.
