

5869

50 72813

787650

Господарство України

в редакції проф. 87652

9-10
11-12
33

ЩОМІСЯЧНИЙ
ПОЛІТИЧНО-ЕКОНОМІЧНИЙ
ЖУРНАЛ

ЦІНА 5 КРБ.

V.N. Karazin Kharkiv National University



00392781

2

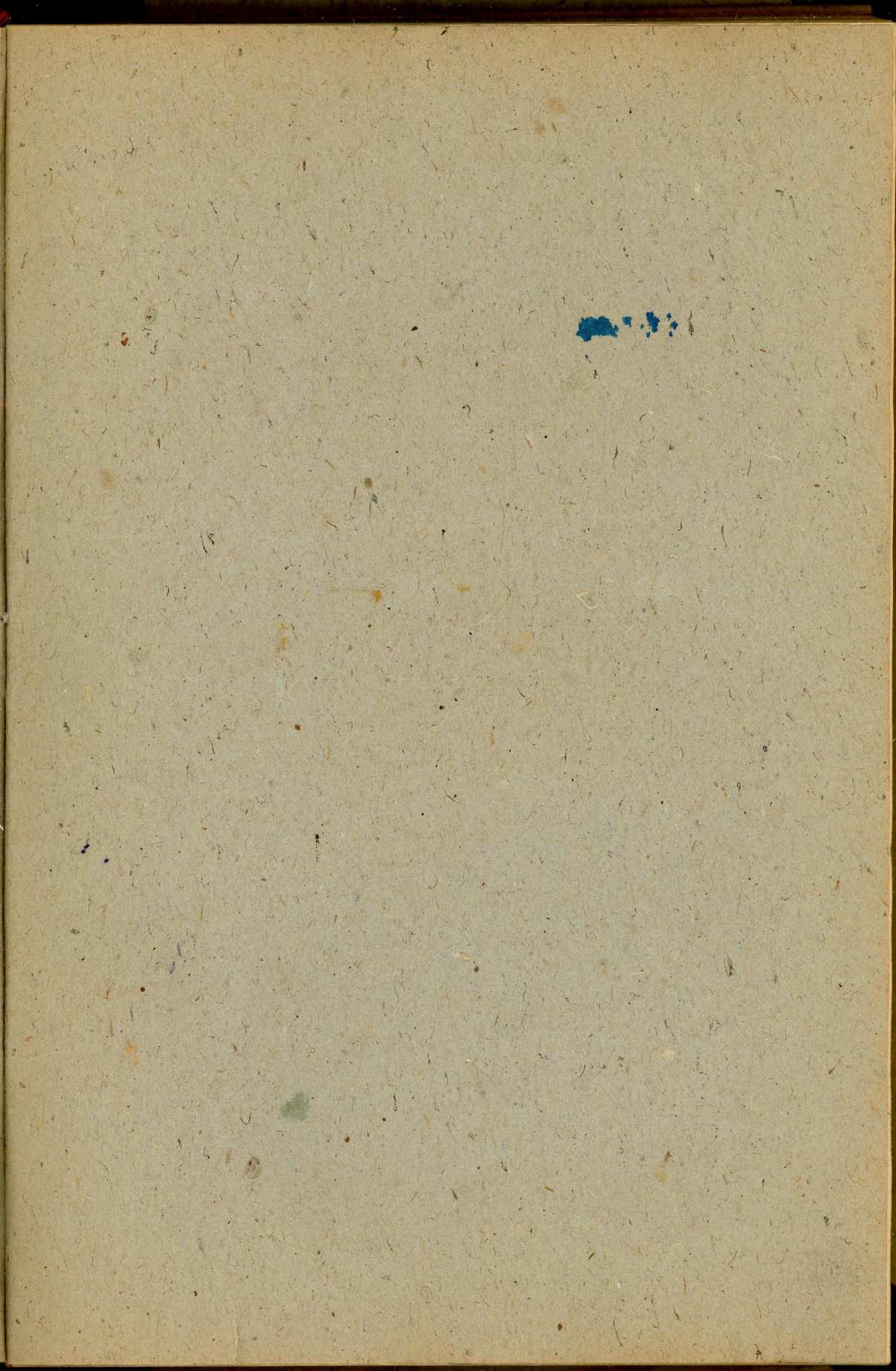
АДРЕСА РЕДАКЦІЇ Й ВИДАВНИЦТВА:

ХАРКІВ, БУДИНОК ДЕРЖПРОМИСЛОВОСТІ

Під'їзд 6, поверх 7

1/viii - as up





Пролетарі всіх країн, єднайтеся!

995

ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ

ЩОМІСЯЧНИЙ
ПОЛІТИЧНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ЖУРНАЛ

РІК ВИДАННЯ 10-й

№ 9 — 10, 11-12

ВЕРЕСЕНЬ — ЖОВТЕНЬ

ЦЕНТРАЛЬНА НАУКОВА
БІБЛІОТЕКА НАНУ.

ВИДАВНИЦТВО „ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ“
ПРИ ДЕРЖПЛАНИ УСРР
Харків—1933.

42

Бібліографічний опис цього видання вміщено в „Літопису Українського Друку“, „Картковому репертуарі“ та інших показниках Української Книжкової Палати.

Харків. Друкарня „Інв.-друкар.“
Зам. № 2565—1600. Міськліт 5057
29/X-33 р. Здано друкарні 23/IX
Підп. до друку 29/X. Видр. 5/XI-33 р.
7 друкованих аркушів

До нових перемог у боротьбі за освоєння

Промова тов. Л. П. Постишева на 1 Харківській загальноміській виробничо-технічній конференції машинобудівельних заводів

Товариші! Машинобудування є одна з найвідповідальніших, найбойовіших діляниць нашого народного господарства. Питання про роботу машинобудування — це, суттю, питання про темпи та якість оснащення новою й найновішою технікою всього господарства СРСР, усіх його галузей.

Металургія й вугільна промисловість, енергогосподарство й комунальне будування, транспорт і соціалістичне сільське господарство ставлять дедалі більші вимоги до машинобудування. Зростають запити до машинобудівної промисловості й від самого машинобудування, бо дальший розвиток та поглиблення процесу індустріалізації означає щодалі більше поширення виробництва машин для виробництва машин.

Наше радянське машинобудування зобов'язане бути на рівні цих вимог, які безперервно зростають. Воно зобов'язане зробити другу п'ятирічку п'ятирічкою вивершення технічної реконструкції всього нашого народного господарства, п'ятирічкою цілковитого визволення СРСР від імпоротної залежності. Радянське машинобудування має всі можливості, всі дані, щоб це найсерйозніше завдання розв'язати з успіхом.

За роки реконструкції машинобудівна промисловість нагромадила величезні виробничо-технічні можливості. Тільки більшовицька воля й розмах могли створити таке генеральне перероблення технічної бази машинобудування за такі історично-короткі строки.

Реконструктивні зрушення, що сталися років першої п'ятирічки в машинобудуванні, різко змінили також лице й харківських машинобудівних заводів. Не кажучи вже про такі нові заводи-велетні, як тракторний і турбогенераторний, величезні капітальні вкладки зроблено й в старі заводи. Візьміть, приміром, ХПЗ. Його основні фонди зросли за першу п'ятирічку з 24,5 млн. крб. до 60 млн. крб. Основні фонди ХЕМЗ'у зросли з 17 млн. до 25 млн. крб., „Серпа і Молота“ — з 9,5 млн. до 18,5 млн. і т. д. і т. п.

По-гігантському зріс парк устаткування на всіх харківських машинобудівних заводах. Ось на ХЕМЗ'і (харківський електромеханічний завод ім. Сталіна) 42% всіх його верстатів одержано за останні 5 років, у тому числі 571 імпортний верстат. „Серп і Молот“ за першу п'ятирічку одержав нових 160 вітчизних і 216 імпортних верстатів. Навіть такий заводик, як „Червоний Жовтень“ (460 робітників) і той одержав за першу п'ятирічку 37 імпортних верстатів.

Для того, щоб дати уявлення про гігантське зростання харківської машинобудівної промисловості, досить сказати, що передвоєн-

ний випуск продукції харківського машинобудування становив 8 млн. крб.; 1927 року, тобто напередодні першої п'ятирічки, харківське машинобудування дало на 62 млн. крб. продукції, а 1933 року воно дасть на 553 млн. крб. продукції.

Усі ці цифри досить красномовно кажуть про величезні капіталоукладки, які зроблено в харківські машинобудівні заводи. Ці цифри кажуть про значне збільшення їх енерготехнічної озброєності, про гігантське поширення їхньої перепускної спроможності.

Харків став за останні роки крупнішим машинобудівним центром СРСР.

У чому тепер основне центральне завдання радянського машинобудування і в тому числі харківських машинобудівних заводів?

Вирішальне завдання машинобудування тепер у тому, щоб переварити, освоїти всі ці виробничо-технічні можливості, нагромаджені протягом першої п'ятирічки.

На січневому пленумі ЦК та ЦКК ВКП(б) тов. Сталін гостро поставив питання про освоєння. Він казав:

„У період першої п'ятирічки ми зуміли організувати ентузіазм, пафос нового будівництва й домоглися вирішальних успіхів. Це дуже добре. Але тепер цього недосить. Тепер цю справу повинні ми доповнити ентузіазмом, пафосом освоєння нових заводів і нової техніки, серйозним піднесенням продуктивності праці, серйозним скороченням собівартості“.

Що означає і чого вимагає процес освоєння нової техніки?

Освоєння нової техніки означає, поперше, опанування виробництва нових видів продукції, впровадження нових конструкцій і технологічних процесів.

Освоєння нової техніки означає, подруге, заповнення продуктивною роботою всього робітного дня, раціональне використання й цілковите завантаження устаткування.

Освоєння нової техніки означає, потретьє, докорінну зміну й поліпшення організації виробництва на базі значного зміцнення й піднесення якості технічного керування.

Освоєння нової техніки означає, по четверте, озброєння трудового піднесення й творчої ініціативи мас глибоким знанням нової техніки.

Освоєння нової техніки означає, по п'яте, що й впровадження нових технологічних процесів і цілковите завантаження устаткування та ущільнення робітного дня й поліпшення технічного керування та технічне навчання — все це має бути реалізоване в цілковитому опануванні проектною потужності, в рішучому піднесенні якості продукції, в безперервному зростанні продуктивності праці, в серйозному зменшенні собівартості.

Минуло 8 з чимсь місяців від часу січневого пленуму ЦК та ЦКК.

Як же проходить процес освоєння нової техніки на харківських машинобудівних заводах? Як же реалізують вони свої величезні виробничо-технічні можливості у випуску продукції, в якості її, в продуктивності праці, в собівартості?

Подивимось, як стоїть справа на харківських заводах з виконанням першого завдання освоєння. Як освоюється нові види продукції, нові конструкції, нові технологічні процеси?

Машинобудівні заводи Харкова мають ряд найсерйозніших досягнень в справі освоєння нового виробництва та нової техніки. Це безперечно, і не в наших інтересах ці великі успіхи та досягнення недооцінювати чи затушковувати.

Якщо у вересні минулого року ХТЗ давав 58 тракторів на добу, то тепер він уже досягає повної проектної потужності. За останній п'ятиденник з конвеєра ХТЗ щодня сходять 140 тракторів при проектній потужності 144 трактори.

Візьміть ви другий найбільший наш завод — ХЕМЗ. ХЕМЗ освоїв ряд нових великих, дуже складних машин, які перше довозилося з-за кордону. Мотор-генератори для дніпровського алюмінійового комбінату по 10.500 кіловат, електроустаткування для блюмінгів, швидкохідні гідрогенератори, генератори для тепловозів і т. д. — все це нові види продукції, освоєні ХЕМЗ'ом, про виробництво яких ми кілька років тому не мали й уявлення. Самий тільки ХЕМЗ за один лише 1932 р. визволив нашу країну від імпоротної залежності на 14 млн. золотих карбованців.

Немає потреби перелічувати тут усі ті величезні досягнення, які має лінією освоєння нових конструкцій і нових виробництв наш харківський паротягобудівний гігант. Взяти хоча б освоєння ХПЗ важкого дизелебудування, яке заощаджує нам мільйони золотих карбованців.

Або ось „Світло Шахтаря“. Лише кілька років тому він являв собою маленький заводик напівкустарного типу. А тепер „Світло Шахтаря“ освоїв такі нові види продукції, як биндовий транспортер, скреперну лебідку та акумуляторну лампу для вугільної промисловості. А все це перше довозилося з-за кордону.

Велозавод, який ще кілька років тому являв собою невелику майстерню, тепер являє величезний завод з випуском у першому півріччі 1933 року 31.600 велосипедів. І цей завод, при багатьох хибках в організації виробництва, має чималі досягнення лінією освоєння нових виробництв. Ланцюги Галля, які перше довозилося з-за кордону, тепер виробляє сам завод, і не дослідним порядком, а 10—15 тис. метрів на місяць.

Навіть дрібні машинобудівні заводи Харкова і ті зробили ряд серйозних кроків вперед в освоєнні. Візьміть, приміром, завод „Червоний Жовтень“. Чи багато з присутніх тут знають, що виробляє цей завод і що він взагалі собою являє? З дрібної майстерні для ремонту сільськогосподарських машин він перетворився на завод, що освоїв виробництво цеглоробних машин, які ми імпортували з Німеччини.

Освоюється не тільки нові виробництва. Вносяться значні зміни в конструкції й технологічні процеси вироблюваної й раніше продукції.

Ось, приміром, на ХЕМЗ'і замість попереднього важкого мотора змінного струму потужністю 24 кіловат, на який ішло 270 кг заліза та 55 кг міді, сконструйовано й освоєно новий тип того самого мотора, на який іде тільки 70 кг заліза й 12 кг міді. Інакше кажучи, з тієї самої кількості металу виробляється 4 мотори, замість 1.

Впровадження автогенного та електрозварювання, хромування металів, гарячого штампування, лиття під тиском і т. д. і т. п. — усі ці нові технологічні процеси, впроваджені на харківських машинобудівних заводах, так само свідчать про крупніші досягнення в освоєнні нової та найновішої техніки.

Явища й факти, які я зараз навів, відбивають той грандіозний, величезний процес освоєння, який тепер відбувається у всьому народному господарстві СРСР. Наша країна йде на всіх парах до того, щоб усе виробляти на радянських машинах, з радянських матеріалів,

руками радянських робітників та інженерів, щоб цілком вивершити технічну реконструкцію всіх галузей господарства СРСР.

Ви бачите, товариші, що в розв'язанні першого завдання освоєння харківські машинобудівні заводи домоглися найсерйозніших успіхів. Зрозуміло, це покищо тільки перші кроки і було б шкідливе запаморочення з цих перших успіхів. Зрозуміло, цей процес покищо відбувається уповільнено, не завжди гладко, з великим напруженням, а часом з надмірними витратами. Відрадне, проте, основне—виконуючи директиву січневому пленуму ЦК та ЦКК, харківські машинобудівні заводи зуміли вже домогтися ряду істотних наслідків в опануванні виробництва нових видів продукції, у впровадженні нових конструкцій та нових технологічних процесів.

Бачивши ці досягнення, ми водночас тверезо повинні оцінювати й ті серйозні хиби, які гальмують освоєння, які затримують цілковите використання виробничо-технічної бази наших заводів, що погігантському зросла.

Домігшись серйозних успіхів в освоєнні нових виробництв, впровадженні нових конструкцій та нових технологічних процесів, ми ще поки відстаємо щодо якості організації виробництва та праці.

І найяскравіше видно це відставання з того, як наші заводи виконують друге завдання освоєння нової техніки, як вони використовують робітний час і устаткування.

1. Не втрачати вхолосту жодної хвилини робітного часу, жодного обороту верстату

СРСР — єдина країна в світі, де робітник зайнятий на виробництві тільки 7 годин. Радянська держава — єдина в світі держава, де праця робітника з підневільної праці на капіталістів стала працею вільною, працею для свого класу, для себе.

Робітничий клас і його держава мають право вимагати від кожного робітника, кожного інженера, кожного господарника, щоб 7 годин роботи на виробництві були справді заповнені високопродуктивною роботою. Цього на жаль, на ряді наших підприємств поки ще немає.

Цифри та факти, що їх я маю, свідчать, що з використанням робітного часу на наших харківських машинобудівних заводах явно негаразд. Ми втрачаємо мільйони робітних годин. Як перелічити на продукцію, це означає сотні й тисячі недоданих країні молотарок, тракторів, моторів, велосипедів тощо.

Візьміть, приміром, велозавод. На велозаводі втрати робітного часу за 7 місяців цього року становлять 450 тис. робітних годин, або 25% усього робітного часу. Майже півмільйона втрачених годин роботи. Де ж передовики-ударники, інженери й техніки, партійці та комсомольці велозаводу? Чи люті їм не вистачило проти такого розкрадання робітного часу, проти такої розтррати державних коштів?

Ось ще один з найбільших харківських машинобудівних заводів „Серп і Молот“. І там така сама картина. На „Серпі і Молоті“ втрати робітного часу за 7 місяців цього року становлять 1.064 тис. робітних годин, або 30% усього робітного часу. Як перелічити на продукцію, це означає, що „Серп і Молот“, коли б не було цих втрат, міг би випустити ще 2.850 молотарок.

Такі типові приклади недозволеної розтррати робітного часу, що є тією чи тією мірою майже на всіх харківських заводах. На десятки мільйонів крб. продукції втрачає наша країна по самих тільки Хар-

ківських машинобудівних заводо́х. Ми і при попередній старій техніці не могли й не повинні були миритися з такими явищами. Тим нестерпніші ці явища після тієї величезної технічної реконструкції, яка відбулася в нашій машинобудівній промисловості.

Не краще на наших заводах з використанням устаткування і, надто устаткування імпорного. Треба прямо сказати, що тут ми зазнаємо величезних втрат.

Ось деякі приклади: у ливарнім цеху „Світло Шахтаря“ понад рік не використовується через невміння налагодити імпорного піско-струмінного апарату очищати литво, імпорної пневматичної формувальної машини та 12 пневматичних трамбовок, загальною вартістю не менш як 10 тис. крб. золотом.

Поруч таких буквально злочинних — інакше їх назвати не можна — фактів цілковитої бездіяльності дорогокоштовного імпорного устаткування, ми маємо на наших машинобудівних заводах також факти значного недовантаження та використання не за призначенням і не за потужністю так імпорного, як і вітчизного устаткування.

Ось, наприклад, у складально-механічному цеху „Серпа і Молота“ імпортні токарні верстати завантажено на 54%, а імпортні карусельні, револьверні й шліфувальні верстати іще менше — лише на 33%.

Куди годиться такий стан?

Вкрай погано, по-варварському стоїть також справа з доглядом устаткування на деяких наших заводах.

Візьмемо питання про полами. На ХТЗ, приміром, за перше півріччя цього року був 251 полам верстатів проти 210 в першому півріччі минулого року. Скільки коштують нам ці полами, можна бачити, приміром, з такого факту. 19 серпня стався полам на верстаті „Інгерсол“ через недозволену недбалість робітника (залишив ключ на верстаті, який виламав 5 зубів фрези), а що на заводі таких верстатів більш немає, то виведення його з ладу спричинилося до багатогодинного перестоя всієї рамної групи і недодачі за два дні 177 тракторів.

На ХЕМЗ'і в ізоляційному цеху був виведений з ладу 120-тонний гідравлічний прес через те, що наляли в смок замість олеонафти, вареної олії.

На заводі „Світло Шахтаря“ в токарнім цеху з 6 карусельних верстатів за одну ніч вибуло з ладу 5 верстатів на 10 годин через погане мастіння.

Хіба можна терпіти такі факти, такий стан, коли на передовому заводі плутають олеонафту з вареною олією, або взагалі забувають наляти олії в коробку швидкостей. Нехай це не масові, а поодинокі факти. Але ж такі факти не личать навіть і колгоспові, який уперше застосував тракторне тягло. А тим часом ХЕМЗ чи „Світло Шахтаря“ — це заводи, устатковані найновішою технікою з сотнями інженерно-технічних працівників, із спеціальним апаратом, що покликаний стежити за станом устаткування. Як же можуть на такому заводі траплятися такі буквально злочинні явища?

У капіталістичних умовах завантаження підприємства не залежить від волі підприємця. Воно цілком у владі стихії ринку. Сам Форд ніяк не може змінити того стану, що устаткування в нього завантажено на 27-28%. Він тут безсилий будь-що зробити, в нього не беруть автомобілів і тракторів не купують. Що ти вдієш — хочеш-не-хочеш, він своє устаткування використати цілком не може.

У нас, в соціалістичній країні, завантаження устаткування залежить від нас, від нашої роботи, від нашого вміння організувати виробництво й тільки від цього.

У чому ж річ? Які причини таких нестерпно великих втрат у використанні робітного часу та устаткування? Що треба зробити? В якому напрямі має бути спрямована наша боротьба, щоб вижити ці явища?

Передусім потрібне різке підвищення трудової дисципліни.

Володимир Ільїч не раз повторював, що:

„Треба закріпити те, що ми відвоювали, в міцні форми повсякденної трудової дисципліни. Тільки розв'язання цього завдання дасть нам соціалістичні порядки. Треба навчитися сполучати разом бурхливий мітинговий демократизм трудящих мас, що б'є весняною повіддю, з залізною дисципліною під час праці“ (Т. XV, ст. 220).

А як стоїть справа з трудовою дисципліною на наших підприємствах. Чи все гаразд на наших заводах щодо цього? Ні, ніяк. Про це можна судити хоч би з таких фактів.

Спеціальна бригада, що фотографувала робітний час на заводі „Світло Шахтаря“, змушена була встановити особливу графу „відвідування верстатогостей“.

Що це означає? За чотири години фотографування робітного часу до робітників 4 револьверних верстатів приходило в гості 66 чол. з розмовами. Сюди не входять приходи майстра, інструктора, табельника й інших осіб, що приходять с праві. Трохи не кожні 5—7 хвилин хтонебудь підходить побалакати.

А ось фотографія по одному з відділів цеху М-3 ХЕМЗ'у. О 7 год. 30 хв. ранку, тобто на початок роботи працювало тільки 4 верстати з 22. О 7 год. 45 хв. працювало 5 верстатів. О 8 год. ранку працювало 7 верстатів. О 8 год. 20 хв. працювало 11 верстатів і тільки о 9 годині завертілись всі верстати.

З цих цифр і фактів видно, що саме низька трудова дисципліна є найсерйозніша причина втрат у використанні робітного часу і перестойв устаткування. Отже, треба передусім домогтися різкого підвищення трудової дисципліни.

Окремі товариші і досі продовжують розуміти завдання боротьби за трудову дисципліну, як боротьбу тільки з прогулами, запізненнями на роботу тощо. Тепер такого розуміння боротьби за трудову дисципліну явно недосить. Тепер боротьба за трудову дисципліну це — боротьба не тільки з явними прогульниками, але, головне, боротьба з розтратниками робітного часу в межах робітного дня.

Розмови, величезні втрати часу на виконання громадських навантаж протягом робітного дня, куріння біля робітного місця, вештання без діла до початку роботи, залишання робітного місця до гудка, засиджування в їдальні після закінчення перерви і т. д., і т. д. — ось найлютіші вороги соціалістичної трудової дисципліни, ось що породжує й вирощує розгільдяйство, розхлябаність, вештання без діла і безвідповідальність на виробництві, ось куди треба спрямувати передусім нашу увагу, нашу боротьбу.

Друга найсерйозніша причина втрат робітного часу і перестойв устаткування є погана організація і погане обслуговування робітного місця.

У своїх історичних шести умовах тов. Сталін казав:

„Мало домогтися знищення плінності. Треба ще поставити робітників у такі умови праці, які давали б їм змогу працювати

з толком, підвищувати продуктивність, поліпшувати якість продукції... Чи можна сказати, що теперішня фактична організація праці на наших підприємствах відповідає сучасним вимогам виробництва? На жаль, не можна цього сказати“.

Не вважаючи на те, що від часу цієї промови тов. Сталіна минуло два роки, на наших харківських машинобудівних заводах ще сила хиб у цій галузі.

Візьмімо, наприклад, таке питання обслуговування робітного місця, як приставлення матеріалів і деталей до верстату.

Ось деякі приклади: 7 вересня на заводі „Серп і Молот“ у механічному цеху робітники токарних верстатів були залишені на нічну зміну. Для роботи їм потрібні були соломотрясні вали. Ніхто в цеху не знав, де вони. Робітники перестояли дві години і були відпущені. А вали, виявляється, лежали готовими у кузні.

Ось вам ще приклад з цеху М-3 ХЕМЗ'у. 22 липня на чекання, підноси і прибирання деталей один робітник бригади, тов. Бічау, втратив 75 хвилини, другий робітник цієї таки бригади — 92 хвилини, третій — 61 хвилину і т. д.

Я міг би навести ще цілий ряд фактів з цієї галузі, але й наведеного досить для ілюстрації того, яких втрат ми зазнаємо у використанні робітного часу та устаткування через погану організацію і обслуговування робітного місця.

Що тут треба зробити?

Треба, поперше, так організувати виробництво, щоб кваліфікований робітник не відривався від свого робітного місця і всі 7 годин, за винятком законних перерв, працював, а роботу коло приставлення матеріалів, деталей, інструментів до верстатів, і очищення верстатів від обробленої продукції виконували б спеціальні, допоміжні, некваліфіковані робітники.

Треба, подруге, так організувати середцеховий транспорт і приймання роботи, щоб робітник жодної хвилини не втрачав на чекання пристави матеріалів до нього і приймання робіт від нього.

Треба, потретє, перенести налагодження верстатів на час до приходу робітника на роботу, а також зменшити число переналаджень і вижити втрати часу на чекання наладника при переналадженні.

Треба, почетверте, ще найважливіше, забезпечити толковий показ і систематичний інструктаж робітника.

Такі основні завдання поліпшення організації і обслуговування робітного місця.

Третя найважливіша причина втрат робітного часу і перестой устаткування є низька якість середзаводського планування.

Візьміть, наприклад, такі факти:

На ХЕМЗ'і, в одному з цехів, бригаді тов. Криленка, яка має фонд робітного часу — 1.150 чоловікогодин на місяць, дано завдання на вересень, що вимагає 1.516 чоловікогодин, а іншій однотипній бригаді тов. Сизова, що має фонд робітного часу 1.265 чоловікогодин, дано завдання на вересень, що вимагає тільки 825 чоловікогодин. Адже при такому плануванні уже в самому плані запроектовані перестой в одній бригаді та надурочні для іншої.

Або ось другий типовий факт. На заводі „Червоний Жовтень“ у вересні цього року планом завантаження устаткування передбачено фрезкування зубчатки на верстаті № 168. Виявилось, що цієї операції на цьому верстаті не можна провадити. А покищо поралися 4 дні і кінець-кінцем перенесли цю роботу на інший верстат.

Адже таких фактів дуже багато на наших заводах.

Погане середзаводське планування призводить до перевантаження одних груп устаткування при недовантаженні інших, до випадків використання устаткування не за призначенням і не за потужністю, до подовження процесу обробітку. Отже, не можна остаточно покінчити з перестоями робітного часу та перестоями устаткування, не підвищивши різко якість середзаводського планування.

Четверта найсерйозніша причина перестой, устаткування і втрат робітного часу є надто погане поставлення планово-запобіжного і поточного ремонту.

На ХЕМЗ'ї, приміром, в першому кварталі цього року з 300 верстатів, щ підлягали ремонті, відремонтовано тільки 77 верстатів, а в другому кварталі з 266 верстатів, що підлягали ремонті, відремонтовано тільки 109 верстатів.

Адже це означає неминуче збільшення поточного і аварійного ремонту і багатогодинні перестой.

На велозаводі в першому механічному цеху з ремонтом дійшло до того, що, наприклад верстати №№ 117, 121 і 132 самі спинилися через цілковиту спрацьованість підшипників і деяких інших частин.

Отже, не можна по-справжньому покінчити з втратами, не налагодивши належним чином планово-запобіжного і поточного ремонту.

Такі основні причини втрат робітного часу й перестой устаткування.

Такі в найзагальніших і основних рисах шляхи боротьби з цими найшкідливішими явищами на наших підприємствах.

Так стоїть, товариші, справа з виконанням харківськими машинобудівними заводами другого завдання освоєння нової техніки, — завдання ущільнити робітний день і цілком використати устаткування. Ви бачите, що коли з виконанням першого завдання освоєння наші заводи справляються непогано, то з виконанням другого завдання на більшості наших заводів справа дуже негаразд.

Ми не можемо і не повинні терпіти далі такого стану. Ці втрати тягнуть донизу трудову дисципліну на наших підприємствах, тягнуть донизу і кількісні і якісні показники їхньої роботи, завдають величезної шкоди інтересам пролетарської держави, гальмують процес освоєння на наших заводах.

Ми повинні різко, докорінно змінити наявний у цьому відношенні стан. Ми повинні домогтися, щоб не витратили марно жодної хвилини робітного часу, жодного обороту верстату.

II. Піднесення якості технічного керівництва — вирішальна ланка в боротьбі за освоєння

Перейдімо до третього завдання освоєння. Як стоїть з організацією виробництва, з технічним керівництвом на наших харківських машинобудівних заводах?

Безперечно, що за роки реконструкції наші заводи нагромадили багатющий виробничо-технічний досвід. Викувалися кадри кваліфікованих господарників, інженерів і техніків. Те, що ми змогли своїми силами поставити ряд нових виробництв, що про них передреволюційна Росія і мріяти не могла, є безперечний показник зростання технічної кваліфікації цих кадрів.

Усе питання, проте, в тім, чи змогли ми вже перебудувати всю систему роботи, всю організацію виробництва й праці відповідно до передової найновішої технічної бази наших заводів.

У тім то й справа, що цього на більшості наших заводів поки ще немає, в тім то й справа, що організація виробництва й праці, тех-

нічне керівництво покищо відстають ще від рівня техніки наших підприємств.

Найяскравіший вияв відставання організації виробництва являє штурмівщина, дуже поширена на наших заводах.

Для характеристики цієї „системи“ роботи досить навести такі цифри. На ХЕМЗ'і, приміром, в першій декаді липня вироблено продукції на 1,3 млн. крб., в третій декаді — на 3,8 млн. крб. На цьому такі заводи в перший день липня випущено продукції на 2.800 крб., а в останній день липня випущеної продукції на 1.730.000 крб. В перший день серпня випущено продукції на 2.500 крб., а в останній день серпня — на 2.244 тис. крб.

Неправильно було б думати, що штурмівщина існує тільки на ХЕМЗ'і. От „Серп і Молот“. В першій декаді серпня він виконав 9% місячного плану, а в третій декаді — 61% плану. „Світло Шахтаря“ в першій декаді липня дав 11,3% місячного плану, а в третій декаді — 62,5%.

Штурмівщина коштує державі дорогу копійку. От, приміром, ХЕМЗ. За 7 місяців цього року він мав 158 тис. надурочних годин, при чому переважна частина цих надурочних припадає на третю декаду. Штурмівщина означає не тільки надурочні. Вона розхитує трудову дисципліну, бо перших днів місяця різко збільшуються невиходи. Штурмівщина, крім цього веде до збільшення поламів і аварій. По машинному цеху ХЕМЗ в першій декаді липня було 7 поламів верстатів, а в третій декаді — 24 полама. Штурмівщина дає значне зростання випуску недоброякісної продукції, при чому, як правило, номінальна кількість браку зменшується, бо брак гонять у виробництво. У серпні по ХЕМЗ'у відділ технічного контролю в першій декаді не прийняв 21,7% продукції, в другій декаді — 23%, а в третій декаді — тільки 14%. І так місяць-у-місяць. А втім, ХЕМЗ — один з наших найпередовіших заводів.

Де корні штурмівщини, роботи ривками?

Звичайно, пояснюючи причини штурмівщини, керівники наших заводів звалюють на постачальників матеріалів. Але чому ХТЗ, приміром, зміг за останній час налагодити виробництво так, що він дає щодня, приблизно, однакову продукцію?

Справжні корні штурмівщини — в поганому готуванні й плануванні виробництва, у невмінні правильно організувати працю, а, головне, — в слабості технічного керування.

Основна хиба технічного керування полягає в тому, що на ряді підприємств інженери і техніки ще не стали справжніми організаторами виробничого процесу, справжніми технічними керівниками робітників цеху, прогону, майстерні, дільниці.

Був час, коли наші інженерно-технічні працівники не рідко зводили свою роль на виробництві тільки лише до технічної консультації, розглядаючи себе, як консультантів з техніки, що не відповідають за показники роботи підприємства.

І тоді така оцінка своєї ролі на виробництві від деяких груп технічних працівників була неправильна. Тим більше не можна миритися з таким розумінням технічного керування тепер, при сучасній технічній оснащеності наших заводів, тепер, коли ми вже маємо тисячі наших інженерів і техніків, безперечно відданих справі соціалізму.

Технічне керування тепер означає активну організацію всього виробничого процесу. Це значить, що інженер, технік повинен безпосередньо вникати в усі деталі техніки, економіки й організації

виробництва. Він повинен забезпечити ретельну підготовку виробництва, правильно розставити людей, показати їм, як працювати, забезпечити їхню особисту матеріальну зацікавленість, установивши правильну оплату праці, забезпечити тим планомірний перебіг виробництва, цілковите виконання кількісних і надто якісних завдань.

Звідси ясно, що в центрі уваги технічного керування повинен бути цех, прогін, майстерня, відділ. Звідси ясно, що головні сили інженерно-технічних працівників мають бути кинуті в низову виробничу ланку.

Як стоїть справа щодо цього на машинобудівних заводах Харкова?

От, приміром, „Світло Шахтаря“. З 22 інженерів заводу тільки 12 працюють безпосередньо в цехах. На велозаводі з 150 інженерно-технічних працівників половина працює в головній конторі. На ХЕМЗ'і, в цеху СКП за липень і серпень з 21 інженерно-технічного працівника цеху в першій зміні працювало 19 чоловіка, а в другій — тільки 2 чоловіка.

Фотографії робітного дня інженерів і майстрів на ряді заводів показують, що не менше, як 30—40% дня вони витрачають на канцелярщину, 20—25% — на біганину по деталі, по матеріали, інструменти і ін., а на справжнє технічне керування й інструктаж робітників залишаються буквально хвилини.

Про що це говорить? Це говорить про те, що технічне керування в нас організовано погано, що технічного керування в нас в окремих випадках суттю немає.

Хиби в галузі середзаводського планування, технічного нормування, галузі організації й оплати праці, виробничого інструктажу й ін. — все це, зрештою, має своєю корінною причиною одне й те саме: слабкість, а в окремих випадках фактичний брак технічного керування у низовій виробничій ланці.

Візьміть, приміром, полами й аварії. З 156 аварій й поламів верстатів за перше півріччя на ХЕМЗ'і 98 поламів є прямий наслідок невміння робітника поводитися з верстатом і браку систематичного інструктажу й технічного нагляду за цими робітними місцями.

Деякі наші директори намагаються пояснити такі явища виключно тим, що кадри робітників, мовляв, молоді. Це не зовсім правильно. Треба молодих робітників учити, інструктувати, забезпечити технічний нагляд за їх роботою і технічне керування ними. В цьому головне.

Візьміть такий факт: на ХЕМЗ'і в одному з спеціальних цехів 22% з загального числа робітників цього цеху використовують на роботах нижче від їхньої кваліфікації. Що це, як не наслідок браку технічного керування?

Візьміть далі стан з заробітною платою. Адже ми досі ще маємо найсерйозніші прояви зрівнялівки. От яскравий приклад того, як ми ще не вміємо в ряді випадків забезпечувати за кваліфікованішу роботу вищу плату. На „Серпі й Молоті“ шліфувальник Карпенко, заробляючи звичайно 4 крб. на день на своїй основній роботі, майже щодня відривається для перевезення деталей, заробляючи за годину більше, ніж за весь свій робітний день за спеціальністю. Так 31 серпня Карпенко за годину навантаження й перевезення деталей заробив 4 крб. 94 коп., 2 вересня — за годину роботи коло вантаження й перевезення деталей одержав 4 крб. 92 коп., 3 вересня він за це одержав 3 крб. 75 коп. і т. д. Виходить, що робітникові — кваліфікованому шліфувальникові значно вигідніше виконувати роботу вантажника, ніж працювати за спеціальністю. Чим пояснити такі перекоєчення в оплаті праці, як не слабкістю знов таки технічного керування?

Усі ці питання, як я вже говорив, вирішує якість технічного керування.

Що тут треба зробити?

1. Головне — це поставити в центрі уваги технічне керування в низовій виробничій ланці, тут бо вирішується наслідок боротьби за освоєння найновішої техніки.

2. Виконати постанову ЦК і Раднаркому про вугілля і транспорт, що має найпряміше й найбезпосередніше відношення і до машинобудування. Треба рішуче пересунути інженерно-технічні кадри з трестів і заводоуправ у цех, в майстерню, в прогін і створити для них відповідні умови роботи.

3. Піднести роль майстра на виробництві. Надати йому і прав і відповідальності. Докорінно змінити наявний на ряді наших заводів стан, коли майстер інформує, доповідає, повідомляє, але всіляко уникає приймати самостійні рішення і слабо організує роботу.

4. Покінчити з теперішнім станом, коли робітника навіть бригадир і майстер інструктує рідко, а інженер ніколи, або майже ніколи. Поставити на належну височінь виробничо-технічний інструктаж робітників.

5. Змінити методи технічного керування, рішуче борючись з штурміщиною і звернувши особливу увагу на підготування виробництва.

6. Налагодити середзаводське планування і технічне нормування.

Такі є завдання боротьби за ліквідацію розриву між теперішнім станом технічного керування і рівнем передової, найновішої техніки наших машинобудівних заводів.

Так стоїть справа, товариші, з третім завданням освоєння — приведенням організації виробництва й технічного керування у відповідність з рівнем передової техніки наших заводів.

III. Соціалістично організована праця може й повинна давати невинне піднесення якісних показників

Хиби освоєння на харківських машинобудівних заводах, великі втрати у використанні робітного часу і устаткування, слабкість технічного керування на ряді заводів, — все це безпосередньо позначається на якісних показниках їх роботи. Почну з питання про якість продукції харківських заводів.

Січневий пленум ЦК і ЦКК в своїй резолюції на доповідь „про підсумки першої п'ятирічки“ підкреслив, що тепер:

„Головний притиск треба зробити не на кількісне зростання продукції, а на поліпшення якості продукції і зростання продуктивності праці“.

Як же виконують цю вказівку січневому пленуму ЦК і ЦКК наші заводи?

Безперечно, що ряд заводів домігся чималих зрушень у справі піднесення якості продукції.

Приміром, ХТЗ домігся значного скорочення браку. У тракторному цеху по холодному штампуванню брак зменшився з 4,7% у січні до 0,4% у червні. У відливанні поршневих колекторів брак зменшився з 33% у жовтні 1932 року до 13% у серпні цього року і т. д.

Моторгенератор на 10,5 кіловат, виготовлений ХЕМЗ'ом для дніпровського алюмінієвого комбінату, за одзивами комбінату, не поступається якістю перед імпоротною машиною. Електровстаткування для блюмінга на дзержинському металургійному заводі, виготовлене ХЕМЗ'ом, працює, за одзивами дзержинського заводу, безперебійно й цілком задовільно. Такі самі одзиви про електровстаткування ХЕМЗ'у для блюмінга дає і магнітогорський завод.

Проте, поряд цього на деяких машинобудівних заводах Харкова стан з якістю дуже поганий.

На заводі „Світло Шахтаря“, приміром, за серпень забраковані через м'якість чавуну всі 2.000 штук гальмових колодок для лебідок, відлитих у ливарні цього заводу.

Втрати на браку за перше півріччя 1933 року по ламповому цеху „Світло Шахтаря“ становлять 45 тис. крб., або в переведенні на продукцію — 1.870 штук акумуляторних ламп і 7.480 бензинових шахтарських ламп.

На велозаводі на початку вересня 464 велосипеди були розібрані і знов пущенні в лакування, бо вже за кілька днів після збирання з них зійшов весь лак.

Я міг би навести ще цілий ряд фактів і по інших заводах.

Ви бачите, що з якістю продукції на деяких наших заводах негаразд. Де причини? Звідки стільки браку?

Основні причини незадовільного стану з якістю продукції на цих заводах є погана організація виробництва на них, низька якість технічного керування, незадовільна постава роботи коло піднесення кваліфікації робітників і т. ін. Але, безперечно, що одною з найсерйозніших причин незадовільного стану з якістю продукції є погана організація технічного контролю і бракеражу.

Візьміть, приміром, „Серп і Молот“. Брак там на ряді дільниць виробництва цілком знеосібно. В наряді робітників не зазначається число виданих йому для оброблення деталей. Тому, коли він робить явний, помітний йому брак, він просто його ховає. На приймання потрапляє тільки той брак, що його сам робітник не виявив. Приміром, на 69-й дільниці механічного цеху щодня виявляється 8—10 запоротих колінчастих валів, при чому невідомо, хто цей брак зробив.

Погана організація бракування призводить до того, що нерідко до дальшого оброблення потрапляють деталі, що не пройшли технічного контролю. На ХТЗ в механічному цеху 5 вересня на збирання надійшла партія деталей №№ 222, 243, 184 і ін., що їх забракував відділ технічного контролю.

Дуже слабкі кадри технічного контролю на ряді заводів. Приміром, відділ технічного контролю „Серпа і Молота“. З 200 приймачів цього відділу хоч трохи розуміються на рисунках тільки 21 чол.; 120 чол. не розуміються на найпростіших ескізах і чимала частина цих працівників не вміє навіть користуватися з найпростішого вимірювального інструмента.

Ясно, що такий добір кадрів говорить про абсолютно недостатню увагу керівників заводів до роботи й організації технічного контролю та приймання роботи.

Є навіть окремі випадки, коли директори й технічні директори підприємств, замість всіляко підтримувати в боротьбі за якість технічний контроль, навпаки, ігнорують його роботу.

Так, приміром, головний інженер велозаводу пише до відділу технічного контролю: „Пропоную відібрати диски для шестерень з наявних дисків з раковинами на одному боці й пустити в складання“. І це пишеться всупереч думці й висновку відділу технічного контролю заводу. Хіба припустимо технічному керівникові заводу давати такі директиви? Хіба при таких директивах можна тому таки головному інженерові серйозно боротися за якість продукції? Хіба такі директиви не заохочують бракоробіз?

Технічний контроль повинен стати на наших заводах найсерйознішою загатою потоку браку, що його деякі господарники, ганяючись

за високими кількісними показниками, невід того, щоб пускати у виробництво. Треба зміцнити апарат приймачів і технічних контролерів кваліфікованими кадрами. Треба покінчити із знеосібною браку. Треба міцно вдарити по всіх тих, хто намагається перетворити органи технічного контролю на простих реєстраторів браку, що не мають реального впливу на перебіг боротьби за якість продукції на заводі.

Хиби в справі освоєння на наших заводах дають найбезпосередніший відбиток також і на динаміці продуктивності праці.

У політзвіті ЦК ВКП(б) XVI з'їзду партії тов. Сталін говорив: „Без систематичного зростання продуктивності праці, як у галузі промисловості, так і в галузі сільського господарства, ми не можемо розв'язати завдання реконструкції, не можемо не тільки наздогнати й випередити передові капіталістичні країни, але навіть відстояти своє самостійне існування. Тому проблема зростання продуктивності праці має для нас першорядне значення“.

Окремі заводи машинобудування мають і тут серйозні досягнення. Наприклад, ХТЗ збільшив продуктивність праці в першому півріччі цього року порівняно до другого півріччя 1932 року на 52,7⁰/₁₀₀. Якщо в січні 1933 року на трактор витрачалося по основних цехах 35 чоловікоднів, то в червні тільки 26 чоловікоднів.

Проте, поруч цього ряд заводів, не виконавши планового завдання з продуктивності праці, чимало перевищив витрати на заробітну плату. На велозаводі, приміром, фонд заробітної плати витрачено на 95⁰/₁₀₀, тоді як виробничу програму за перше півріччя виконано на 89⁰/₁₀₀. На заводі „Подвесдор“ пересічномісячний виробіток на одного кадрового робітника менший від плану на 17⁰/₁₀₀, а пересічномісячна зарплата на одного робітника більша за план на 5⁰/₁₀₀.

Невиконання планових завдань щодо продуктивності праці, перевитрати зарплати, надурочні через штурмівщину, перевитрати матеріалів тощо гальмують також зниження собівартості на деяких наших заводах.

Ряд машинобудівних заводів Харкова безперечно домігся найсерйозніших досягнень і в цьому напрямі.

Проте, на ряді підприємств має місце значне перевищення норм витрати виробничих матеріалів, перевищення встановлених накладних видатків на одиницю продукції тощо.

Приміром, на заводі „Серп і Молот“ перевитрата заліза поверх визначених норм за перше півріччя становить 600 тонн. Перевитрата лісоматеріалів — 3.264 кубометри.

На заводі „Червоний Жовтень“ (завод цеглоробних машин) перевитрата матеріалів за перше півріччя становить 8⁰/₁₀₀ проти плану, тоді як виробничу програму за перше півріччя виконано тільки на 57⁰/₁₀₀.

І це в умовах, коли кожна тонна металу потрібна нашій країні, як повітря, коли немає таких виробничих матеріалів, що на них наше виробництво, яке безперервно зростає, не відчувало б найгострішої потреби.

Ніяких „об'єктивних“ причин для цих негативних фактів у виконанні якісних показників немає.

Країна соціалістично-організованої праці може й повинна мати продукцію вищої якості, ніж дає підневільна праця капіталістичних фабрик.

Країна, де робітничий клас є господар виробництва, де праця стала „справою честі, справою слави, справою доблесті й герой-

ства" (Сталін), може й повинна бути країною найвищої в світі продуктивності праці.

Так стоїть справа, товариші, і з завданням реалізації в якісних показниках досягнень у справі освоєння.

IV. Озброймо творчу ініціативу мас глибоким знанням техніки

Найсерйозніший важіль у боротьбі за освоєння є даліше піднесення якості соціалістичного змагання та сполучення його із серйозним технічним навчанням.

XVII партконференція у хвалі на доповідь тов. Орджонікідзе вказала, що:

„Основним гаслом ударництва і соцзмагання для кожного підприємства повинно бути гасло: при даних матеріальних засобах, на основі більшої економії, кращого використання виробничих можливостей, кращої мобілізації сил і кращого практичного керування—дати країні більше продукції й кращої якості“.

Переключення соцзмагання й ударництва на рейки опанування техніки, боротьби за високу культуру праці, боротьби за раціональне використання кожної хвилини робітного часу, за бережне ставлення до верстата і інструмента, за ощадне витрачання матеріалів — таке наше завдання в боротьбі за даліше піднесення якості соцзмагання й ударництва.

На наших машинобудівних заводах є яскраві ростки нових вищих форм соціалістичного змагання. За прикладом кращого вибійника Донбасу Микити Ізотова в Харкові вступили до змагання Ізотови ливарної справи.

Чим характеристичний, чим цінний цей рух? Тим, що Ізотови не тільки самі добре, зразково працюють, але вони також навчають високої майстерності робітників, що відстають, передають їм свій досвід, кваліфікацію, знання.

Ізотовський рух розгортається під гаслом тов. Сталіна:

„Принцип соціалістичного змагання: товариська допомога відстаєлим від передових з тим, щоб домогтися загального піднесення“.

Треба зрозуміти, що здійснити заповіт Ільїча — „наздогнати й випередити з технічно-економічного погляду передові капіталістичні країни“, — значить виховати найкваліфікованіший, технічно-грамотний, найкультурніший пролетаріат у світі.

У масштабі Харкова повинні навчатися сотні тисяч. Вчителями та інструкторами повинні бути поголовно всі інженери, майстри, кваліфіковані робітники.

Ще 1920 р. Володимир Ільїч у чорновому наброску тез про виробничу пропаганду писав:

„Потрібно планомірно-організоване і систематичне залучення інженерів до участі у справі виробничої пропаганди.“

Організація лекцій, бесід, звітів і ін. Трудовинність усіх, що можуть знайомити людину з електрифікацією, з тейлоризацією тощо“ (т. XXV, стор. 47).

Саме тепер, коли освоєння техніки — головне завдання, треба здійснення цього Ленінового заповіту зробити справою честі всієї нашої технічної інтелігенції, всіх кваліфікованих кадрів промисловості.

Щоб устаткування працювало на цілковиту виробничу потужність, треба думати про людей, що працюють на цьому устаткуванні, навчати їх, інструкувати.

Комсомол виступив із прекрасним почином великої політичної і народно-господарської ваги. Він організував всесоюзний технічний іспит.

Харківські заводи — турбінний і ХТЗ уже показали зразки більшовицького підготування і проведення цього іспиту.

Ось секретар ЗПК ХТЗ тов. Потапенко розповідає:

„Приходжу я у вихідний день до тракторного цеху. Бачу близько 800 робітників коло верстатів. Я до начальника цеху. Чому у вас у вихідний день працюють люди? Нач. цеху повів мене до робітників. Виявляється, робітники готуються до технічного іспиту. Вивчають схему верстатів, запитують один одного за вопросником, провадять технічний бій“.

Треба зробити технічний іспит загальноробітничою справою.

Завдання наших директорів, технічних директорів, партійних і професійних організацій заводу всіляко підтримати цей прекрасний почин комсомолу.

Товариші! Харківські заводи машинобудування стоять на найвідповідальнішій ділянці народного господарства.

Робітники, інженери, техніки машинобудування Харкова! Ви боретеся за вугілля, за метал, за цілковите вивершення соціалістичної реконструкції сільського господарства.

Усі сили на якнайшвидше освоєння нової техніки!

Зробімо машинобудівні заводи Харкова вогнищем високої технічної культури, високої культури праці!

Вперед до нових перемог у боротьбі за освоєння!

(Бурхливі оплески, що довго не вщухають).

