

М. КВЯТКОВСЬКИЙ

До питання організації транспорту у великих сільськогосподарських підприємствах

Соціалістична реконструкція сільського господарства вимагає реконструкції транспорту за транспортних засобів великого соціалістичного сільськогосподарського підприємства. Транспортні засоби, які були властиві для дрібного селянського приватновласницького господарства, не можуть задовольнити вимог великого спеціалізованого сільськогосподарського підприємства. Розгорнення великого соціалістичного сільськогосподарського виробництва стає у конфлікт з устарілими засобами сільськогосподарського транспорту.

Це відчувається, і в останній рік надто гостро відчувається, в тих ускладненнях в сільськогосподарському транспорті, які стають за вузьке місце в дальшому розвитку великих спеціалізованих сільськогосподарських підприємств — радгоспів та колгоспів.

Вже поточного року радгоспи та великі колгоспи зернових районів вимагали допомоги транспортними засобами для перевезу зерна, в наслідок чого таку допомогу частково довелося організувати у вигляді направлених в ці райони автоколон. ЦК ВКП(б) в постанові своїй на доповідь Зернотресту щодо перспектив виробництва поточного року відзначив можливість ускладнень з транспортом і ще заздалегідь (9-І 1931 р.) запропонував організувати допомогу транспортними засобами радгоспам.

Розміри виробництва нашого сільського господарства, перетворення його на найбільше у світі сільськогосподарське виробництво, організація нечуваних у світі по розмірах великих сільськогосподарських соціалістичних підприємств — вимагають механізації транспорту та транспортних засобів.

Револуція в сільськогосподарському виробництві СРСР мусить торкнутись всіх окремих процесів цього виробництва. Транспорт стає на перешкоді виробництву й вимагає революції так само, як у свій час вимагав революції транспорту та зносив розвиток промисловости. Марксом цей період визначив у таких словах „Револуція в способе производства промышленности и земледелия сделала необходимой революцию в общих условиях общественно-производственного процесса, т. е. в средствах сношений и транспорта. Средства сношений и транспорта такого общества, средоточием которого, употребляя выражение Фурье, были мелкое земледелие с его подсобной домашней промышленностью и городское ремесло, далеко уже не удовлетворяли потребностей производства в мануфактурный период с его расширенным разделением общественного труда, с его концентрацией средств труда и рабочих, с его колониальными рынками, а потому и на самом деле претерпели переворот. Точно также и средства транспорта и сношений, завещанные мануфактурным периодом, скоро превратились в невыносимые путы для крупной промышленности с ее лихорадочным темпом производства, ее массовыми размерами, с ее постоянным перебрасыванием масс капитала и рабочих из одной сферы производства в другую и с созданными ею новыми связями, расширяющимися в мировой рынок“ *).

Великі спеціалізовані соціалістичні сільськогосподарські підприємства характером і організацією виробництва, масштабом і обсягом виробництва

*) К. Маркс. Капитал т. I, стр. 290-291. Изд. ГИЗ 1930 г.

наближаються до великих промислових підприємств. Тому питання транспорту во всіх його видах — середсадибного, середгосподарчого та позагосподарчого — вимагає до себе уваги, оскільки без механізації його неможливе зростання сільськогосподарських підприємств. Проблеми транспорту в умовах соціалістичної реконструкції сільського господарства треба приділити значну увагу з боку науково-дослідних установ, які працюють у галузі реконструкції сільськогосподарського виробництва, а також широких кол радянських дослідників.

Досі проблему транспорту в сільському господарстві не вивчалось зовсім в той час, як організації транспорту в промисловості приділялось і приділяється досить уваги з боку проєктних організацій кожної галузі промисловості (Діпромез, Діпромаш, Діпрошахт) та з боку науково-дослідних закладів (Н.-досл. інститут променергетики тощо).

Науково-дослідча робота в галузі вивчення реконструкції транспорту в сільському господарстві тим більш потрібна, що практика великих сільськогосподарських підприємств капіталістичних країн дає лише деякі зразки застосування окремих видів механізованого транспорту та технічні досягнення в цьому напрямку, але разом з цим ця практика не дає змоги пов'язати органічно застосування цих видів транспорту та їх комбінування в таких розмірах господарств, які є у нас й яких нема в капіталістичних країнах.

Наприклад, пересічний розмір радгоспу Зернотресту вже на початок поточного року становить 80.000 га площі; 54 радгоспи мали пересічну площу 154.000 га на радгосп, і ціла низка радгоспів були площею понад 200.000 га. До таких розмірів не наближаються навіть самі великі капіталістичні поодинокі господарства, в той час як такого розміру сільськогосподарські підприємства у нас будують в масовому масштабі.

Таке саме явище спостерігається не лише в зернових підприємствах, але і в інших спеціалізованих підприємствах — цукрово-буякових, садогородніх, тваринницьких та інш. Молочарська ферма Йоккер Гордон під Нью-Йорком на 3.000 корів своїми розмірами стала відома на весь світ. У нас вже зараз розгортається масове будівництво молочарських радгоспів на 5.000 корів, а окремі радгоспи доведено розміром до 10.000 і більше корів. В ПАСШ молочарську ферму на 50 корів вважають за велику ферму у нас типовою формою спеціалізованого колгоспу на наступний рік буде ферма на 600 корів з поширенням до 1.200 корів. У 1913-14 році найпотужніша цукроварня на Україні була добової спроможності 16 тис. цнт. буряку, а в 1931 році на Україні є цукроварні, збудовані за останні роки, потужністю 30 тис. цнт. буряку на добу.

Цей розмір наших підприємств вимагає механізації транспорту та побудови цілої системи транспортних засобів у великому спеціалізованому сільськогосподарському підприємстві. Механізовані засоби транспорту, особливо господарчого, мусять бути пов'язані із загальною системою народньогосподарчого транспорту, який в умовах соціалістичного планового господарства поєднаний в одне ціле.

В той час, як в умовах капіталізму транспорт є джерело визискування праці нарівні з іншими капіталістичними підприємствами й окремі види транспорту конкурують поміж себе, а в останні часи особливо автотранспорт — з залізничним транспортом, у нас всі види транспорту складають одну систему залізнично-водно-повітряно-автотранспорту. Сполучення великих сільськогосподарських підприємств позагосподарчим транспортом у вигляді залізничних та під'їздних шляхів у найближчий час стане неминучим.

Відсутність механізації середгосподарчого транспорту вже зараз позначається ускладненням в процесах виробництва самого с.-г. підприєм-

ства. Середгосподарчий вантажообіг на фермі у 1.200 корів, лише у виробничому цеху самої ферми, щоденно виносять близько 108 т. лише по транспортуванню до коровників корму й підстилки та вивозу молока та гною. Молочарська ферма на 5.000 корів потребує щорічного транспортування позагосподарчих вантажів 40—45 тис. т., середгосподарчих близько 100 тис. т. і на самій фермі близько 150 тис. т. Щоб підкреслити розмір цих вантажів зазначимо, що будувати залізницю на 10—15 км. Довжини вважають за доцільне при наявності вантажів до 25 тис. т. на рік.

Пересічний розмір цукрорадгоспу вимагає перевезки лише цукрового буряку до 15—20 тис. т., себто біля 1.000 вагонів. При чому при перевозці цукрового буряку відіграє значну роль збіг сезонних сільськогосподарських робіт (осіння засівкампанія, зяблева оранка, перевозка вантажів для цукроварні, крім цукрового буряку), які в свою чергу вимагають тягової сили, що ускладняє справу з транспортними засобами для перевезки цукрового буряку.

Зростання великих спеціалізованих сільськогосподарських підприємств та широка соціалістична реконструкція сільського господарства вимагають реконструкції транспорту та механізації його поруч з механізацією інших процесів виробництва, без чого затримуватимуться темпи соціалістичного будівництва. „Механізація процесів праці є та нова для нас і вирішальна сила, що без неї не можна витримати ні наших темпів, ні нових масштабів виробництва“ *).

Поруч з відсутністю механізації транспорту в сільськогосподарському виробництві й недоурахуванням потреби механізації, у нас до останніх часів спостерігалась недооцінка належного використання наявних транспортних засобів і зокрема кінської тягової сили. Неповне використання наявного транспорту в радгоспах, і зокрема в цукрорадгоспах, приводило до значних витрат народного господарства на транспорті у сільськогосподарському виробництві. Однаково неухвалене ставлення було до самих найпростіших раціоналізаторських заходів щодо організації транспорту в сільському господарстві з боку дослідних установ і господарських організацій та колгоспоб'єднань і машиново-тракторних станцій.

В той же час, як це видно з наведених нижче таблиць, найпростіші пристосування до механізації навантаження та вивантаження, так рівно й уважніше ставлення до використання наявних транспортних засобів може заощадити значні кошти народному господарству. Нехтування кінським тяглом треба рішуче відкинути, про що підкреслив в своїх ухвалах VI З'їзд Рад СРСР, який застеріг працівників сільського господарства Союзу РСР проти недооцінювання значення кінського тягла. „Потрібну на задоволення потреб Союзу РСР кількість хліба, сировини та кормових культур можна виробити тільки за умови, що разом з трактором кінське тягло цілком буде збережене і для обробітку нив, і для перевезів вантажу і буде використано краще проти одноосібних господарств. Розтрату кінського тягла З'їзд Рад вважає за вияв куркульського впливу і пропонує всім органам радянської влади проти цього явища боротися якнайрішучіше“ **).

Цифрові дані звітів кол. філій Цукротресту щодо використання живої тягової сили свідчать про значне недовикористання її, не зважаючи на досить велику пересічну кількість коней на 1 цукро-комбінат, яка дорівнювала 117 коням, та волів 256 на 1 цукрокомбінат. Відсут-

*) Сталін І. Промова на нараді господарників.

**) Постанова VI З'їзду Рад СРСР про колгоспне будівництво.

ність транспортного управління, єдиного плану використання транспортних засобів на цукрокомбінатах в цілому та розпорошеність їх по окремих радгоспах у середині самого цукрокомбінату приводили до низького відсотку використання живої тягової сили по цукрорадгоспах при паралельному наймані кінського тягла.

*Використання коней та волів по цукрорадгоспах 1927 р. *)*

А. К о н і

Назва філії	Кількість цукроварень	Всього фуражних днів	Відроблено днів за рік			
			Всього	В тому числі		
				На польових роботах	На різних роботах	На самообслуговування
Гуманська абс.	31	1.334.253	863.959	351.818	444.376	67.765
У % %	—	100	64,76	26,36	33,31	5,09
Київська абс.	32	1.294.768	847.961	382.815	394.617	70.529
У % %	—	100	65,50	29,57	30,47	5,46
Подільська абс.	37	1.648.050	1.147.276	514.987	579.081	53.208
У % %	—	100	69,61	31,25	35,18	3,18
Харківська абс.	30	1.283.130	857.760	374.880	425.430	57.450
У % %	—	100	66,85	29,21	33,16	4,48
Разом по УСРР абс. .	130	5.560.201	3.716.956	1.624.500	1.843.504	248.952
У % %	—	100	66,85	29,21	33,16	4,48

Б. В о л и

Гуманська абс.	31	2.730.149	1.538.143	1.087.712	258.644	191.787
У % %	—	100	56,33	39,84	9,47	7,02
Київська абс.	32	2.967.214	1.681.297	1.212.722	293.407	175.168
У % %	—	100	56,66	40,87	9,89	5,90
Подільська абс.	37	3.638.327	2.145.032	1.549.023	403.961	192.048
У % %	—	100	58,96	42,58	11,10	5,28
Харківська абс.	30	2.800.710	1.609.350	1.154.850	286.800	167.700
У % %	—	100	57,46	41,23	10,24	5,99
Разом по УСРР абс. .	—	12.136.400	6.973.822	5.004.306	1.242.812	726.704
У % %	130	100	57,46	41,23	10,24	5,99

Відроблені дні до фуражних днів виносили для коней 66,85%, а для волів 57,46%. Відсоток використання живої тягової сили був надто малий. Протягом року коні працювали пересічно 244 дні, а 121 день фуражувались; воли — й того менше працювали — всього робочих днів на рік було для волів 210 днів, а 155 днів воли стояли без роботи.

Нормальний відсоток для використання живої тягової сили при належному догляді, треба визнати 80—82% або біля 300 днів роботи на рік; тобто при такому відсотку втрати народного господарства складали в 1927 році по цукрорадгоспах 130 цукроварень для коней

*) Відчити про роботу кол. Гуманської, Київської та Подільської філій Цукротресту за 1927 р. Для Харківської філії нами взято пересічні дані по трьох філіях.

731.204 фуражних днів, та для волів 2.735.298 фуражних днів, а разом 3.466.502 фуражних днів — при розрахунку на 80% використання.

В грошовому виразі втрата народного господарства від неповного використання живої тяглової сили дорівнювала щороку біля 3,5—4 млн. крб. Із загальної кількості відроблених днів (66,85 й 57,46%) значний відсоток припадає на транспортні роботи, які по відчитих Цукротресту урахувались у графі „різних робіт“ та в графі „на самообслуговування“, при чому коні більше використовувалися на транспортних роботах (33,16 і 4,48%), ніж на польових роботах (29,21%).

Чому ж трапилось таке велике недовикористання живої тяглової сили? За звітами прогули або неробочі дні були з таких причин:

А. К о н і

Назва філії	Кількість цукроварень	Всього неробоч. днів	В тому числі			
			Через свята	Через негоду	За браком роботи	За хворістю
Гуманська абс.	31	790.294	168.803	73.060	201.493	26.937
У %%	—	35,24	12,65	5,47	15,10	2,02
Київська абс.	32	446.807	168.624	68.210	174.194	35.777
У %%	—	35,50	13,02	5,27	13,45	2,76
Подільська абс.	37	500.774	220.074	75.292	164.170	41.238
У %%	—	30,39	13,39	4,57	9,96	2,47
Харківська абс.	30	425.370	167.250	64.950	161.970	31.200
У %%	—	33,20	13,06	5,06	12,64	2,44
Разом по УСРР абс. .	130	1.843.245	724.751	281.512	701.827	135.152
У %%	—	33,15	13,05	5,06	12,62	2,443

Б. В о л и

Гуманська абс.	31	1.192.006	432.287	196.772	526.034	36.913
У %%	—	43,67	15,84	7,22	19,25	1,36
Київська абс.	32	1.285.917	473.873	193.845	543.372	74.826
У %%	—	43,34	15,97	6,54	18,31	2,52
Подільська абс.	37	1.493.295	605.446	237.021	590.037	60.790
У %%	—	41,04	16,64	6,51	16,22	1,67
Харківська абс.	30	1.191.360	453.480	188.310	497.820	51.750
У %%	—	42,50	16,18	6,71	17,76	1,85
Разом по УСРР абс. .	130	5.162.578	1.965.086	815.948	2.157.263	224.279
У %%	—	42,54	16,19	6,72	17,78	1,85

Найбільший відсоток неробочих днів припадає на свята (13,05 і 16,19%) та на дні, коли бракувало роботи (12,62 і 17,78%). Навряд чи можна визнати ці причини за такі, які обумовлено виробництвом. Посилання на прості півтора десятків тисяч коней та тридцяти трьох тисяч волів через свята є доказ байдужого ставлення до народного господарства, до втрат його від недовикористання транспортних засобів. Пересічна річна кількість коней по 130 цукроварнях в 1927 році складала 15.233 та волів 33.250.

Коливання пересічного відсотку прогулів по цукроварнях окремих філій в цілому та значне коливання відсотка прогулів за відсутністю роботи свідчать яскраво, що основна причина значних прогулів криється не в „об'єктивних причинах“. В той час, як по цукрорадгоспах кол. Гуманської філії прогули коней за відсутністю роботи складали 15,1%, по цукрорадгоспах Подільської філії з тієї самої причини прогули склали лише 9,96%.

Поруч з таким значним відсотком недовикористання власної тяглової сили й таким значним відсотком недовикористання за відсутністю роботи цукрорадгоспи наймали коней і навіть волів для транспортних робіт, при чому відсоток відроблених найманими кіньми тяглових днів складає 50,06% до всієї кількості тяглових днів, а відповідно щодо волів — 7,11%.

А. К о н і

Назва філії Цукротресту	Відроблено тяглових днів за 1927 р. по 130 цукрокомбінатах			
	Власними кіньми	Найманими кіньми	Разом	Відсоток най- маних до за- гального числа
Гуманська	863.959	865.485	1.729.444	50,04
Київська	847.961	896.499	1.744.460	51,39
Подільська	1.147.276	1.104.981	2.252.257	49,06
Харківська	856.760	860.100	1.717.860	50,06
Разом по 130 цукр.	3.716.956	3.727.065	7.444.021	50,06

Б. В о л и

Гуманська	1.538.143	62.530	1.600.673	3,90
Київська	1.681.297	274.549	1.955.846	14,03
Подільська	2.145.032	73.703	2.218.735	3,32
Харківська	1.609.350	123.240	1.732.590	7,11
Разом по 130 цукр.	6.973.822	534.022	7.507.844	7,11

Вищенаведена таблиця ілюструє достатньо, наскільки поважна причина недовикористання власного транспорту цукрорадгоспів „за відсутністю роботи“, коли кількість відроблених тяглових днів найманих транспортом коней (3.727.065) перевищує кількість тяглових днів власного тягла (3.716.956).

Крім того, питома вага найманого тягла по цукрорадгоспах у минулому та неухильність до механізації транспортних робіт у цукрорадгоспах в достатній мірі ілюструють ці ускладнення з транспортом, які сталися в наслідок змін у виробничій базі навколо цукроварень. Соціалістична реконструкція сільського господарства позначилась і на зменшенні можливостей цукрорадгоспів щодо наймання транспортних засобів. Цього недоураховували цукрорадгоспи й гадали, що й надалі можна буде працювати „на волах“ так, як і за старих часів.

Звітних даних за останні роки, після 1927 року, по всіх цукроварнях ми не маємо, але звіти з 35 цукроварень (кол. Гуманської філії) стверджують, що справа з використанням транспортних засобів не покращала і що відсоток робочих днів не збільшився.

А. К о н і

За який рік	Кількість цукроварень	Всього фуражних днів за рік	Відроблено днів				
			Всього абс.	У %%%	В тому числі у %%		
					На польових роботах	На різних роботах	На самообслуговування
1927	31	1.334.253	863.959	64,76	26,36	33,31	5,09
1928	35	1.392.803	915.391	65,72	29,36	32,64	3,72
1929	34	1.661.054	1.078.579	64,93	32,80	28,60	3,53

Б. В о л и

1927	31	2.730.149	1.537.892	56,33	39,84	9,47	7,02
1928	35	2.674.860	1.553.389	58,07	41,22	11,88	4,97
1929	34	2.435.739	1.393.869	57,22	39,12	13,28	4,82

Цифрові дані окремих цукроварень, із загальної кількості 35, вказують на можливість повнішого використання на транспортних роботах живої тягової сили, ніж пересічний відсоток. Коливання відсотка використання по окремих цукроварнях досить значні, а саме: в 1929 році по цукрокомбінату К. Маркса відсоток робочих днів для коней був 73,8, а для волів—62,6, по Ярошівському цукромбінату відповідно 71,35 і 62,79; разом з цим є цукрокомбінати, по яких відсоток робочих днів для коней дорівнював лише 58-59, а для волів—34.

Таким чином, деякі цукрорадгоспи спромоглися досягти кількості робочих днів до 73,8 порівнюючи з фуражними днями, при чому відсоток не був нижчий від 70 протягом 4 років, це стверджує можливість при уважнішому ставленні до цього питання підвищити значно й пересічний відсоток. Значні кошти, які витрачаються цукрорадгоспами на утримання власної живої тягової сили та наймання коней і значна питома вага транспортних робіт в цьому, примушують звернути увагу на значні втрати народного господарства на цій ділянці. В 1927 році 130 цукроварнями було витрачено на власну й найману тягову силу 13.635.473 крб., в тому числі на власну 8.981.965 крб. і на найману 4.653.508 крб.

При таких витратах кожен відсоток заощаджень не абияку роллю відіграватиме у розвитку цукрової промисловости. Зміна виробничої бази диктує цукрорадгоспам, а також великим соціалістичним сіл.-госп. підприємствам іншої спеціалізації, в меншій мірі покладатися на можливість використати транспортні засоби, наймаючи їх. Без механізації транспорту великим сіл.-госп. підприємствам не можна буде уникнути ускладнень виробничого процесу.

Поруч з механізацією транспортних засобів потрібно раціоналізувати використання наявного механізованого транспорту. Соціалістична реконструкція сільського господарства, спеціалізація сіл.-госп. виробництва, швидкий темп колективізації селянських господарств при зростанні пересічного розміру колгоспу веде до відповідності засобів виробництва колгоспу потребам та розмірам самого виробництва колгоспу радгоспам треба подбати про прискорення механізації виробництва в цілому й зокрема транспорту. Зокрема, для цукрорадгоспів можливості, які були щодо наймання в індивідуальних дрібних селянських господарствах раніше, зараз, при суцільній колективізації, звужені й радгоспи можуть

лише шляхом складання умов з колгоспами використати їх вільний транспорт.

Але, повторюємо, можливості ці щороку меншають. Так, наприклад, у Шполянському цукробуряковому районі в 1927-28 році пересічний розмір колгоспу був 50—60 га ріллі й відсоток охоплення бурякосіяння колгоспами складав 5 при 10—12 буряконапруженості в засів-площі. В тому ж таки районі пересічний розмір колгоспу в 1929 та 1930 році складав:

	Ріллі на 1 колгосп в га в Шполянському районі			
	Комуни	Артілі	Сози	Пересічно на 1 колгосп
На 1-X 1929 р. . . .	—	209	208	209
На 1-X 1930 р. . . .	600	1526	2051	1679

Пересічний відсоток буряконапруженості становив в 1930 р. 28 до засівплощі. З такого розміру колгоспу лише самого буряку треба звести 94.000 цнт., що потребує для перевози 4.700 коней-днів. В 1927 році у 169 цукроварнях СРСР перероблено було 94.491.457 метр. цнтн. цукрового буряку й цукроварні пересічно працювали 89 діб на рік, а в 1931 році переробці підлягає 234.000.000 метр. цнтн. при 150—160 днях роботи. Ці зміни у виробничій базі, у зв'язку з соціалістичною реконструкцією сільського господарства, недоураховувались господарниками, і старі засоби транспорту й відсутність механізації транспорту та неповне використання наявного транспорту приводили до ускладнень у перевозках цукрового буряку та інших вантажів.

„У нас є ще чимало господарників, що „не вірять“ ні в механізацію, ні в договори з колгоспами. Це ті самі господарники, що не розуміють нової обстановки“... (І. Сталін, промова на нараді господарників).

Наявна механічна сила теж не цілком використовується в наших великих соціалістичних сільськогосподарських підприємствах. Всім нам відомі простой тракторів в певні сезони за відсутністю роботи. В той же час трактор майже зовсім не використовується для транспортних робіт. За даними обслідування 5 машиново-будівельних станцій з кількістю 588 тракторів виявили, що трактори лише одної МТС працювали на транспортних перевозах, в наслідок чого на транспортні роботи витрачено лише 1% загальної витрати сило-годин по п'яти станціях. Це при тих умовах, коли трактори було навантажено лише на 25% до можливого їх навантаження. Разом з цим по деяких поодиноких радгоспах (Пеніоненжковський радгосп) трактори працювали на транспортних роботах до 16,4% всієї кількості тракторогодин, витрачених у 1930 році на всі роботи.

Це вказує на значні можливості щодо використання трактора на транспортних роботах.

Застосування механічних засобів транспорту вимагає дослідницької роботи в галузі раціоналізації використання механічної тяги та належної організації всієї системи механізованого транспорту. За приклад можна навести дані щодо використання трактора на транспортних роботах при незмінних возах та при змінних возах (причепках). Дослідження роботи трактора, яке переведено було на Верхнянському цукрокомбінаті в 1930 році, досить яскраво ілюструє, чого можна досягти при найелементарнішій раціоналізації.

Витрачено часу, перевозячи зерно з складу до залізничної станції:

	Трактором				Вантажною машиною (1,5 т.)	
	При незмінних возах		При змінних возах		Абс. (в хвилинах)	% до підсумку
	Абс. (в хви- линах)	% до підсумку	Абс. (в хви- линах)	% до підсумку		
В дорозі з вантажем .	185	34,55	280	46,67	222,5	32,65
В дорозі без вантажу .	174	32,49	208	34,66	172,5	25,31
Разом в дорозі .	359	67,04	488	81,33	395	57,96
Заправка	47,33	8,84	48	8,0	30	4,40
Навантаження	72,50	13,54	24	4,0	169,5	24,87
Вивантаження	56,67	10,58	24	4,0	17	12,77
Причіпка	—	—	16	2,67	—	—
Разом	176,50	32,96	112	18,67	286,5	42,04
Всього	535,5	100	600	100	681,5	100
Кількість разів обер- нувся	3	—	4	—	14	—
Вивезено вантажу (в цнтн.)	120	—	160	—	210	—

Користуючись змінними возами, трактор обернувся 4 рази й перевіз 160 цнтн., а при незмінних возах він обернувся лише три рази й перевіз 120 цнтн.

Простої трактора під навантаженням та вивантаженням складали при змінних возах всього 8% часу, який було витрачено при транспортуванні за робочий день, проти 24,12% при незмінних возах, при чому на причіпку витрачено було 2,67% робочого часу.

Переваги застосування автомашини й найголовніше швидкість транспортування зводяться майже нанівець при користуванні автомашиною на незначних віддаленнях. Відсоток простою вантажної автомашини під навантаженням та вивантаженням складав 37,64% (24,87 і 12,77). При змінних возах, а також причіпках можна досягти значно більшої ефективності роботи трактора на транспорті та більшого використання автомашини. Значний відсоток простою автомашини під навантаженням та вивантаженнями роботами вказує на кончу потребу механізувати процес навантаження й вивантаження. За відсутністю механізації цих робіт застосування автомашини для транспорту на невеликих віддаленнях приведе до значних втрат народнього господарства від неповного й нерационального використання транспортних засобів у сільськогосподарському виробництві.

Ще більший відсоток простою автомашини при перевозці цукрового буряку, що видно з таких даних щодо перевозки буряку з поля до цукроварні на віддаленні 8,5 км.

Витрачено часу при транспортуванні цукр. буряку (в хвилинах).

	Трактором		Автомашинною	
	Абсол.	У % до підсумку	Абсол.	У % до підсумку
В дорозі з вантажем .	216	36,12	85	17,28
В дорозі без вантажу	177,75	29,71	75	15,24
Разом в дорозі .	393,75	65,83	160	32,52
Заправка	47,50	7,94	20	4,03
Навантаження	134,50	22,48	229	46,54
Вивантаження	14,50	2,42	83	16,86
Зважування	8,0	1,33	—	—
Разом	204,50	34,17	332	67,48
Всього	598,25	100	492	100
Скільки разів обернулись	2	—	8	—
Вивезено буряку (в цятн.)	92	—	120	—

Автомашина перебувала під навантаженням та вивантаженням цукрового буряку 63,40% робочого дня (46,54 і 16,86), 4,03% припадало на заправку й лише 32,52% усього часу автомашина була в дорозі.

Ніведені цифри досить яскраво говорять про потребу механізувати вантажно-вивантажні роботи. На перших часах для цього не потрібно навіть будь-яких складних механізмів, а лише потрібно зробити найпростіші пристосування для зменшення витрати робочого часу для навантаження, встановивши звичайного так званого „журавля“, або пристосувати переносну площадку для навантаження з неї цукрового буряку на автомашину, або, нарешті, зробити виїму для підходу автомашини у місці вантаження. Таке користування автотранспортом, коли автомашина 32,52% робочого часу курсує, а решту часу — 67,48% простояє, трудно назвати інакше як розтратою засобів автотранспорту.

Найпростіша механізація вантажно-вивантажних робіт надто актуальна й потребує швидкого розв'язання для масового застосування. На жаль, цьому досі не приділяється належної уваги, і великі сільськогосподарські соціалістичні підприємства та транспортні організації недовільно й неповно використовують засоби механізованого транспорту в сільськогосподарському виробництві. Зараз ми не здійснимо питання про спеціальні автомашини, так звані „тягачі“, та спеціальні пристосування відкидних площадок для вивантаження автомашини. Перспектива масового одержання вантажних автомашин сільським господарством в найближчому часі, у зв'язку із вступом до експлуатації Нижньогородського автозаводу, який щорічно випускатиме 140.000 автомашин, вимагає тим більш уважного ставлення й вивчення справа найраціональнішого використання автотранспорту в сільськогосподарському виробництві. Порівняльні дані щодо спостережень вартості перевозки зерна та цукрового буряку автомашинною та трактором мають дуже умовне значення, оскільки окремі елементи вартості, особливо категорія так званих накладних видатків, потребують значних корективів; але ми

наведемо ці дані, які орієнтовні розрахунки, які допоможуть вивченню справи в цілому. Розрахунки перевів Верхняківський бет стосовно до наведених вище перевозів, над якими робились спостереження.

Порівняльна вартість 1 тонно-км. перевозки зерна та цукрового буряку при транспортуванні трактором та автомашиною.

Елементи витрат	Вартість тонно-км. зерна при транспортуванні		Вартість тонно-км. цукр. буряку при транспорт.	
	Авто- машиною	Трактором	Авто- машиною	Трактором
Гас	—	3,95	—	2,98
Бензин	8,53	0,23	13,17	0,20
Автол	0,39	1,03	0,21	1,25
Віскосин	0,11	0,06	0,08	0,08
Тавот та інш.	0,20	0,13	0,09	0,12
Разом	9,23	5,40	13,55	4,63
Утримання шофера	4,06	—	5,76	—
Помічника	1,88	—	—	—
Тракториста	—	3,27	—	2,63
Разом	5,94	3,27	5,76	2,63
Всього прямих витрат	15,17	8,67	19,31	7,26
Накладні витрати ко- мунальні	1,48	0,81	1,40	0,66
Нарахування	0,82	0,45	2,11	1,28
Амортизація	5,53	3,43	8,55	2,60
Ремонт	2,77	1,80	4,27	1,36
Разом накладн.	10,60	6,49	16,33	5,90
Всього витрат на 1 тонн.-км.	25,77	15,16	35,64	13,16

Висока вартість транспортування одного тонно-км. автомашиною, порівнюючи з трактором, була наслідком невідповідності вантажозвороту автомашини порівнюючи з можливим, і через це прямі й накладні витрати були більші, рівняючи з трактором. Але вартість і тракторного тонно-кілометра висока й могла б бути значно зменшена. Механізація вантажно-вивантажних робіт дала б змогу значно збільшити вантажобіг на 1 автомашину й цим самим зменшити витрати.

В наших великих соціалістичних с.-госп. підприємствах дуже мало, щоб не сказати зовсім, не застосовують польових переносних залізниць. Закордонна практика вживання польових переносних залізничних колій у сільськогосподарському підприємстві цілком виправдала цей вид транспорту. Практика наша щодо вживання польової переносної залізничної колії у гірничій промисловості, а також на торфодобуваннях та лісодобуваннях також цілком стверджує доцільність застосування цього виду транспорту, особливо в тих умовах, коли масові вантажі зосере-

джуються поміж певними пунктами непостійними. Можливість швидкого переносити та вкладати таку залізничну колію, особливо, коли вона складається з готових ланок, робить особливо цінним вживання її в сільськогосподарському виробництві, де сівозміни впливають на зосередження масового вантажу то на одних, то на других ділянках. Наприклад, з 1 га зернових приходить ся транспортувати 15—20 цнтн. і з 1 га цукрового буряку або городини треба звести 230—250 цнтн. або 150—200 цнтн. Рушійною силою при польових залізницях може бути кінська сила, трактор, автомашина й, нарешті, паровий двигун.

Хаккерт наводить такі розрахунки щодо „польових залізниць“ *). „Передвижение груза 2 лошадьми с 134 кг. двигательной силы вместе с телегой ($\frac{2}{3}$ - $\frac{3}{4}$ без веса телеги) требует:

- по полю 5—20% движущей силы в проц. груза,
- по полевой дороге 4—10% движущей силы в проц. груза,
- по шоссе 2—4% движущей силы в проц. груза,
- по мостовой 1,5—2,0% движущей силы в проц. груза,
- по полевой железной дороге 0,4—0,6% движущей силы в проц. груза.

В общем, при наличии полевой железной дороги двигательная сила той же самой лошади может сделать по ровному месту в 20 или 30 раз больше того, что она обычно дает или везет, будучи запряжена в телегу“.

На можливість використати польові залізничні рейки в сільськогосподарському виробництві ми знаходимо вказівки здавна, але дрібність сільськогосподарських підприємств капіталістичних країн та приватна власність на землю не дають змоги широко застосувати цей вид транспорту, який вживають порівнюючи великі поодинокі сільськогосподарські підприємства в капіталістичних країнах. Розмір наших великих соціалістичних сільськогосподарських підприємств дає змогу широкого застосування всіх видів транспорту в залежності від вимог виробництва. Дослідження в галузі організації транспорту в наших великих соціалістичних сіл.-госп. підприємствах вимагає подальшого їх розвитку. Науково-дослідча робота потрібна в цьому напрямку.

Швидкий темп індустріалізації країни та розвиток металургійної та металообробної промисловості забезпечують можливість в найближчому майбутньому задовольнити потреби в залізних рейках сільськогосподарського виробництва. Треба провести широкі дослідження щодо застосування переносних залізничних рейок в спеціалізованих великих сільськогосподарських підприємствах різної спеціалізації (зернових, цукро-бурякових, городніх, молочарських тощо), а для цього рейки завжди знайдуться.

Лише після переведення широких досліджень щодо різних видів механізованого транспорту в умовах виробництва, вивчення всіх позитивних сторін застосування кожного з видів транспорту в окремих спеціалізованих підприємствах—можливо буде дати певне плянове замовлення на механізовані засоби транспорту соціалістичній промисловості з боку соціалістичного сільського господарства.

*) Хаккерт „Индустриализация сельского хозяйства“ стр. 87.

М. СКАРЖАНІВСЬКИЙ**Цукрова промисловість СРСР напередодні нового виробництва**

(за матеріалами Союзцукру)

Цукрова промисловість капіталістичних країн ще 1925-26 року вступила в смугу гострої кризи, що з кожним роком усе більше поглиблюється. За яскравий показник цієї кризи може стати значна диспропорція поміж виробництвом цукру та його споживанням: в результаті катастрофічного падіння рівня добробуту широких мас людности, а відсіль і значного зменшення їхньої купівельної спроможности на світовому ринкові за останні роки виявляється тенденція до поступового наростання лишків цукру; місткість ринку, що визначається розміром споживання, залишається останніми роками надзвичайно низькою та не охоплює собою усієї продукції, що виробляється; щороку світова цукрова промисловість вироблює цукру більш ніж людність споживає.

Співвідношення у світовому масштабі поміж виробництвом цукру та його споживанням за останні роки визначається такими показниками (в тисячах метрич. тонн):

Роки	Виробництво	Споживання	Виробництво більше
1927-28	25.245	24.699	+ 546
1928-29	27.500	26.081	+ 1419
1929-30	26.328	25.515	+ 817
1930-31	27.678	—	—

Наведені відомості свідчать про те, що маємо, поперше майже стабілізацію виробництва цукру у світовому масштабі, майже стабілізацію, а навіть і тенденцію до зменшення споживання цукру; подруге, що ринок не споживає усього виробництва цукру, себто з року в рік виявляється наростання лишків цукру. Отже ми маємо наявність усіх показників, що ними визначається криза надпродукції: навіть за умови дуже зменшеного проти попереднього року виробництва, ринок 1929-30 р. не був здатний до того, щоб реалізувати все виробництво цукру цього року.

Цілком протилежну картину маємо в СРСР: в той час, коли в капіталістичних країнах протягом останніх років маємо всі ознаки кризи збуту, в СРСР, навпаки, маємо незмінне зростання попиту через зростання добробуту та купівельної спроможности широких мас трудящих, що своєю чергою утворює ґрунт для бурхливого зростання пляновим порядком виробництва.

Розвиток цукрової промисловости в СРСР був настільки бурхливий, що вже цього 1930-31 року попередні розрахунки п'ятирічного пляну залишилися далеко позаду; от у першому, попередньому варіанті п'ятирічного пляну площа засіву цукрового буряку для 1933 року визначалася у 1.163 тисячі гектарів; а втім засівна площа цукрового буряку вже 1931 року вже фактично дорівнювала 1.379,7 тис. га, себто вже 1931 року ми перевищили останній рік п'ятирічки з її попереднім варіантом на 11,4%. За другим, скоригованим варіантом п'ятирічного пляну для 1931 року передбачалося засіяти

цукрового буряку 1.338 тис. га, фактично ж засіяно, як зазначено вище, 1.379,7 тис. га, себто на 3% більше проти плянового завдання, визначеного у п'ятиріччі.

Отже в галузі бурякосіяння ми перевиконуємо пляни, а одноразово й значно перевищуємо довоєнну площу засіву: 1915 року засівна площа цукрового буряку в межах СРСР дорівнювала всього лише 653 тис. га, а вже 1931 року площа буряку перевищує цю кількість більш ніж удвоє.

Надзвичайно характерну картину дає порівняння динаміки засівної площі цукрового буряку за останні роки в капіталістичних країнах Європи та в СРСР, а саме:

Роки	Засівна площа в тис. га			%% співвідношення			
	Європа без СРСР	СРСР	Разом	Європа без СРСР	СРСР	Разом	
1929	1854	722	2576	72	28	100	
1930	1906	1030	2936	65	35	100	
1931	1623	1379,7	3003	54	46	100	

Засівна площа цукрового буряку в Європі 1931 року значно зменшилася проти попередніх років — аж на 13% проти 1929 року, і навпаки — засівна площа в СРСР цього ж таки 1931 року проти 1929 р. збільшилася майже вдвоє — аж на 91%.

Через такий бурхливий розвиток бурякосіяння питома вага СРСР у європейському бурякосіянні підвищується до 46%; інакше кажучи — майже половина усієї європейської засівної площі цукрового буряку припадає 1931 року на СРСР, тоді як ще 1929 року участь СРСР у європейським засіві буряку дорівнювала всього лише 28%.

Тут ми вважаємо цілком влучним зупинитися ще на одному досягненні, що набуває особливо важливого значення з погляду загальних наших завдань в галузі сільського господарства: за останні роки в СРСР сталося значне переміщення сировинної бази цукрового буряку на бік усуспільненого сектора: от, розподіл засівної площі цукрового буряку по секторах за останні роки характеризується такими показниками (сюди не увійшли відомості по Укрсільцукру, однак через відносно мізерні розміри засівів по лінії Укрсільцукру — щось із 6,1% усієї засівної площі 1931 року — це аж ніскільки не може вплинути на висновки):

	1930 року		1931 року	
	Посіяно в тис. га	0/0	Посіяно в тис. га	0/0
Колгоспи	366,5	38,3	766,9	59,2
Одноосібники	404,3	42,3	357,2	27,6
Радгоспи Союзцукру	186,9	19,4	171,9	13,2
Разом	957,7	100,0	1296,0	100,0

Ще 1930 року основним контрагентом цукрової промисловости по лінії бурякосіяння був одноосібник, а вже 1931 року одноосібник раптово зменшує свою питому вагу серед продуцентів буряку, зменшуючи також і абсолютну площу засіву; натомість центральною фігурою у бурякосіянні виступає вже колгоспник. Якщо 1928 року цукровий буряк колгоспів дорівнював лише 1,4% від усього селянського буряку, то вже 1930 року цукровий буряк колгоспів дорівнює вже 46,2%, а 1931 р.— аж 68,2% від усього селянського буряку, не приймаючи до уваги буряку радгоспів.

1931 року усуспільнений сектор — колгоспи та радгоспи Союзцукру забезпечують вже 72,4% усієї кількості фабричного цукрового буряку проти 57,7% 1930 року. Таким чином, цукрова промисловість має вже на сьогодні цілком сталу сировинну базу, що забезпечує пляновий її (промисловости) розвиток на майбутній час; такий успіх у справі усуспільнення сировинної бази для цукрової промисловости є досягнення, що аж ніяк не менше ніж сам по собі факт поширення засівної площі, ато навіть і більше, коли розцінювати цей факт з політичного боку та з погляду подальшого розвитку цукрової промисловости.

Господарче значення факту переміщення сировинної бази до усуспільненого сектора ще значно збільшується в тому розумінні, що воно дозволяє заочно поширити механізацію та технічну реконструкцію останньої.

На сьогодні в цьому розумінні ми маємо вже величезні досягнення: машинотракторних станцій, що творять базу технічної реконструкції сільського господарства, маємо на I-VII 1931 року аж 1.126 одиниць, тоді як 1929 року їх було лише 2 по всьому СРСР. В розпорядженні нашого сільського господарства вже зараз є тракторів потужністю на 1.600 тисяч механічних коней, що за умови повного обтяження їх давало змогу вже минулої весни механізувати роботи в період засівної кампанії по колгоспах, що зв'язані з МТС—аж на 34%.

Озброєність сільського господарства цього року збільшилася завозом машин на суму 167 млн. крб., що дає можливість уже біжучу збиральну кампанію перевести за допомогою машин в розмірі до 70,3% усієї засівної площі. На особливу увагу заслуговує те, що серед цих машин 57% становлять машини найновіших конструкцій, зокрема для бурякосіяння випущено й завезено багато таких-от машин, як мотиги, поліальники, сівалки з прічипними ланками тощо, що мають механізувати процеси шарування, копання тощо.

Перехід сировинної бази до усуспільненого сектора дозволив поширити й використання штучного добрива: вже минулої весни з усієї площі, що її засіяно буряком на Україні,—засів буряку на площі, здобреній суперфосфатом становить 83,9%, тоді як 1928 року здобрена суперфосфатом площа під засівом буряку дорівнювала 48,8%.

Такі досягнення в галузі соціальної реконструкції в сполученні з технічною реконструкцією сільського господарства відкривають перед нашою цукровою промисловістю такі перспективи, яких не знають капіталістичні країни.

Звертаючися непосредньо до виробництва цукру, зокрема до підсумків виробництва у останню виробничу кампанію 1930-31 року, мусимо констатувати, що, не зважаючи на значні труднощі у справі постачання вугілля цукроварням, в умовах перебоїв в роботі транспорту, в умовах гострого недохвату ввозового транспорту, робочої сили та інш., минула виробнича кампанія розміром виробництва є виключною в історії нашої цукрової промисловости, а довгочасністю виробничого періоду навіть а історії світової промисловости.

Порівнюючи з попередніми роками, підсумки виробничої кампанії цього 1930-31 року коротко можна охарактеризувати такими показниками (без заводів Укрсільцукру).

	1927 р.	1928 р.	1929 р.	1930 р. фактично	1930 р. за пля- ном
1. Число дійових заводів	155	158	156	165	164
2. Перероблено буряку ман. центн.	87,6	86,6	53	120,4	136,3
3. Вироблено цукру ман. центн.	12,4	12,0	7,7	16,6	19,4
4. Довгочасність вироб- ничого періоду (до- бова)	88,9	86,1	53,6	112,4	122,0
5. Пересічно-річне обтя- ження одного заводу в тисячах центнерах буряку	565	548	343	726	831
6. Пересічно-добова про- дукційність одного за- воду в центнерах бу- ряку	6355	6363	6107	6406	6800

Ці, так би мовити, концентровані показники роботи цукрової промисловости СРСР говорить про значні досягнення, хоч через різні причини, що про них ми маємо говорити далі,—плянних норм не було досягнуто.

Виробництво цукру 1930-31 року в 2,2 рази перевищує виробництво 1929-30 р., а також набагато перевищує виробництво попередніх років, не кажучи вже про те, що ми далеко перевищуємо рівень довоєнного виробництва.

Доведення довгочасности виробничого періоду до рекордного у світовому масштабі розміру дало нам можливість переробити увесь буряк (втрата буряку дорівнювала всього 2,02%) та повніше обтяжити основний капітал цукрової промисловости: пересічно-річне обтяження одного заводу значно збільшилося проти попереднього року, та набагато перевищує показники усіх інших попередніх років.

Особливо ж слід відзначити як справжнє досягнення те, що не вважаючи на значні труднощі у постачанні палива, не вважаючи на транспортні труднощі та інші тяжкі умови виробництва цього 1930-31 р.—наші заводи не тільки не знизили темпів, а навпаки, за розміром пересічно-добового виробництва ми маємо у минулу виробничу кампанію 1930-31 року наслідки кращі навіть проти попередніх років: пересічно-добова продукційність заводів перевищила продукційність заводів у виробничій кампанії 1927-28 та 1928-29 року.

Відставання від плянних завдань в частині загального розміру виробництва цукру, а відсіль і відставання по інших, до певної міри, залежних від розміру виробництва показниках лежить на стороні незалежних від заводів причин, це відставання сталося в результаті недовантаження цукрового буряку проти плянних норм через невисоку врожайність цього буряку, що також не досягла плянних норм.

Не вважаючи на те, що у справі врожайности цукрового буряку ми значно відстаємо від капіталістичних країн, ми в цій частині посуваємося вперед дуже поволі і плянних норм не досягаємо; от врожай

буряку з гектара 1930 року досягав лише 86% від плянових норм по радгоспівських площах та 83% по селянських засівах. Щодо невиконання плану відносно розміру пересічно-добового виробництва, то таке недовиконання сталося з причин значних перестой заводів, особливо у січні 1931 року, через недопостачання палива.

Такі-от наслідки роботи нашої цукрової промисловости за низку останніх років. Щодо порівняння з роботою цукрової промисловости довоєнного періоду, то тут ми маємо можливість навести вже повні відомості по всіх заводах СРСР, себто по заводах Союзцукру разом з заводами, що орендувалися Укрсельцукром.

Не вважаючи на недовиконання плянів, результати минулої виробничої кампанії, як це видно буде далі, набагато перебільшили результати роботи цукрової промисловости довоєнних часів, а саме:

	1913-14 р.	1914-15 р.	1930-31 р.
1. Число дійових заводів	240	241	180
2. Перероблено буряку млн. центнерів	108,6	122,6	129,5
3. Вироблено цукру ти- сяч центнер	13.635	17.269	17.811
4. Довгочасність вироб- ничого періоду (до- бова)	—	88,5	112,5
5. Пересіч. річне обтя- ження 1 заводу в тис. центн. буряку	452,6	508,6	726
6. Пересічно-добова про- дукційність 1 заводу в центнер. буряку . .	—	5.733	6.357

Таким чином, як це видно з наведених відомостей, виробництво 1930-31 року провадилось на значно меншому числі заводів (75%), однак розмір виробництва в цілому набагато перевищує розмір виробництва 1913-14 року, того року, що його завжди береться для порівняння з довоєнним періодом; розмір виробництва 1930-31 року теж перевищує і рекордний для довоєнного періоду 1914-15 рік. Таких величезних успіхів досягнуто, як бачимо, в результаті повнішого та кращого використання основного капіталу — в результаті повнішого обтяження заводів по кількості часу роботи (замість 88,5 діб 1914-15 року — заводи в кампанію 1930-31 р. працювали 112,5 діб), та в результаті вищої продукційности заводів.

В умовах гострої кризи світової цукрової промисловости наші успіхи неминуче мусіли бути привести й насправді привели до того, що наша питома вага у світовому виробництві цукру значно підвищилася і 1930-31 року досягла вже довоєнного рівня. Виробництво цукру за останні 3 роки досягало такого розміру:

Роки	Виробництво в тисяч. тонн			Наша питома вага	
	Світове	Європейське	В т. ч. СРСР	У світовому виробництві	У виробництві Європи
1928-29 . .	27.500	8.541	1.285	4,7	16,1
1929-30 . .	26.328	8.271	834	3,2	10,1
1930-31 . .	27.678	10.500	1.781	6,4	17,1

Через значний недород цукрового буряку (масове знищення його шкідниками) участь СРСР у світовому виробництві та у європейському виробництві значно зменшилася 1929-30 р., однак вже 1930-31 р. питома вага СРСР знову підвищується й перевищує вже рівень 1928-29 року.

1913 року Росія в межах СРСР за розміром виробництва цукру посідала 7,4% у світовому виробництві та 17,1% в європейському виробництві; отже 1930-31 року цукрова промисловість СРСР майже цілком оволоділа довоєнними позиціями у світовому виробництві та цілком повністю — у європейському; в європейському масштабі СРСР розміром виробництва цукру посіла друге місце (перше належить Німеччині).

Вище ми наводили були відомості про споживання цукру у світовому масштабі; відомості ці показують, що споживання цукру у всьому світі загалом не тільки не зростає, а навпаки — зменшується в результаті зниження добробуту трудящих. Нижче ми наводимо відомості, що свідчать про цілком протилежний стан в СРСР — про значне зростання збуту цукру загалом та про зростання споживання цукру на душу людини, що є найкращим показником поліпшення добробуту трудящих СРСР, а саме:

Роки	Реалізовано цукру в тисячах центнерів			
	Всього реалізовано	% до 1926 року	% цукру-піску на ринку	% цукру-рафінаду на ринку
1926 . .	8.550,2	100,0	59,5	40,5
1927 . .	10.488,2	123,0	55,0	45,0
1928 . .	11.987,1	140,0	56,7	42,3
1929 . .	11.983,8	140,0	49,8	50,2
1930 . .	14.616,0	171,0	66,7	33,3

Якщо ігнорувати 1929 рік, коли значна частина засівної площі буряку знищена була шкідниками, що своєю чергою обумовило зменшений розмір виробництва цукру, а через це й зменшений випуск його на ринок, то ми маємо безперервне і до того ж величезне зростання споживання цукру в СРСР, що аж ніяк не обмежувалося рівнем купівельної спроможності населення; навпаки, зростання споживання обмежувалося виробничою спроможністю нашої цукрової промисловості, що не встигала йти в ногу із зростанням попиту, в результаті чого ринок залишався весь час не насиченим.

У світлі таких показників величезного зростання нашої цукрової промисловості певний інтерес має викликати й питання про те, що являє собою основний капітал нашої цукрової промисловості та якого розміру досягали капітальні вкладення в цукрову промисловість.

Загальна вартість основного капіталу цукрової промисловості щороку зростає: за повно відбудовною вартістю основний капітал Союзу цукру щороку визначався в таких сумах (в тис. крб.):

На 1-І	Сума	% до 1925 року
1925 року	721.300,2	100,6
1927 "	736.764,0	102,3
1928 "	747.934,4	103,6
1929 "	762.026,0	105,7
1930 "	778.608,0	108,0
1931 "	849.104,6	117,3

Таким чином, за 6 років основний капітал цукрової промисловости по лінії Союзцукру зростає майже на 128 млн. крб. Ця сума, однак, не визначає ще усіх капіталовкладень: за ці ж роки від Союзцукру відійшли окремі групи допоміжних підприємств, як от — суперфосфатні заводи, торфозробки, вапнякові розробки тощо; отже фактично капітальні вкладення досягли далеко більшого розміру. Суми цих капіталовкладень та їх загальний напрямок за останні роки визначаються такими даними:

Було вкладено в окремі галузі цукрової промисловости (тисяч крб.)

	1926 р.	1927 р.	1928 р.	1929 р.	1930 р.	Всього за 5 років
1. Радгоспи Союзцукру	17.086,6	11.372,7	17.990,4	25.980,8	68.630,0	141.060,5
2. Піскові заводи	15.826,2	17.857,0	26.672,8	37.942,4	3.387,0	132.175,4
3. Рафінарні Союзцукру	1.537,7	2.804,2	5.092,6	4.477,7	5.250,8	19.163,0
4. Суперфосфатний завод	541,1	954,8	3.039,3	2.290,3	—	6.825,8
5. Допоміжні підприємства	1.455,5	1.494,7	2.662,9	1.813,9	7.170,7	14.597,7
Разом	36.447,4	34.483,4	55.458,0	72.505,1	114.928,5	313.822,4

За 5 років, таким чином, в цукрову промисловість по лінії Союзцукру було вкладено майже 314 млн. крб., окрім витрат на навчальні заклади та науково-дослідчі роботи, при чому витрати на капітальне будівництво щороку збільшувалися, дійшовши 1930 р. суми в 115 млн. крб. Найбільше капітальних вкладень припадає на радгоспи — до 45% усіх капіталовкладень, а в 1930 року вкладення в с.-г. підприємства Союзцукру дорівнювали 60% усіх витрат за рік. Капітальні вкладення в с.-г. будівництво поступово змінювали власну сировинну базу цукрової промисловости, з одного боку, а з другого — змінювали й постачальницьку базу робітничої кооперації (скотарські радгоспи, молочні ферми, свинарники тощо).

Щоб повніше охарактеризувати капіталовкладення в цукрову промисловість наводимо ще й відомості про напрямок цих капітальних витрат по основних їх категоріях. Зазначена вище сума вкладень за 5 років в 314 млн. крб. плюс капітальні витрати на науково-дослідчі роботи по категоріях витрат розподіляються в таких розмірах (в тисячах крб.).

Роки	Ново будівн.		Поширення та реконстр.		Капітальн. ремонт		Всього	
	Сума	% %	Сума	% %	Сума	% %	Сума	% %
1926	445,1	1,2	29.708,7	81,5	6.293,6	17,3	36.447,4	100
1927	3.668,1	10,8	25.495,0	73,9	5.320,3	15,3	34.483,4	100
1928	5.520,7	8,6	45.155,3	77,9	7.076,3	12,2	57.752,3	100
1929	17.843,1	23,1	50.681,0	65,6	8.684,3	11,2	77.208,4	100
1930	14.610,1	12,4	91.321,5	77,5	9.754,1	8,3	115.685,7	100
Разом	42.087,1	13,1	242.361,5	75,4	37.128,6	11,5	321.577,2	100

При поступовому збільшенні загальної суми капіталовкладень із року в рік,—заразом мінялася й структура останніх: питома вага витрат на капітальний ремонт щороку зменшується, в той же час витрати на нове будівництво поступово зростають, за винятком останнього—1930 р., коли на нове будівництво витрати зменшилися не лише відносно, але й абсолютно; це пояснюється двома факторами: абсолютне зменшення—закінченням 1929 року великого будівництва Сталінської цукроварні, а відносне зменшення—в наслідок одночасного загального збільшення витрат на капітальне будівництво 1930 року, особливо по лінії поширення та реконструкції дійових заводів. Найбільші витрати—75,4% усіх капіталовкладень пішло на поширення та реконструкцію дійових підприємств, при чому відносно цукроварень це виявилось у заміні найвідповідальнішого технічного устаткування новими агрегатами, у поширенні добової спроможності окремих виробничих одиниць, у механізації найтрудомішніх та шкідливих для здоров'я трудящих процесів виробництва і т. д.

З нових одиниць заново побудовано за зазначені роки 6 цукроварень з добовою продукційністю в 69 тисяч центнерів, а 1931 року закінчують будувати ще дві цукроварні з добовою продукційністю в 14 тис. центнерів. Крім того, збудовано та введено в роботу 9 буряко-сушільних агрегатів при окремих цукроварнях. Будівництво цукроварень цілком відповідало проектуванню п'ятирічного плану, при чому терміни вводу в роботу нових цукроварень теж видержано відповідно до проектувань п'ятирічки.

От такі загалом кількісні та почасти якісні (відносно використання основного капіталу) показники роботи цукрової промисловості, що дозволяють кінець-кінцем прийти до висновку про те, що на цій ділянці ми маємо колосальні досягнення, що в галузі цукрової промисловості ми набагато перегнали довоєнне виробництво, значно збільшили споживання цукру й утворили міцну сировинну базу, яка забезпечує пляновий розвиток цукрової промисловості надалі.

Однак, ми не можемо сказати, щоб в частині інших якісних показників наша цукрова промисловість дала такі ж блискучі наслідки. Насамперед це треба сказати відносно продукційності праці: основні „хвороби“ нашої промисловості по лінії праці мають місце в цукровій промисловості ще в більшому розмірі, ніж в інших галузях. Плинність робочої сили в цукровій промисловості величезна, при чому виявляє вона тенденцію не до зменшення, а навіть до збільшення; прогули, рвацтво—ці звичайні попутники великої плинності—так само досягають особливо високого рівня. В результаті цих „хвороб“ продукційність праці в цукровій промисловості не тільки не досягає плянового рівня, але виявляє тенденцію навіть до зменшення проти рівня, що його було досягнуто в попередні роки.

От витрати робочої сили на перероб 1.000 метр. центнерів буряку (у реальних людино-днях) за останні роки досягали такого рівня 1927 р.—87,7 людино-днів, 1928 року—81,1 людино-днів, 1929 року—71,9; але 1930 року зниження витрати робочої сили припиняється і навпаки вона зростає до 75,8 людино-днів, а якщо виключити витрату під час перестойів, що викликалися перебоєм у постачанні палива, вапняку тощо, то це число людино-днів зменшується для 1930 року до 74,2. А втім, п'ятирічний план передбачав витрачання робочої сили в кількості 60,8 людино-днів на перероб 1.000 метричн. центнерів буряку, а оперативний план 1930-1931 року—58 людино-днів.

Зниження продукційності праці 1930-31. року проти попереднього року та найбільше відставання від плану виявляється переважно по

лінії допоміжних робіт разом з ремонтними роботами під час виробництва; продукційність же праці у самому цукроварінні все ж трохи підвищилася 1930-31 року проти попереднього року хоч так само не досягає плянового рівня; так витрата робочої сили на перероб 1.000 метр. центнерів буряку в окремих стадіях виробництва в людино-днях досягла такого рівня:

	1929-30 р	1930-31 р. за пля- ном	1930-31 р. фактично
На цукроваріння разом з фу- гуванням	52,3	44,0	51,1
На допоміжні роботи	19,6	14,0	24,7
Разом	71,9	58,0	75,8

Досить велике відставання від пляну в частині продукційности праці, а також і зменшення продукційности праці 1930-31 року проти попередньої виробничої кампанії ішло в парі з перевищенням проти пляну витрати коштів на заробітну плату; зростання зарплати у кампанію 1930-31 року набагато перевищує плянові проектування.

Пересічно денна зарплата робітника цукрової промисловости дорівнювала 1929-30 року 1,56 крб.; пляном на 1930-31 рік було запроєктовано підвищення до 1,70 крб., себто на 9%; фактично зарплата ця дорівнювала 1,92 крб., себто маємо перевищення плянкової норми на 12,9%, а фактичної зарплати 1929-30 року аж на 23,2%. Серед причин такого підвищення зарплати окремо слід звернути увагу на надмірно велику практику позачергових робіт, на застосування неправильних норм виробітку, що давали високий відрядний приробіток без відповідного виробничого ефекту, на масові випадки порушення тарифної дисципліни тощо.

Отже по лінії праці в цукровій промисловості маємо два фактори—продукційність праці, меншу проти пляну та заробітну плату вищу проти пляну; такий розрив поруч з іншими причинами не міг не відбитися на зростанні собівартости продукції.

Відкидаючи зовсім 1927 рік, як рік непоказний в тому розумінні, що собівартість виробництва цукру цього року значно збільшилася через недопостачання цукроварням сировини в результаті—через зменшення виробництва, ми маємо таку ст динаміку собівартости одного метричного центнера цукру-піску та собівартости рафінування у відсотках до 1927 року:

	Цукор-пісок	Рафінування
1927 рік	100,0	100,0
1928 „	107,6	79,8
1930 р. фактично	125,1	92,2
1930 р. за пляном	115,5	72,3

Як видно з цих відомостей, собівартість цукру-піску щороку збільшується і 1930 року підвищується на 25,1% проти 1927 р. замість

запроектованого збільшення на 15,5%; щодо собівартості процесу рафінування, то і тут 1930 рік показує збільшення проти попереднього 1928 року, перевищуючи пляновий рівень, хоч кінець-кінцем собівартість рафінування 1930 року була трохи менша за собівартість рафінування 1927 року.

Збільшення собівартості цукру-піску проти 1927 та 1928 року за пляном на 1930-31 рік було запроектовано у зв'язку з постановою Уряду про 50% надбавку на договірну ціну селянського буряку; однак фактична собівартість зросла у значно більшій мірі, ніж це проектувалося за пляном, за рахунок також і витрат на технічне перероблення буряку: ці витрати 1930 року зросли проти 1929 року на цілих 24,4%.

Щодо накладних витрат, то вони 1930-31 року на одиницю продукції хоч і знизилися проти 1929 року, однак це зниження сталося в результаті значного збільшення кількості не переробленого буряку; плянові ж завдання і в цій частині перебільшено аж на 14%.

Зростання витрат на технічне не перероблення буряку сталося в результаті недопостачання рядові цукроварень сировини, в результаті великих перестой через недопостачання палива, погіршення якості буряку через довгий час його зберігання та інш.; щодо накладних витрат, то перевищення їх проти пляну сталося через такі от фактори, як позаплянові адміністративно-технічні посади, позаплянове збільшення зарплати тощо.

Таким чином, по лінії якісних показників цукрова промисловість не тільки не може похвалитися будь-якими досягненнями, але навпаки в роботі останньої виявилися нездорові тенденції, що погіршують кінець-кінцем остаточні наслідки її роботи.

Щодо найближчих перспектив роботи цукрової промисловості, то не можна не відзначити, що вже зараз маємо деякі симптоми, які викликають тривогу відносно нормального перебігу виробництва 1931—1932 року. В першу чергу, це потрібно сказати відносно обробітку буряку, що провадиться із значним запізненням; а втім запізнення це може спричинитися до пониженого врожаю, через те, що є цілком реальна небезпека загибелі в деяких комбінатах цукрового буряку (витікання) через невчасне проривання.

Нормально проривання буряку повинно закінчитися до 1-VII; насправді ж на цей термін було прорвано лише 93,9% радгоспівського буряку та 79% селянського; особливо відстає в прориванні степ, при чому відставання має місце майже в однаковій мірі і в колгоспів, і в одноосібних господарств. Серед причин такого відставання (пересічно на 10—12 днів) на особливу увагу заслуговує недохват робочої сили; задоволення потреби в робочій силі щодня не перевищує 40—60%.

Це звичайно аж ніяк не говорить за абсолютний недохват робочих рук на селі; недохват робочої сили на обробіток буряку є наслідок невміяння перебудувати вербування на основі настанов, що їх дано в директивах ЦК ВКП(б) та у промові т. Сталіна.

Не менш загрозливим є відставання також у переведенні поточного та капітального ремонту; значна частина ремонтного періоду вже минула й наближається новий виробничий період 1931-32 року, а тим часом плянове переведення ремонтів не організовано як слід; про це яскраво говорить той факт, що майже до половини липня аж 188 заводів не спромоглися подати дефектні відомості та календарні пляни ремонту.

На особливу ж увагу заслуговує питання своєчасного забезпечення заводів паливом. Завантаження залізниць останніх місяців (перед

виробничим періодом) перевозом хлібних вантажів, потім перевозом буряку тощо викликає потребу того, щоб цукроварні заздалегідь були забезпечені паливом; насправді відвантаження донецького палива провадиться надзвичайно кволо, а запасів палива на цукроварнях майже немає. Якщо на день закінчення виробництва 1929-30 року цукроварні мали запас палива в 18.278 вагонів, то після закінчення виробництва 1930-31 року заводи залишилися з запасом всього в 1.389 вагонів; за перше півріччя 1930 року цукроварням було відвантажено 25.570 вагонів, що составило 84,2% до замовлення; а за перше півріччя цього 1931 року відвантажено для потреб майбутньої виробничої кампанії всього 16.222 вагони, що складає лише 18,9% до замовлення; таким чином, 1930 року цукроварні на 1-VII були забезпечені паливом для потреб виробничої кампанії 1930-31 року в кількості 43.848 вагонів (лишок 18.278 + відвантаження 25.570), цього ж року на 1-VII цукроварні разом з лишком мають усього на 1-VII для потреб майбутньої кампанії 17.611 вагонів, тоді як потреба у паливі зростає на майбутню кампанію відсотків на 50.

Не краще стоїть справа і з відвантаженням вапняку: лишок вапняку на день закінчення виробництва 1930 року дорівнював 189 тис. тонн, а 1930 року—16 тис. тонн; а втім, за перше півріччя 1930 року було ще відвантажено 194 тис. тонн вапняку, а цього 1931 року на 1-VII відвантажено усього 97 тис. тонн.

Отже становище з забезпеченням цукроварень паливом та вапняком є дуже напружене.

Закінчуючи наш огляд роботи цукрової промисловости, ми не можемо не зупинитися коротко ще на основних змінах, що сталися за роки революції у технологічній та теплотехнічній схемі цукроварень. За останні роки технологічні та теплотехнічні схеми виробництва значно удосконалені, зокрема здійснюється перехід на більшу довготривалість виробничого періоду, що забезпечує краще використання основного капіталу—технічної бази на основі найновіших методів зберігання сирого буряку та бурякосушіння; до революції нормальним рентабельним періодом виробництва вважалося 100 діб зараз же 150 і навіть більше.

В майбутню кампанію має бути введено нову технологічну схему на основі заходів до раціоналізації устаткування та технологічних процесів, що їх уже запроваджено було минулої кампанії; на всіх стадіях досягнуто таких швидких темпів роботи, що забезпечують оптимальні умови до одержання високоякісного продукту за найменших втрат з одночасовим максимальним використанням апаратури; запроваджується вживання кізельгура та норита як факторів, що обумовлюють підвищений вихід та поліпшення якості продукції.

Всі ці заходи та низка запроваджуваних інших вузько-раціоналізаторських заходів дають тверді підстави бути певними, що наша цукрова промисловість і надалі розвиватиметься в таких же темпах як і до цього часу і наблизчий час справдить гасло наздогнати та перегнати капіталістичні країни по лінії якісних показників роботи у цукроварстві.
