

И. Г. Туровский

Борьба с потерями в народном хозяйстве

(Темпы, ресурсы и план)

Введение

Далеко ушла вперед капиталистическая машина.

По глухим, первобытным дорогам старой России идет вдогонку новая, советская машина. Она движется в несколько раз быстрее, чем капиталистическая. Только дороги труднее, зато короче, прямее.

Хватит ли сил «догнать и перегнать» в обозримые короткие сроки? Не перенапряжены ли темпы? Возможен ли срыв или имеется возможность развить еще большую скорость?

Оглядываешься назад.

Что показывают наши контрольные цифры, конъюнктурные сводки, наши балансы. Все ли ресурсы исчерпаны? Нет ли резервов?

Все эти барометры нашего хозяйственного развития показывают высокое напряжение всей хозяйственной системы. Баланс спроса и предложения выведен с дефицитом. Отдельные балансы промышленных товаров, являющихся фундаментом индустриализации страны—это балансы металлов черных и цветных, пиломатериалов, кирпича, цемента и других стройматериалов—показывают также дефицит, измеряемый от 5 до 25%. Тов. Коссиор на основе «житейского опыта», а не балансовых исчислений, жалуется на «невидимые хвосты за дефицитным материалом» внутри самого обеспеченного участка нашего хозяйства—в промышленности.

Значительно также напряжение на участке продовольственного снабжения. В 1929/30 г. обеспеченность хлебом, картофелем заметно повысилась, тем не менее в целом проблема продовольственного снабжения остается одной из трудных.

Еще в 1928/29 г. удельный вес средств производства и стройматериалов в бюджете крестьянина составлял всего 22%. В то же время в бюджете немецкого крестьянина средства производства составляли около половины (45%). Этот факт недостатка средств производства следует считать одним из основных в ряду прочих факторов, обусловивших хозяйственные диспропорции. С одной стороны, он обусловил недопроизводство с.-х. продукции, а при распыленности нашего хозяйства и крайнюю недостаточность его товарности. С другой стороны, он вызвал относительно повышенный спрос со стороны крестьянства на товары личного потребления, так как покупательный

фонд, не находя удовлетворения в средствах производства, обращался на товары личного потребления. Кроме того, как известно, основным лимитом развертывания легкой индустрии является недостаточность внутреннего с.-х. сырья, а не преуменьшенность капитального строительства, как это думают некоторые из наших экономистов.

Стратегия пятилетнего плана бьет по основным затруднениям. Бьет с той концентрированной и сокрушающей силой, какая только возможна в сложных условиях нашего хозяйства. На основе максимального подъема тяжелой индустрии, перспективный план перевооружает сельское хозяйство. Перспективный план куёт стальной, индустриальный хребет сегодня еще ползущему сельскому хозяйству. К концу пятилетия СССР должен превратиться в самую хлебную страну. Мы, вместе с тем, становимся одной из стран металла и электроэнергии.

Но только ли в будущем, хотя и довольно близком, наши резервы?

Может быть перенапряженность нашего хозяйства обуславливается не столько исчерпанием резервов на отдельных участках, не столько предельным напряжением отдельных элементов хозяйственной системы, сколько совершенно обратным: недостаточным вовлечением резервов в хозяйственный оборот на всех стадиях процесса воспроизводства, расточительным расходом материалов, неиспользованием огромных организационных ресурсов, какие таит в себе система планового хозяйства.

И если последнее окажется правильным, то предельны ли взятые темпы, или возможны большие?

1. Синодик потерь и темпы хозяйственного строительства

Начнем с решающей проблемы—проблемы дефицита средств производства и стройматериалов в народном хозяйстве.

По контрольным цифрам Госплана на 1928/29 г. дефицит по строительным материалам в процентах к потребности определялся следующим образом:

	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29
Кирпич	10,1	15,1	18,1	17,5
Цемент	1,0	3,1	6,0	4,2
Известь	31,0	24,7	11,9	10,8
Алебастр	7,7	1,1	22,0	12,5
Лес круглый	22,3	5,9	14,5	18,8
Лес пиленный	10,0	20,0	18,0	16,1
Оконное стекло	19,6	24,0	30,9	23,6

По данным Всесоюзного Металлосиндиката и ВСНХ баланс черных металлов сводился следующим образом:

В тысячах тонн

Группы потребителей	1926/27		1927/28		1928/29	
	Потребл.	% удовл.	Потребл.	% удовл.	Потребл.	% удовл.
Транспорт	60.400	95,1	71.300	91,0	75.500	87,0
Наркоматы и учреждения	7.600	97,5	15.900	96,0	21.000	78,5
Металлопромышл. ГУМПа	108.300	91,5	133.218	87,4	157.300	77,2
" местная	80.200	75,2	33.000	87,2	33.700	66,0
Прочие неметаллич. промышленность	100.000	81,9	110.166	81,8	117.500	77,5
Кommун. и строительство	67.000	79,4	76.833	73,6	83.000	57,7
Кустарн. промышленность	17.000	62,4	22.408	67,8	26.100	48,5
Индивид. потребности	77.000	68,2	86.400	60,5	91.000	56,6
Город и все прочие	2.500	—	1.775	—	4.450	81,2
Итого	470.000	82,3	549.027	80,0	609.550 ¹	71,0 ¹

По цветным металлам, несмотря на значительный импорт, баланс был сведен с дефицитом в 25%. При таких показателях естественно было ожидать заметного недовыполнения производственных и строительных программ.

Между тем из года в год, вопреки балансовым расчетам, производственные и строительные программы перевыполнялись. План, перенапряженный до нереальности, оказывался более чем реальным. Правда, в процессе его выполнения обнаруживались перебои в снабжении материалами предприятий, устанавливались «невидимые хвосты за продукцией» и нередко бывали аварии из-за перегрузки оборудования, особенно по металлургии. И все же... планы перевыполнялись.

Таким образом, между планом и действительностью создавался своеобразный разрыв. Что всего любопытнее, контрольные цифры и Госплана и ВСНХ упорно записывали разные проценты дефицита за прошлые годы, несмотря на то, что программа оказалась вполне обеспеченной. Таким образом система «объективных» показателей, определяющих плановое задание, находилась (и находится) в противоречии с задачами максимальной интенсификации хозяйственного развития. Балансы очевидно не учитывали каких-то крупных резервов или базировали свои расчеты на явно искаженных показателях². Но еще более крупным оказался разрыв между действительностью и возможностью. Оказывается, что «дефицитность» продукции обусловлена не столько недопроизводством, сколько расточительностью продукции в процессе ее использования; перебои в снабжении материалами промышленного происхождения объясняются не столько недостатком запасов, сколько затовариванием.

¹ Отпуск 1928/29 г. показан без учета резервов. При учете последних процент удовлетворения повысится до 77,6%.

² Оценку балансам производства и распределения см. в нашей статье «Проблемы качества и количества в советском хозяйстве», напечатанной в № 9 журн. «Экономическое Обозрение» за 1929 г.

Отделом рационализации одного из крупнейших металлообрабатывающих заводов Ленинграда («Красный Путиловец») был разработан валовой баланс металла; этот баланс представляет значительный интерес, так как на указанном заводе можно проследить судьбу металла от мартеновской печи до готовой продукции, выпускаемой обрабатывающими мастерскими. Отдел рационализации сообщает, что «баланс составлен на основе различных отчетных данных, документов и прочих отчетных сведений различных органов. Таким образом, в балансе помещен только металл, находящийся на учете. В виду того, что технический учет на заводе не носит систематического, организованного характера, не отличается точностью и во многих случаях вовсе отсутствует, то баланс представляет собой относительно более благоприятную картину, чем если бы был учтен весь металл, находящийся на территории завода».

По данным этого «более благоприятного» баланса использование металла характеризуется следующим образом:

	Всего	В том числе					
		Сдано по заказам	Внутрен. потребл.	Увелич. запасов	Потери		
					Угар	Отходы	Итого
В тоннах	7.755	3.210	405	453	877	2.810	3.687
В %	100	41,4	5,2	5,8	11,4	36,2	47,6

Только 41,4% всей металлопродукции, поступившей в обработку, сдано заказчику. Почти половину всего металла составляют угары и отходы. Из-за столь высокого процента отходов завод ежемесячно пускает в оборот лишь около половины «свежего» металла (3.668 тонн). При этом запасы «свежего» металла на заводе исчислялись в размере 60.000 тонн, т. е. составляли примерно $\frac{1}{10}$ потребность предприятия в свежем металле. «В это число не включен неучтенный (неорганизованный металл), запасы которого не так уж малы».

Можно ли при таких «напряженных» условиях работы говорить о напряженности выполненных, а тем более заданных темпов. Не объясняют ли, например, чрезмерные запасы и отходы металла затруднения в снабжении металлом других предприятий.

Тов. Рухимович, обследовавший в марте 1929 г. украинскую промышленность, отметил также значительный перерасход металла и дерева. Так, например, на заводе «Серп и Молот» он оценивает отходы металла в 40—50%, причем «на вопросы облегчения конструкций, лучшего использования сырья, путем уменьшения отходов—не обращено должного внимания». Тов. Рухимович далее указывает, что переводом производства старых типов моторов всех габаритов на

более облегченные может быть достигнута экономия до 60% металла.

Объединенному бюро жалоб НК РКИ было поручено произвести летучее обследование семи машиностроительных заводов: Мытищенского, Подольского, Коломенского, Люберецкого, Тормозного, «Динамо» и «Мельстрой» № 1 для проверки правильно ли используется чугун¹.

«Комиссия обнаружила целый ряд недочетов, при устранении которых можно получить большую экономию в расходовании чушкового чугуна, кокса и снизить брак. Даже небольшая экономия в 5—7% может дать примерно около 500 тонн в месяц. Как общее правило, на всех проверенных заводах можно отметить полнейшее безразличие к использованию отходов литейной. На свалку вместе с горелой землей нередко попадает, помимо угара, литейный чугун, а также бракованные, иногда даже годные детали. На заводе «Динамо» выбрасывают в свалку шлак, содержащий в отдельных случаях до 80% чугуна. На Подольском заводе умудряются чушковый чугун засыпать землей и глиной. Есть заводы, где брак в литейной доходит до 20—30%. На Тормозном заводе сушат песок, вливая в него горячий чугун» и т. д.

Весьма значителен перерасход металла в строительстве. Специалисты оценивают перерасход сортового металла в строительстве из-за несоответствия потребностям производимого ассортимента в 25—30%. А между тем, строительство потребляет свыше 600 тыс. тонн металла. По расчетам специальной комиссии, сделанным по заданию Госплана Союза, строительство расходует 67% лишнего металла при весьма распространенной замене катанки «ближайшим диаметром круглого сортового железа в 9,5 мм». При замене мелкосортного металла ближайшим диаметром среднесортного железа (что также весьма распространено) «непроизводительно теряется до 25—30% заменяемого металла».

Весьма робко идут наши строители на замену крайне дефицитного металла гораздо менее дефицитным и более доступным круглым лесом. Проф. Лахтин пишет следующее по вопросу о замене металла лесом²: «Одно из предубеждений против применения дерева в строительстве заключается в его стораемости... а между тем можно дерево сделать не воспламеняющимся при помощи пропитки его некоторыми солями аммония... Железо, подвергающееся действию высокой температуры, при пожаре очень быстро теряет свою прочность, хотя и не горит». Проф. Лахтин так кончает свою статью: «Замена в строительстве металлических и железобетонных конструкций деревянными является дважды экономически выгодным; с одной стороны, более дефицитный материал (чугун и железо) освобождается от применения в строительстве и идет на применение в машинострое-

¹ См. газету «Экономическая Жизнь» от 4/XII 1929 г.

² См. газ. «Экономическая Жизнь» от 4/XII 1929 г.

нии и в транспорте, с другой стороны—применение дерева в строительстве наиболее целесообразно, имея в виду, что оно является стойким в среде, неблагоприятной для металлических и железобетонных конструкций».

Мы не станем останавливаться на получивших скандальную известность данных о расточительности металла и дерева в мастерских транспорта, расточительности, граничащей с вредительством. Необходимо подчеркнуть, что технический консерватизм на транспорте, крайняя устарелость стандартов и технических требований, иногда вековая их давность, являются причиной значительного перерасхода материалов. В частности, несмотря на широкую известность преимуществ электросварки, таковая развивается далеко не в достаточном темпе. А между тем, по мнению специалистов, применение электро-сварки например в мостостроении может сэкономить до 25% металла.

Выше мы уже указывали, что дефицит цветных металлов исчислялся для 1928/29 г. в размере 19 тыс. тонн или 25% всей потребности. Ввиду невозможности покрытия дефицита была создана комиссия для выяснения размеров возможного сокращения отпуска цветных металлов без ущерба для производственной программы.

Комиссия установила, что возможно сокращение расхода цветных металлов на 7 тыс. тонн без какой-либо дополнительной технической проработки. Кроме того, возможна добавочная экономия цветных металлов в размере 27 тыс. т «не вызывающая, по существу, технических и практических возражений», но требующая «согласования» и проведения ряда мероприятий по линии сокращения запасов, замены черными металлами и суррогатами, облегчения веса перехода на штамповку от литья и т. д.

Если бы вся промышленность, перерабатывающая цветные металлы, провела с необходимой интенсивностью все намеченные мероприятия, то производственная программа—в той мере, в какой она зависела от фонда цветных металлов—могла бы быть увеличена на 25%, вместо угрозы сокращения на те же 25%. Сообщение «Экономической Жизни» от 3/XI 1929 г. свидетельствует о том, что мероприятия по сокращению расхода цветных металлов проводятся далеко не в достаточной мере.

Общую сумму потерь леса т. Майер исчисляет для 1928/29 г. свыше 60 млн. рублей. Более конкретные обследования использования леса в промышленности, на транспорте, в строительстве несомненно покажут, что названная цифра является более, чем скромной. Кроме непосредственных потерь лесопромышленности народное хозяйство несет значительные потери из-за потребления и перевозки леса в сыром виде.

Следующей крупнейшей потерей является неиспользование топливных ресурсов, при весьма напряженном топливном балансе. «Данные, которыми располагает НК РКИ¹, говорят о том, что при

¹ См. «Экономическую Жизнь» от 2/XI 1929 г.

использовании топлива промышленность несет большие потери, которые в 1928/29 г. выразились в сумме свыше 300 млн. рублей», что составляет около половины всего топлива, сожженного на теплосиловых установках промышленности. Так, например, «на Харьковском паровозостроительном заводе, целиком электрифицированном, потери в одних лишь трансмиссиях составляют 52% от всей передаваемой трансмиссиями механической энергии. Если учесть потери в распределительной сети, трансформаторах, моторах, а затем при передаче энергии от районной станции до завода, то общая потеря энергии возрастет до 70%».

Столь же расточительно расходование наиболее дефицитных стройматериалов. Вот как оценивают материалы НК РКИ² возможность ослабления, преодоления дефицита: «Этот дефицит строительных материалов во многих случаях можно изжить, даже не увеличивая его производства, а лишь заменяя одни материалы другими и строя более облегченные конструкции. В то время как в Германии, Соединенных Штатах и даже в Швеции и Норвегии, при довольно суровом климате, стены для жилищ строятся из одного и полутора кирпича с разными изоляциями: торфолитом, камышитом, или стены с воздушными прослойками и герардовская система кладки кирпича, у нас, несмотря на то, что некоторые системы довольно известны и даже употребляются в отдельных местах, мы строим дома из 2½ кирпичей и редко в 2 кирпича. Применяя у нас вышеуказанные конструкции строительства по плану жилищного строительства 1928/29 г., можно получить экономию около 500 млн. кирпичей. Заменяя в промышленном строительстве кирпич бетонным камнем, а также употребляя облегченную укладку кирпича там, где конструкция это позволяет, можно получить экономию около 1.000 млн. кирпичей. Оба мероприятия дадут нам экономию в 1.500 млн. кирпичей и выведут из дефицита. Если к этому прибавить, что наши старые кирпичные заводы были загружены только на 70%, то при полной загрузке их у нас не будет не только дефицита, но у нас будет довольно большой излишек.

В отношении цемента у нас та же картина. Стены домов строятся у нас на смешанном растворе, т. е. на смеси цемента, песка и извести, в то время как в Европе и в Америке только на известковом растворе; то же самое для заполняющих стен в промышленном строительстве. При железобетонных работах на Западе уже употребляется система Абрамса Графа, которая дает экономию в цементе 10% и больше, и которую возможно применить у нас при ничтожных затратах. Применение этих мероприятий даст нам излишек в цементе, а не дефицит.

Что касается балок, швеллеров, проволоки-катанки, сортового железа и фасонного, стали и кровельного железа, то, заменяя одни материалы другими, например, железные стропила деревянными, уве-

² См. сборник под редакцией А. Гольцмана, «Резервы в народном хозяйстве» (стр. 69, 70, 71).

личивая напряжение на железо с 1.200 кг до 1.400 кг на кв. см (предлагаемое Техническим советом ВСНХ), покупая балки, швеллера не в торговых длинах, как теперь практикуется (которые дают от 5 до 15% отходов), а в точных размерах, запрещая контролирующим организациям утверждать проекты, употребляющие железо в местах, не вызываемых необходимостью (в жилищном строительстве часто употребляются железные балки не вызываемые необходимостью), заменяя кровельное железо толем, шифероруберойдом, черепицей и др., дефицит в железе в 1928/29 г. мог бы быть если не изжит полностью, то во всяком случае очень смягчен.

Если же принять во внимание, что строительные организации, во избежание перебоя в работе, покупают больше дефицитного материала, чем нужно (что было выявлено строительной группой РКИ в процессе обследования строительных контор), то можно с уверенностью сказать, что при проведении вышеуказанных мероприятий, а также при более четком контроле за покупками дефицитных материалов, кризис дефицитных материалов мог быть в 1928/29 г. изжит».

В задачи нашей статьи не входит анализ и систематизация причин, обусловивших перечисленные потери в народном хозяйстве. Необходимые мероприятия частично уже намечены Госпланом и вносятся в правительство, частично прорабатываются. От интенсивности и качества их выполнения будут зависеть размеры и сроки реализации этих резервов. Мы хотели только слегка приподнять завесу средних показателей наших плановых документов, за которыми скрываются богатейшие ресурсы. Не прибегая даже к средним и суммарным экстраполяциям, можно прямо сказать, что на одном из напряженных и решающих участков народного хозяйства имеются залежи, груды скрытых резервов. Темп индустриализации, а следовательно и темп преодоления частных затруднений, темп продвижения к социализму может быть заметно увеличен. Борьба за темпы — это борьба за качество хозяйственной системы.

Особенно ярким показателем «скрытых ресурсов» являются данные о размере запасов наиболее дефицитных материалов в промышленности, на транспорте, в строительстве; характерно, что эти данные, относящиеся к наиболее планируемому участку хозяйства, были получены не от ЦСУ, не от статистико-учетных органов самих ведомств, а от... НК РКИ и от инспекции ВСНХ.

Нужно сказать, что отличительной чертой балансов важнейших товаров производственного назначения являлось отсутствие данных о запасах. При ближайшем ознакомлении выяснилось, что сведения о запасах, в том виде, как они нужны для планирования производства и снабжения, не имеются даже у директоров предприятий. Естественно, что они вовсе отсутствовали в наших балансах. Более детальное рассмотрение данных о состоянии запасов в обобществленном секторе нашего хозяйства показало, что те данные о запасах, кото-

рые нам обычно представлял ВСНХ—являются той общей «средней» абстракцией, которая наводит туман, но не вскрывает истинной картины.

Как известно, к концу октября запасы сырья сельскохозяйственного происхождения остаются в минимуме. При этом запасы материалов промышленного происхождения оказываются значительно больше. Но в ВСНХ все сие суммировали, а сумму относили к валовой продукции и получали относительно скромную цифру запасов. Произведенное анкетное обследование РКИ выявило, что только по 28 крупным трестам сумма возможной дополнительной мобилизации внутрипромышленных ресурсов определялась примерно в 200 млн. рублей. Запасы определялись в размере 5—6-месячной потребности, в то время как сами промышленные предприятия говорили, что при наличии центральных питательных баз с запасами до 1-2 месяцев—на самих предприятиях вполне достаточны, в среднем, месячные запасы материалов.

Последовавшие затем обследования инспекции ВСНХ (летом текущего года) полностью подтвердили выводы НК РКИ. Задачей обследования было выявление возможных излишков наиболее дефицитных материалов «общепромышленного потребления» (металлов, химикатов, стройматериалов, электротехнических материалов и т. п.).

По данным инспекции ВСНХ запасы названных материалов в крупнейших промышленных пунктах определяются в размере свыше 6-ти месяцев.

Значительный интерес представляет дифференцирование названных средних данных по крупнейшим промышленным предприятиям по важнейшим товарам.

Возьмем наиболее организованную, планируемую промышленность—ленинградскую. Расход названных выше дефицитных материалов по 14 крупнейшим предприятиям составил в 1927/28 г. около 18,5 млн. рублей, а только за 1-е полугодие 16 млн. рублей. Эти данные характеризуют темп разворачивания работ. Казалось бы, что при остром дефиците в материалах и при столь интенсивном развертывании работ, запасы должны были либо понизиться, либо упасть до минимального предела, а между тем данные совсем не подтверждают нашего предположения.

Запасы в оборото-днях	Невский завод	Балтийский завод	Красн. Выборж.	Знамя Труда" зав. № 1	Знамя Труда" зав. № 2	Знамя Труда" кооператор	Тремасс—зав. Промет.
За 1927/28 г.	219,5	264,7	148,7	165,1	90,9	133,3	114,6
За 1-ю полов. 1928/29 г. . .	187,4	287,7	146,3	117,6	101,1	173,0	92,7

Запасы, как видно, превышают шестимесячную потребность заводов и обнаруживают довольно слабую тенденцию к относительному снижению, несмотря на «напряженность темпов».

Запасы в оборото-днях	Зав. "Красная Заря"	Электроток 1-й ЛХС	Божтест ф. Скороход	Зав. "Красный Треугольник"	Лентекс. ф. Халтурина	Ленжет Нев. Стел. рин. зав.	Крестовский зав.	Всего
За 1927/28 г.	195,6	255,3	272,7	202,2	173,0	89,1	155,1	203,4
За 1-ю полов. 1928/29 г. . .	185,5	333,3	155,1	140,6	134,3	124,1	126,7	191,5

По тем же предприятиям приводим данные о размере запасов наиболее дефицитных материалов.

Запасы в оборото-днях	Металлы	Балки и швеллера	Сталь разн.	Металлоизделия	Арматура	Трубы	Инструменты	Цветн. прокат. металл
За 1927/28 г.	148,7	257,1	339,6	203,3	352,9	274,8	194,5	192,5
За 1-ю полов. 1928/29 г. . .	157,8	204,5	230,7	272,7	305,0	230,7	144,0	169,8
Всего	—	—	—	—	—	—	—	—

Запасы в оборото-днях	Элек.техн. изделия	Ремни, шиф. изд. и пр.	Химич. товары	Моск. и лако-крас. изд.	Силик. строител.	Лесные материалы	Прочие вспомогат.	Всего
За 1927/28 г.	324,3	349,5	184,6	168,2	201,1	177,3	144,0	203,4
За 1-ю полов. 1928/29 г. . .	339,6	272,7	132,3	134,0	236,8	187,5	145,1	191,5
Всего	—	—	—	—	—	—	—	—

В приведенной таблице характерен не только уровень запасов, но и динамика их. Относительные (к интенсивно повышающейся производственной программе) запасы наиболее дефицитных товаров—повышаются, менее дефицитных—понижаются. Так по трубам, балкам, стали, инструменту, цветным металлам—запасы увеличиваются. Не в этом ли «секрет» обострения их дефицита? В то время как по одним товарам имеются 2-летние запасы товаров, а в некоторых случаях даже 6-летние, по другим сортам товаров запасы не превышают 2-недельной потребности. Но если обследовать запасы всех предприятий, то выяснится, что на одном предприятии имеется значительный запас того, чего нет в других предприятиях. Сейчас в Ленинграде идет жесткое распределение карборундовых кругов, а между тем на одном из крупнейших заводов Ленинграда имеется многолетний запас этих карборундов.

Летом 1929 г. была проведена ударная кампания по мобилизации внутрипромышленных ресурсов. Но эта мера могла способствовать лишь временному уменьшению затоваривания (да и то при неизбежных перебоях в производственном процессе отдельных предприятий), но не устранить причины. Для этого необходимо перестроить систему связей между производителем и потребителем.

Уже после кампании по мобилизации ресурсов сталинградская РКИ¹ нашла на заводе «Красный Октябрь» почти на 2 млн. рублей материалов, валяющихся беспризорно. Складское хозяйство иначе не назовешь, как кладбищем металла. Учет отсутствует. Для того чтобы выбрать что-либо годное, надо порыться прежде всего в грудах железа. Т. П. О. завода сделал заказ на два котла, стоимостью в 18 тыс. рублей. Заказ шлют заводу на исполнение, а комиссия РКИ находит среди лома два вполне исправных котла. В цехах годами лежат целые склады выполненных заказов, сделанных другими цехами того же завода. Эти заказы давно аннулированы.

При осмотре складского хозяйства одного из крупнейших заводов в ноябре 1929 г. мы обнаружили, что из запасов на 4 млн. рубл. имеется, примерно, на 700 тыс. рубл. товаров, которые заводу никогда не потребуются, и которые безмятежно отдыхают на заводских складах в течение многих лет. На другом заводе совершена была сделка по приобретению партии цветных металлов, заводу вовсе ненужной. Коммерческий директор приобретал эти товары с расчетом в последующем обменять их с другим заводом, который нуждался в этих товарах, но у которого в излишке были товары, необходимые для производства первого завода.

Такова в действительности диалектическая взаимозависимость между «товарным дефицитом» и «затовариванием». Это явление, неизбежное в условиях капиталистического хозяйства, недопустимо в плановом хозяйстве. Очевидно, преимущества планового хозяйства далеко еще не осознаны нами и не реализованы в практике нашего хозяйства. Мы зачастую еще слепо копируем организацию капиталистического хозяйства в тех областях, где объективные данные позволяют нам обогнать его.

На транспорте было также обнаружено, что установленные нормы материального снабжения (которые составляли на первое января 1929 г. 294 млн. рубл.) были транспортом превышены на 162 млн. рубл. А между тем и установленные нормы являются весьма либеральными.

Выявленное на транспорте «затоваривание» имеет место не только по «малоходовым» изделиям, но и по самым дефицитным.

Запасы Октябрьской железной дороги в 1928/29 г. в оборотных днях определялись в размере 207 дней, а по следующим товарам ставили: по металлам и стали 215 дней, по металлическим изделиям и арматуре—270 дней, по инструментам—251 день, по цветным метал-

лам—225 дней, по электротехническим изделиям—318 дней, по трубам—350 дней и т. д.

На Екатерининской ж. д. выявлено имущества на 2,4 млн. рубл., в том числе половина металла, при том нового, не бывшего в употреблении. В течение полутора лет на складах этой дороги лежало 11 вагонов красной меди, завезенной из Карской экспедиции. На южных дорогах имеется запас сортового железа на 8 лет. На Уссурийской дороге паровые машины лежали без движения 5 лет, а крестовины—10 лет. На Московско-Курской железной дороге излишние запасы оцениваются в 21,6 млн. рубл. и на 126% выше нормы. В то же время дорога требует увеличения снабжения, угрожая срывом производственных программ. По словам инж. Лямерца (начальника Кельнских ж.-д. мастерских), знакомого с работой наших мастерских, материальное хозяйство поставлено совершенно неудовлетворительно. В требованиях и расходах материала наблюдается полнейшая бесплановость. Имеются совершенно «беспризорные» материалы, громадные ценности, которые ускользают от контроля. Мастерские и дворы завалены кучами старых и новых материалов, которые еще могут быть использованы.

В имеющихся данных о состоянии запасов Госречпароходства, коммунальных хозяйств повторяется та же картина значительного затоваривания.

Если бы все эти ресурсы были реально мобилизованы, если бы к ним были присоединены огромные материальные резервы, идущие ныне в угары, брак, отходы, или напрасно замурованные в различного рода сооружениях, или висящие ненужным грузом в утяжеленных конструкциях машин, станков, оборудования—наши плановые задания были бы признаны не столько напряженными, сколько преуменьшенными.

Далее, наши продовольственные затруднения. В какой мере они являются результатом недопроизводства с.-х. продукции и в какой результат хищнического ее использования.

Распыленное сельскохозяйственное производство обуславливает крупнейшие потери с.-х. продукции и в момент засева, и в процессе созревания, и в процессе уборки с.-х. продуктов. То же и в области ухода за скотом. Это значительно понижает наши ресурсы у самого истока их.

Одни полевые вредители съедают столько же, сколько 100 млн. крестьянского населения. По имеющимся подсчетам при затрате на 1 рубль химических средств для борьбы с вредителями достигается экономия с.-х. продукции на сумму 37 рублей. Стоит только всю проблему борьбы с вредителями взвесить на весах потерь, как сразу становится ясным, что на этом участке мы страшно отстали, что здесь недостаточны те меры, которые многими определяются как интенсивные. С особой силой нужно будет заострить внимание и химической промышленности, и органов НКЗема на разрешении в кратчайший

¹ См. «Экономическую Жизнь» от 30/X 1929 г.

срок указанной проблемы. Если молодость нашей химической промышленности и раздробленность до последнего времени сельского хозяйства могли служить фиговым листком, прикрывающим позорное отставание на одном из важнейших участков народного хозяйства, то потери сельскохозяйственной продукции в сфере обращения, в значительной мере обобществленной, следует признать глубоко ненормальным.

Ссылки на недостаток технической базы далеко не оправдывают тех потерь, какие мы наблюдаем на пути от производителя к потребителю. Имеющиеся материалы убеждают нас в том, что и наличная техническая база используется крайне неудовлетворительно. Вопросами потерь с.-х. продукции в процессе обращения специально занималась торговая секция Украинского Госплана, в частности т. Свищев.

Вот, что он сообщает.

По данным Плодоспилки 30% фруктов портится на месте и не поступает в дальнейший оборот. «В действительности—пишет Плодоспилка—не будет большой ошибкой, если мы скажем, на основании нашего опыта за последний год, что эту цифру надо увеличить вдвое, ибо даже товар, приведенный в ликвидное состояние, оказывается слишком слабым и не выдерживает длительного хранения».

Тот же процент мы наблюдаем и по овощам.

По мнению РКИ УССР «такой высокий процент порчи зависит в значительной мере от того, что приемка и хранение на станциях отправления проводится плохо. Овощи и картофель, как правило, просто сбрасываются на землю, не имеется специальных навесов от дождя; навалка производится железными лопатами, что обуславливает процент порчи в 10—15% (нормально 2—3%)». Это заключение РКИ было сделано на основе «нормальной» практики отгрузки овощей еще до картофельной эпопеи.

Весьма значительны также потери мяса, масла, яиц, рыбы. Тов. Свищев оценивает «потери в сфере обращения в 31—35% от всей продукции, поступающей от с.-х. производства в товарооборот». «Конечно—пишет он—все эти потери не представляются возможным сбересть. В каждом из звеньев должна будет существовать так называемая «нормальная» потеря. Но если даже отбросить эту нормальную потерю, то мы все же теряем около 25% всей товарной продукции вследствие «ненормальной» порчи». В денежном выражении эти ненормальные потери составляют 100 млн. рубл. для одной Украины. Значительны также потери продовольственных продуктов в самом процессе потребления. Р. Кучинский исчисляет потери в довоенной Германии в процессах потребления в размере 22% всех потребляемых калорий.

Р. Пирль, автор большого исследования о народном питании в САСШ, оценивает потери в питании САСШ: белков—5%, жиров—25% и углеводов—25%.

Исследования отбросов в Нью-Йорке показали, «что 27% найденных отбросов были еще годны к употреблению в тот момент, когда они были брошены в помойное ведро. Из них $\frac{1}{3}$ составляли хлеб и $\frac{1}{6}$ —мясо». Нам неизвестны данные о потерях в процессе потребления в СССР. Думаем, что они не на много ниже «заграничного уровня», если не выше.

Неоднократно поднимался вопрос об организации сбора домашних отбросов. Приводились исчисления, которые сулили таким образом вовлечение в оборот добавочного сырья для переработки и экспорта на сумму до 200 млн. рубл. Однако до сих пор этот вопрос практически мало продвинулся.

Надо полагать, что процессы обобществления питания, если они будут подняты на иной качественный уровень, а также более широкая научная проработка вопросов питания, сопутствующая процессам обобществления—позволит более радикально решать и вопросы использования продукции, в частности, в виде отбросов.

1929/30 г. сделал гигантский скачек в области обобществления производства и распределения с.-х. продукции. Это создает чрезвычайно благоприятные условия для организованной, целеустремленной борьбы за повышение использования с.-х. продукции. Приведенные данные показывают, что на этом пути имеются значительные ресурсы, могущие заметно облегчить продовольственное напряжение. Нужно их поднять и довести до потребителя.

Мы только едва приподняли завесу средних, или суммарных, всесоюзных показателей, за которыми скрывается море потерь.

Мы показали только некоторые виды прямых материальных потерь, мы показали вскрытые залежи иммобилизованной продукции. Но это только капля в море.

А потери от замедленности производственных, строительных процессов, от неиспользования транспортных средств, от неиспользования наличных и потенциальных энергетических ресурсов человека, стихии и т. д., и т. д.

Огромное количество потерь может быть устранено сегодня-завтра мероприятиями несложными, не столько требующими капитальных затрат, сколько доброй воли. Другие потери могут быть преодолены только в перспективном, генеральном плане, но их нужно осознать сейчас, в борьбу с ними нужно вступить немедленно. Идея их преодоления должна быть положена в основу генерального плана, но часть мероприятий можно осуществить на отрезке ближайших контрольных цифр.

При обсуждении контрольных цифр транспорта на 1929/30 г. Г. М. Кржижановский выдвинул перед транспортниками генеральную задачу—повышения эффективности двигательной силы.

Транспорт обладает наибольшими ресурсами двигательной силы—в 10 млн. лошадиных сил. Но эти ресурсы используются до

смешного мало. Коэффициент их полезного действия определяется в пределах, кажется, 10%. Из 10 млн. лошадиных сил—9 исключаются из хозяйственного оборота страны. Тов. Кржижановский выдвинул идею такого сочетания интересов транспорта и районного хозяйства в деле использования двигательной силы, при котором коэффициент полезного действия был бы значительно увеличен. Каждый день промедления в ее осуществлении является не только потерей грандиозных возможностей, но и расширенным воспроизводством потерь, обусловленных ростом транспорта на старой энергетической базе. Но рядом с такой генеральной задачей имеются совсем близкие задачи, с разрешением которых мы даже запоздали. Решение этих задач не требует крупных капитальных затрат и, во всяком случае, они по плечу текущему или ближайшему году.

Объективные предпосылки для планирования, во времени и пространстве, подавляющей части перевозок—вполне созрели. Однако, практика применения действительно плановых перевозок—очень ограничена, если не сказать больше. Сахаротрест проделал необходимую работу по переводу своих перевозок на плановые рельсы. В результате—экономия исчисляется в размере до 30%. Эта цифра является косвенным показателем возможных результатов от повышенного использования перевозочных средств. Этот процент экономии можно считать показательным для определения примерной эффективности от реального перехода на всеобщее планирование перевозок. Как известно, Резинотрест производит галоши только на двух предприятиях: в Москве и Ленинграде. Вся продукция продается за год вперед по генеральным договорам с областной и республиканской кооперацией и госторговлей. Кроме того имеется специальное Акционерное общество «Транспорт», задачей которого является концентрация грузов разных отправителей для обеспечения отправки полнотонных вагонов или даже маршрутов. И тем не менее, только 23% всех галош отправляется полнотонными вагонами, остальные—мелкими партиями. Оказывается, что система тарифов не стимулировала до сих пор грузоотправителей к укрупненным отправлениям. Предложенная хозяйственными организациями система веерных отправок¹ встречала на практике непреодолимые затруднения и в результате—недоиспользование перевозочных средств и замедление грузооборота.

¹ Сущность веерной системы заключается в следующем:

Товар, предназначенный для целого ряда пунктов, расположенных по одному направлению, отправляется полнотонным вагоном с применением партийного тарифа (ныне применяется тариф мелких отправок) до центрального для данного района пункта, являющегося переломным. В данном пункте предназначенный для него товар выгружается, а остальной, без вывоза его со станции, уже мелкими партиями (веером) отправляется в остальные пункты по всем направлениям, кроме обратного. Эта система дает возможность значительно повысить использование подвижного состава транспорта (крайне недостаточного), ускорить капиталоборот, благодаря ускорению продвижения грузов, сократить хищения и потери товара в пути, избежать обратных перевозок.

Проведенная в Госплане СССР работа по изысканию путей рационализации тары совершенно неожиданно вскрыла, какие крупные транспортные ресурсы остаются неиспользованными.

Выяснилось, что в нормальный 16,5-тонный вагон из-за разных размеров и громоздкости бочек грузится всего лишь 10-ю т растительных масел.

А между тем при установлении стандарта на бочку от растительного масла в 0,41 т, полезная емкость вагона может быть использована на 100%. При общей перевозке растительных масел в 362 тыс. т и средней дальности перевозок в 1 100 км, транспорт теряет при перевозке масла от неиспользованной емкости вагонов свыше 2 млн. руб. и 154.464 вагоно-дней.

Другой пример с хлопком.

Средняя нагрузка нормального вагона советским хлопком составляет 10,3 т. Импортный, американский хлопок при упаковке его в рулоны грузится по 14 т в вагон. При правильно поставленной прессовке хлопка можно достигнуть 100% использования вагонной емкости. Но даже по сравнению с перевозками американского хлопка транспорт теряет свыше 2 млн. руб. и 210 тыс. вагоно-дней.

Перевозка сена и соломы производится в еще менее благоприятных условиях.

Ныне установленная норма погрузки сена и соломы в крытый вагон равна 7 т (фактическая норма колеблется между 5,5—6,1 т) и 10 т на платформе, в то время как в довоенное время соответственно были установлены нормы в 10 и 12,3 т.

В условиях планового хозяйства минимальные нормы должны быть равны 10,8 т в крытом вагоне и 15,75—16,5—на платформе. Эти нормы могут быть достигнуты за счет лучшей прессовки и установления размера кипы, наиболее отвечающем кратности вагона. Из-за неэкономной загрузки вагонов сеном и соломой, транспорт напрасно загружает при перевозке 709 тыс. т сена (масса, перевезенная в 1925/26 г.) 450.000 вагоно-дней и 4.610 паровозов.

В нынешней практике перевозки с.-х. машин (перевозка которых должна гигантски увеличиться в ближайшие годы) использование вагонной емкости едва достигает одной трети, а между тем отдельные предприятия с.-х. машиностроения, благодаря стандартизации упаковки, уже достигли использования 66% емкости вагонов.

Мы не станем более множить этих данных, но и приведенные свидетельства о недоиспользовании значительных транспортных ресурсов, по причинам более чем неуважительным для планового хозяйства.

Все перечисленные потери на транспорте, обусловлены были бесплановостью, разрывом на стыке транспорта с грузоотправителями. Но вот имеющиеся в нашем распоряжении данные говорят о том, что транспорт с наибольшей расточительностью осуществляет «свои собственные» перевозки. Как известно, директивными и правительствен-

ными органами была проведена большая, напряженная кампания по сокращению технической звенности, по максимальному выпрямлению путей товаропродвижения. Оказывается, эта кампания докатилась только до ворот транспорта и здесь тихо умерла. Товар, потребляемый транспортом, как правило, завозится от поставщика на главный склад дороги; оттуда через некоторое время, часто самое короткое, этот товар вновь погружается в вагоны и отправляется на участковый склад. Участковые склады расположены по обе стороны главного склада; нередко, поэтому, товар с главного склада увозится в обратном направлении. С участкового склада товар движется затем на склады потребителя. Транспортные услуги оказываются самыми дорогими для самого же транспорта. Не потому ли, что они «даровые»? При таких условиях трудно рассчитывать на проектировку мероприятий, повышающих народнохозяйственную эффективность.

В сентябре месяце, а еще более в октябре, обнаружались значительные затруднения с перевозкой хлеба и картофеля. Потребовались энергичные действия прокурора для того, чтобы ликвидировать транспортные пробки, закупоривающие движение.

13 ноября с. г. работник НКПС т. Бессонов поместил в печати данные, характеризующие неравномерную среднесуточную нагрузку по месяцам. Эти данные охватывают 4 года—1925/26 г., 1926/27 г., 1927/28 г. и 1928/29 г. Следовательно, эти данные могли быть использованы их автором с таким же успехом и до контрольных цифр. Автор резюмирует свои расчеты следующим образом: «16% огромного основного капитала ж.-д. транспорта, суммой не менее 1,5 млрд., работает только один месяц в году и свободно могли бы быть обращены на другие цели (в том числе и на самом транспорте), если бы мы организовали равномерное движение грузов по месяцам. В переводе на язык цифр это означает, что мы затрачиваем основные фонды транспорта—размером в 1,5 млрд. рубл.—чтобы избежать расходов на сооружение 250—300 млн. рубл. Невольно хочется вместе с автором воскликнуть: «Нечего сказать, хорошенькая социалистическая арифметика». Такие ошибки не могли не отразиться на контрольных цифрах, представленных НКПС'ом. Пойдут ли теперь работники НКПС'а на исправление плановых ошибок. Еще не поздно. Уступят ли они в новом строительном сезоне 250 млн. рублей в пользу складского строительства. Хватит ли мужества на реальные мероприятия?

Кстати, прежде чем окончательно решить вопрос об адресате использования этих 250 млн. рублей, мы советуем экономистам из НКПС'а обратить внимание на следующих два фактора: во-первых, на степень использования наличного складского фонда и в частности того фонда, который имеется в распоряжении НКПС. Благо, по поручению правительства такое обследование произведено. Имеются бесспорные резервы. И, во-вторых, приведенные нами выше факты об использовании подвижного состава даже в период «когда транспорт равномерно загружен» свидетельствует о том, что «равномерная за-

грузка» это далеко не полное решение проблемы. Советуем также подсчитать т. т. из НКПС'а, какая часть основного капитала транспорта работает вхолостую даже в период полной его загрузки, даже при перевозках материалов, потребляемых самим транспортом. Транспорт, связывающий производителя с потребителем, представляет тот участок народного хозяйства, на котором с наибольшей полнотой выявляются наши огромные потери, обусловленные недостаточной активизацией, недостаточным использованием грандиозных плановых преимуществ нашего хозяйства.

Все описанные выше потери показывают, что на данном этапе советского хозяйства еще весьма значительны потери, обусловленные не столько нерациональной организацией каждого трудового процесса, взятого в отдельности, сколько еще неплановостью в использовании труда во всем общественном производстве, взятом в целом, и, в частности, на самих плановых его участках.

Особенно значительны потери энергии человека в домашнем и сельском хозяйстве, хотя какие гигантские ресурсы «топлива» (продовольствия, одежды) затрачиваются на производство и поддержание этой энергии. По данным обследования РКИ только в домашнем хозяйстве затрачивается около 4 млн. рабочих дней, в то время как во всей нашей промышленности занято немногим более двух миллионов человек.

Итак от угара, браков, отходов в отдельной производственной ячейке, до сложнейших проблем генерального плана, но проблем, требующих активного плана действия уже сегодня! Два ряда потерь. По обеим нужно открыть огонь сразу. Они органически между собой связаны. Такова диалектика планового хозяйства. В этом—одно из его крупнейших преимуществ.

II. Борьба с потерями

Борьба с потерями широко развернулась в капиталистических странах. Совершенно небывалые материальные и энергетические потери, какие терпело мировое хозяйство в период войны, поставили в упор задачу иной организации народного хозяйства.

Классический образец новой организации хозяйства в период войны, показали Германия и, в значительной мере, САСШ.

Однако задачи и идеология этого «планового хозяйства» были крайне отрицательны по своей природе («все для войны»). В основе всего этого плана лежала игра противоположных разнородных интересов (временно породнившихся) капиталистических групп, группочек и лиц. Ясно, что эта карикатура на плановое хозяйство неминуемо будет взорвана развитием капиталистических противоречий, перманентными кризисами и крахом капиталистического строя.

Американский экономист Чез, в своей известной книге «Трагедия расточительности», с тоской вспоминает о золотом периоде американ-

ского хозяйства, когда был установлен «военный контроль над промышленностью». Он приводит следующее заявление Совета национальной обороны Соединенных Штатов: «Промышленные и экономические достижения Америки во время войны, несмотря на уменьшение рабочей силы и отвлечение производительного труда для работы на нужды войны, показывают полную возможность для народа поддерживать для своего населения уровень жизни на той же высоте, что и до войны и даже выше». Чэз задается вопросом: «Как это случилось? Что за чудо произошло?»

Чэз не учитывает одного из источников этого чуда: ограбления Америкой других стран на военных поставках, до и после вступления в войну, обогащения за счет обнищания других стран. Тем не менее ответ Чэза весьма характерен. «Что за чудо произошло. Никакого чуда, только здравый смысл. Воюющие нации, ставшие лицом к лицу с великой национальной опасностью, и действующие под влиянием того психологического единения, которое создается у групп людей под влиянием общей опасности, реорганизовали свою промышленную систему, принимая за основу ту простую истину, что прямая линия является кратчайшим расстоянием между двумя точками. В мирное время об этом принципе забывают; так, например, в 1925 г. он уже не применяется».

Гигантское обострение классовых интересов в послевоенный период постановило в упор перед капиталистическим хозяйством проблему широкой рационализации. Во главе рационализаторского движения в Америке, развернувшегося под флагом «борьба с потерями», встал крупный организатор, нынешний президент Гувер. Мы не станем описывать историю этого движения. В советской литературе имеются достаточные материалы, освещающие это движение. Нас интересуют результаты. Несмотря на проделанную большую работу по изучению потерь в американском хозяйстве (преимущественно в промышленности), несмотря на участие в этом движении крупнейших экономистов и инженеров, предварительные итоги этого движения для народного хозяйства оцениваются в 600—700 млн. рублей (не считая автомобильной промышленности), вместо возможных 15 миллиардов рублей. В борьбу с потерями были втянуты сотни предприятий и сотни тысяч рабочих. Деловые американцы агитировали и словом и долларом. Поступало не мало ценных предложений, но... борьба с потерями велась широким, распыленным фронтом, причем каждое предприятие действовало совершенно изолированно. Вот что писал Ленин о капиталистической рационализации: «Все эти громадные усовершенствования делаются против рабочего, ведя еще к большему подавлению и угнетанию его и при этом ограничиваясь разумным, рациональным распределением труда внутри фабрики. Естественно, является мысль: а распределение труда внутри всего общества?.. А во всем общественном производстве остается и растет хаос, приводящий к кризисам, когда накопленные богатства не находят покупателей, а мил-

лионы рабочих гибнут и голодают, не находя работы». (Сочинения, 2 изд., т. XVII, стр. 248).

В настоящее время мы являемся свидетелями чрезвычайно интересной попытки перевести борьбу с потерями на «плановые» народно-хозяйственные начала. Америку начинают уже трясти первые приступы обычной капиталистической лихорадки, приступы нового кризиса. Гувер разворачивает кампанию по преодолению надвигающейся болезни. Им разработана программа действий. Содержание ее известно, но по замыслу—это что-то вроде «контрольных цифр» американского хозяйства. Эти «контрольные цифры» Гувер как президент, «рекомендует» в качестве лекарства «капитанам» крупной индустрии и банкирам. Однако американский буржуа считает себя вылечившимся лишь тогда, когда гибнет его конкурент. И каждый спасается на свой лад. Газеты сообщают, что на следующий день после совместного заседания президента с промышленниками, обещавшими «процветать»—Форд, наиболее дальновидный из них, остановил работу двух своих фабрик.

Надо полагать, что и эта новая фаза движения по борьбе с потерями даст в результате те же ножницы между «планом и действительностью», что и прежняя.

Как стоит проблема потерь в советском хозяйстве? Как нужно подойти к решению этой проблемы?

О том, что наши потери чрезвычайно велики—свидетельствует первая часть нашей статьи. Но что такое потери в советском хозяйстве?

Это—неиспользованные для блага трудящихся материальные и энергетические ресурсы—наличные и потенциальные—вполне достижимые при нашей, наиболее высокой во всем мире, социальной структуре народного хозяйства, и даже при нынешнем уровне производительных сил и состоянии наших технических знаний. Организационные дефекты в нашем хозяйстве, недостаточная выявленность этих ресурсов и недостаточно активное творческое развертывание работ по поднятию уже выявленных ресурсов, все это можно и должно устранить в ближайшее время.

Борьба с потерями в советском хозяйстве это—социалистическая рационализация. Социалистическая рационализация возможна только на основе единого хозяйственного плана.

Но могут ли наши контрольные цифры в настоящее время служить базисом для того, чтобы от них можно было отправиться на борьбу с потерями? Думаем, что далеко не в достаточной мере. Приведенные нами вначале данные о качестве наших балансовых расчетов частично свидетельствуют об этом. В наших контрольных цифрах преобладают количественные показатели. Такие крупнейшие плановые проблемы как вопрос о межрайонных и внутрирайонных связях, являющиеся решающими при отыскании путей преодоления потерь,—не выявлены. В наших контрольных цифрах проблемы качества нашего хозяйства в тени, а между тем эти незримые качественные

процессы обуславливают решающие сдвиги. Мы уже указывали на то, что при составлении контрольных цифр мы явно недооценивали наших ресурсов. Многие из товарищей, оценивавших перспективу только сквозь призму разрозненных количественных показателей, находили опору в конъюнктурных напряжениях, свидетельствовавших, однако, не столько об исчерпании ресурсов, сколько о недостаточном их использовании.

Наши контрольные цифры недостаточно выявляют все преимущества планового хозяйства. На это указывал и тов. Кржижановский, сославшись в виде примера на то, что социалистическое соревнование не было учтено в контрольных цифрах на 1928/29 г. Пятилетний план не учел крупнейших ресурсов, связанных с введением непрерывного производства. И нужно прямо сказать, что основной опасностью для нашего генерального плана и последующих контрольных цифр, которые должны решать крупнейшие реконструктивные задачи, является крайняя недостаточность качественных показателей. Мы имеем уже образец того, как не надо составлять генерального плана. Это гипотеза т. Сабсовича, построенная в основном на одном допущении, что наша промышленность будет увеличиваться ежегодно на 20%. Эта, еще столь недавно смелая в глазах многих людей, гипотеза поблекла перед фактами, происшедшими через несколько месяцев после ее рождения. И это не случайно. Эта гипотеза смотрела назад, на достигнутые темпы, но из-за отсутствия качественных показателей она за средними процентами не могла учесть до поры до времени скрытых ресурсов.

Как тов. Сабсович ставит проблему «догнать и перегнать»? Он считает, что через 15 лет мы догоним Америку. При этом главным критерием являются размеры основного капитала, размеры продукции, но не степень использования того и другого. А между тем последнее весьма важно. Нужно ли нам столько же тракторов, чтобы осуществить индустриализацию сельского хозяйства в масштабе равном Америке? Уже сегодня наш трактор находится в работе 1.700 часов в году, а на тракторных станциях 2.500 часов. В Америке трактор работает только 420—500 часов. Таким образом, наш трактор будет по своей производительности и эффективности равняться 5 тракторам американским. Сейчас в Америке 800 тыс. тракторов, а у нас по отработанному варианту плана наличие тракторов к концу пятилетия определяется в 500 тыс. шт. В настоящее время план пересматривается. Он увеличивается до 800 тыс. штук. Если даже количество тракторов в ближайшие три года в американском хозяйстве удвоится, то в области индустриализации сельского хозяйства мы все же значительно обгоним Америку, хотя и тракторов у нас будет вдвое меньше.

А ведь при этом мы не учитываем, какие имеются возможности для использования тракторов в несезонное время. Например на лесозаготовках. Можно ли при таких условиях говорить, что задача

«догнать и перегнать» будет решена только в том случае, если мы непременно построим такое же количество тракторов, как и Америка.

Вот другой пример. Мы уже ссылались на выдвинутую Г. М. Кржижановским смелую идею о комбинированном использовании двигательной силы на транспорте и в районном хозяйстве. Это сочетание может дать даже без особых новых изобретений такой гигантский перевод потенциальных ресурсов в кинетические, которые совсем по новому будут решать проблему преодоления пространственных (и не только пространственных!) лимитов. Вытекает ли из этого, что мы непременно должны произвести такое же количество паровозов, какое производит Америка, и при том такой же «усовершенствованной» конструкции. Даже Америка не может идти на сколько-нибудь широкое массовое электрифицирование железных дорог. Американские капиталисты не пойдут на преждевременную амортизацию огромного основного капитала, находящегося в железнодорожном деле. Капиталист работает ради своей прибыли. Кроме того, в капиталистической Америке невозможно сочетать интересы отдельных железнодорожных компаний с разнородными интересами почти всех американских штатов, городов, в целях кооперирования их на основе использования единой энергетической базы.

А у нас? Только косность, временное непонимание грандиозности и эффективности поставленной задачи реконструкции транспорта может явиться лишь временным препятствием. Остальные пути открыты.

Поэтому попытка подойти к построению генерального плана путем копирования и переброски опыта из-за границы к нам может привести к тому, что мы в гигантском масштабе воспроизведем те потери, которые несет капиталистическое хозяйство. Очевидно, что пересадку к нам передовой техники капиталистического хозяйства нужно осуществлять на основе своего плана социалистической реконструкции. Необходимо немедленно развернуть большую коллективную идеологическую и методологическую работу по составлению генерального плана, в частности по построению новой системы показателей генерального плана. Эта работа должна развернуться по следующим линиям:

Во-первых, необходимо выявить систему показателей, которые бы с наибольшей полнотой вскрывали роль организационных моментов в реализации ресурсов народного хозяйства.

Во-вторых, необходимо, по возможности, освободиться от плена ценностных показателей, необходимо построить систему натуральных показателей. Мы не считаем это утопией даже для ближайшего отрезка времени. В виде иллюстрации сошлемся на интересную попытку одного украинского профессора, который построил систему энергетических показателей. Эта попытка квалифицируется, правда, как неудачная, но следует рассчитывать, что то, что оказалось не под силу одному человеку, сумеет разрешить большой коллектив.

В-третьих, нужно будет перестроить систему наших показателей таким образом, чтобы избавиться от власти средних. Средние и суммарные показатели нам, конечно, нужны; но нужны одновременно показатели лучшего и худшего в нашем хозяйстве, для того, чтобы определить размер тех ресурсов, которые остаются еще не мобилизованными.

Наконец, должен быть поставлен и разрешен вопрос о построении, хотя бы в порядке первого приближения, системы коэффициентов, определяющих взаимные межотраслевые и межрайонные связи. Эти закономерности до последнего времени устанавливались слишком прикидочно, кустарно. В основе их были положены заявки организаций, экспертные прикидки и средние показатели за прошлое время. Нам нужно совсем другое. Нам нужна система показателей, построенных на научно поставленной работе по технико-экономическому нормированию, от отдельных трудовых процессов до комплексов хозяйственных явлений. Конечно, эти нормы не должны рабски экстраполировать прошлое. Они должны ориентироваться на лучшие из имеющегося, на лучшее из возможного.

Борьба с потерями — это борьба за качество плана.

Но для того чтобы обеспечить высокое качество плана — этого основного орудия социалистической рационализации, — чтобы обеспечить действенность плана, недостаточно только методологического перевооружения. Необходимо широко поставить выявление, изучение потерь не только на основе запаздывающего статистического материала, отражающего только прошлое, но и путем организации массового движения трудящихся на борьбу с потерями. Выявленная потеря — это жестокий бич, который не дает возможности спокойно изобретать беспочвенный, нежизненный план, это необходимая предпосылка для создания целеустремленного плана преодоления потерь.

Инициатива трудящихся масс в деле выявления потерь, творчество трудящихся, направленное на преодоление потерь, используются далеко еще недостаточно и не вполне рационально.

Мы можем и должны разворачивать движение по борьбе с потерями гораздо шире, чем это сделали американцы. Методы нашей борьбы должны быть экономнее, эффективнее. Однако целый ряд приемов и мер по борьбе с потерями на фабриках и заводах, деловитость и энергия, с которой американцы проводят свою работу, должны быть перенесены в практику нашей работы. Но нужно при этом учесть главное: так как движение по борьбе с потерями в Америке не может устранить основной и исходной причины всех потерь — капиталистического хозяйства, то усилия американских рационализаторов, несмотря на огромную энергию и личные таланты, поневоле распылены и бесплодны. Они ограничиваются организацией внутри фабрики, и преодолением потерь зависящих только от самой фабрики. Они бессильны изменить организацию и распределение труда во всем обще-

ственном производстве, они бессильны устранить хаос капиталистического хозяйства. Для этого надо разрушить капиталистический строй.

Рационализаторское движение внутри нашей страны разворачивалось до сих пор, главным образом, по заграничным стандартам и штампам, не учитывая преимуществ нашего хозяйства. Оттого это движение не вышло еще на широкую дорогу, не мобилизовало широких масс трудящихся — рабочих, инженеров, техников, экономистов и т. д. Мы не можем ограничиться миллионами отдельных ударов по миллионам потерь. Мы должны вскрыть самые явления потерь, распространенность этих явлений, их общие причины, как бы они глубоко не лежали. Уничтожение плановыми мероприятиями этих общих причин сразу освобождает наше хозяйство от огромного поля потерь. На миллионы выявленных потерь мы должны ответить сотнями сокрушающих, организованных ударов.

Вот почему перенесение к нам полностью американских методов по борьбе с потерями — означало бы для советского хозяйства допущение огромной потери.

Вот почему движение на борьбу с потерями нужно теснейшим образом связать со всей плановой системой нашего Союза, опираясь в первую очередь на социалистическое соревнование и ударные бригады.

В эту борьбу должны быть втянуты широчайшие массы трудящихся. Борьба с потерями вскроет то реальное, конкретное зло, которое гнездится в нашем хозяйстве, она прорвет бумажную пелену статистических средних, которая до последнего времени обескровливала нашу плановую мысль, а, следовательно, сужала размах плановых мероприятий. Маленький удачный опыт на каком-либо участке нашего хозяйства должен быстро перемещаться в фокус общественного внимания и переростать в большое дело. Борьба с потерями — это борьба за темпы.

Борьба с потерями будет способствовать также и усилению организационного напора трудящихся масс, напора, требующего от рабочих, от инженеров, от хозяйственных регулирующих и плановых органов более смелого и интенсивного разворачивания работ по ускорению социалистической стройки.

Это движение должно быть развернуто по единому плану, единой программе, для того, чтобы обеспечить необходимую «кооперацию и специализацию» отдельных элементов этого движения.

Борьба с потерями — это борьба за качество плана, за качество его выполнения.

Ход советской машины переключен на новые скорости. Пятилетний план — труднейший этап на пути к социализму — должен быть покрыт в четыре года. В четыре ли? Возможно, что и раньше.

Вчера еще море мельчайших крестьянских хозяйств отделяло нас от социалистического берега, сегодня, на наших глазах, со дна этого моря поднимаются острова сплошной коллективизации. Еще сегодня наш хозяйственный организм раз'едает язва бюрократизма, а наш быт еще сковывают старые цепи, но уже сегодня, наряду со звоном цепей, слышна и близко музыка социалистического будущего. Проблема организации быта на социалистических основах придвинулась вплотную. Интенсивное строительство совхозов и промышленных гигантов ставит в программу дня строительство новых городов. Будем ли мы их строить по-старинке или по-иному. Решать конкретно проблему социалистического города, это значит определить (найти) «модель» социалистического быта. Уже широкой волной развивается дискуссия о социалистическом быте. Она должна будет всколыхнуть широчайшие массы трудящихся. Это будет «последний и решительный бой» с ветхим Адамом. Ближайшей весной начнется строительство новых городов. Через год, через два должны появиться первые островки подлинного социализма.

Вчерашние оптимальные планы превращаются сегодня в минимальные. Такова логика и практика социалистического строительства. Борьба с потерями — борьба за максимальное ускорение социалистического строительства.