

М. Манин-Карлин

Осенние перевозки

I

Пройденные этапы двухлетней борьбы за выполнение пятилетнего плана свидетельствуют о том, что и в планах на особый квартал и 1931 г. найдет отражение воля партии и рабочего класса к завершению пятилетки в четыре года, к значительному ее перевыполнению.

Исключительно высокие темпы роста промышленности и сельского хозяйства страны будут иметь своим результатом дальнейшее увеличение грузооборота транспорта. Грузооборот возрастет более быстро, чем до сего времени. В 1926/27 г. железнодорожный грузооборот достиг довоенных размеров, к 1929/30 же году он превысил довоенный уровень на 82%. За три года (1926/27—1929/30 гг.) грузооборот железных дорог дал прирост на 77%, а по первоначальным предположениям на 1930/31 г. прирост за один год намечался в размере 41% к грузообороту 1929/30 г.

Работа транспорта в особом квартале в значительной мере предопределяет готовность его к выполнению стоящих перед ним задач третьего года пятилетки. В период октябрь—декабрь должна быть развернута значительная подготовительная работа по реконструкции транспорта, в первую очередь по введению автоблокировки и автотормозов. В этот же период железнодорожный транспорт должен добиться улучшения эксплуатационных измерителей по среднесуточному пробегу паровозов и вагонов, по увеличению общей коммерческой скорости поездов. В предъявлении клиентурой грузов к погрузке должен быть достигнут резкий перелом. Особый квартал должен стать периодом укрепления намеченной системы планирования перевозок. В эти 3 месяца должна быть заложена база для правильного регулирования грузовых потоков, рационализации направления тех потоков, которые сложились под влиянием случайных факторов периода капиталистического хозяйствования.

Каковы же перспективы перевозок в особом квартале и ближайшие задачи транспорта и клиентуры?

Начиная с 1926/27 г., когда грузооборот железных дорог достиг и превысил довоенный уровень, среднесуточная погрузка за период 1926/27—1929/30 г. показывает следующий рост (в вагонах и процентах):

1926/27 г.	1927/28 г.	Рост к 1926/27 г. в процентах	1928/29 г.	Рост к 1927/28 г. в процентах	1929/30 г.	Рост к 1928/29 г. в процентах
27.884	31.185	111,8	36.738	117,8	45.768	124,6

Несмотря на значительное невыполнение плана погрузки в июле—сентябре 1930 г., отмеченное в решении ЦК партии от 10/IX 1930 г., 1929/30 г. дает все же наивысший процент роста погрузки.

Однако нельзя пройти мимо тех прорывов, которые имели место в июле, августе и сентябре. Анализ причин невыполнения установленных планов погрузки в сочетании с изучением материалов по наиболее важным отраслям народного хозяйства поможет нам ориентироваться наиболее правильно в транспортной конъюнктуре ближайших месяцев.

Разрыв плановых предположений и фактической погрузки в июле, августе и сентябре с. г. по всей сети железных дорог и наиболее важным грузам характеризуется в основном нижеследующими цифрами (в вагонах):

Наименование статей погрузки	Июль 1930 г.		Июль 1929 г.		Август 1930 г.		Август 1929 г.		Сентябрь 1930 г.		Сентябрь 1929 г.	
	План	Выполнение	План	Выполнение	План	Выполнение	План	Выполнение	План	Выполнение	План	Выполнение
Вся погрузка	56.532	47.466	39.838	58.488	45.013	41.001	57.478	46.746	42.299	6.306	6.306	6.306
Хлебные грузы	2.286	2.154	1.521	5.754	4.651	3.228	7.761	6.746	6.306	6.306	6.306	6.306
Уголь	7.214	5.397	5.776	6.853	4.505	5.348	6.004	4.888	5.202	5.202	5.202	5.202
Нефть	3.248	3.114	2.372	3.353	2.969	2.539	3.271	3.114	2.419	2.419	2.419	2.419
Дрова	3.900	2.161	1.878	3.235	1.519	1.986	2.374	1.562	1.773	1.773	1.773	1.773
Лесные материалы	8.700	7.031	5.275	8.691	5.847	5.176	8.104	5.439	4.330	4.330	4.330	4.330
Строительные материалы	12.610	9.906	6.455	11.469	8.060	5.993	8.953	6.637	5.096	5.096	5.096	5.096

Хотя фактическая погрузка в 1929/30 г. по хлебу, лесным и строительным материалам превышает погрузку этих грузов в соответствующие месяцы 1928/29 г., наблюдается общее значительное невыполнение планов. Погрузка же угля и дров в течение августа и сентября 1930 г. ниже фактической среднесуточной погрузки за те же месяцы прошлого года.

В незначительной части недогруз следует отнести за счет неподачи вагонов. И это имело место при стопроцентной обеспеченности запроектированного грузооборота подвижным составом, в особенности крытыми вагонами.

В октябре фактическая погрузка достигает около 80% утвержденного плана (план погрузки 63.377 вагонов в сутки). В этом месяце клиентура, в соответствии с общим ростом продукции всех отраслей народного хозяйства, увеличивает также предъявление грузов. Среди причин октябрьского недогруза на первом месте стоит неподача вагонов железными дорогами.

Недостаточно четкая регулировка подвижного состава приводила к тому, что на одной железной дороге или даже участке дороги находилось значительное количество неиспользованных вагонов, на другой — ощущался недостаток подвижного состава.

Систематическое невыполнение эксплуатационных измерителей по среднесуточному обороту вагонов и паровозов и падение трудовой дисциплины на транспорте также являются причинами систематического недогруза. На обороте вагонов отражается также задержка подвижного состава под погрузкой и выгрузкой, как следствие общей нехватки рабочей силы и плохой ее организации. В полном забвении также механизация погрузочно-разгрузочных работ.

На ряду с этим при повышающихся требованиях лесной промышленности в отношении открытых платформ парк последних может оказаться в ближайшее время явно недостаточным для безболезненного выполнения перевозок лесных строительных материалов. Удельный вес платформ в общем грузовом парке должен быть пересмотрен в сторону его увеличения. Уже в текущем квартале промышленность должна усилить выпуск платформ для железных дорог.

Причины недоналива нефтепродуктов — задержка в выполнении промышленностью заказа на изготовление цистерн и невыполнение железными дорогами заданных измерителей среднесуточного пробега вагонов. Эти препятствия не объективного порядка и должны быть преодолены. Обязательства промышленности по выпуску цистерн должны быть выполнены.

Дополнительный выпуск цистерн, маршрутизация перевозок, выполнение установленных норм оборота маршрутов и отдельных цистерн, сокращение средних рейсов цистерн путем рационального прикрепления пунктов до-

бычи и переработки нефтепродуктов к пунктам их потребления, своевременная подготовка нефтехранилищ, круглосуточный бесперебойный налив и слив, передача части нефтепродуктов на воду с максимальным использованием наличного речного и морского тоннажа — эти мероприятия ближайших месяцев позволят встретить в необходимой готовности повышенные перевозки нефтепродуктов третьего года пятилетки. Ибо не может быть речи о том, чтобы добыча нефти в минимальнейшей степени сжималась вследствие недостатка цистерн или их нерационального использования.

Выше мы отметили, что большой недогруз против плана в период июль—сентябрь лишь в некоторой части можно отнести за счет нечеткой работы транспорта. Примерно на 70% невыполнение плана за истекшие 3 месяца явилось следствием непредъявления грузов к перевозке.

Прорыв в угольной промышленности, причины которого охарактеризованы в постановлении ЦК КП(б)У от 4/Х по докладам тт. Молотова и Лобова, неумелое руководство сплавом лесных материалов, недостаточно интенсивный вывоз древесины из леса к железной дороге, слабая вербовка рабочей силы на вывозные, сплавные и погрузочно-разгрузочные работы, необеспеченность части рабочей силы жильем и продовольствием, недостаточный темп хлебозаготовок и др. обусловили цифру погрузки, находящуюся в несомненном противоречии с общим ростом всего народного хозяйства.

В особом квартале перед транспортом и клиентурой стоит задача не только покрыть прорыв предыдущего квартала, но и дать дальнейшее увеличение погрузки и перевозки по сравнению с плановыми предположениями на истекший квартал. Кроме того в плане на ноябрь и декабрь должно найти отражение сезонное увеличение грузооборота за счет хлеба и плодо-овощей, характерное для периода усиленных осенне-зимних перевозок.

Составленные плано-эксплуатационными управлениями НКПС (б. районные комитеты по перевозкам) планы погрузки на особый квартал дают следующую работу транспорта (в вагонах):

	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Вся погрузка по сети	61.410	59.567	57.050
Хлеб	8.754	7.145	5.527
Уголь	7.247	8.058	8.647
Дрова	2.538	2.919	3.934
Лесные материалы	5.749	5.359	5.954
Нефтепродукты	3.791	3.789	3.512

Анализ планов погрузки по отдельным грузам дает основания для вывода о необходимости увеличения этого плана работы транспорта путем повышения норм погрузки хлебных и топливных грузов.

Вследствие отставания в хлебозаготовках наибольшие перевозки хлебных грузов переносятся на октябрь и частично на ноябрь. Это дает основание для увеличения норм погрузки хлебных грузов в эти месяцы. Исходя из этих соображений, Особое совещание по перевозкам установило норму погрузки хлеба для октября в 9.945 вагонов.

Постановлением правительства план добычи угля на октябрь—декабрь значительно увеличен. По всем районам производственная программа на этот период составляет 21.270 тыс. т (Донбасс 16.270 тыс. т), что дает увеличение против фактической добычи истекшего квартала более, чем на 100%. Соответственно этому должно значительно возрасти предъявление к погрузке угля. Погрузка угля должна достигнуть в конце особого квартала 10.000—11.000 вагонов в сутки по всем угольным бассейнам.

Далее должны быть пересмотрены в сторону увеличения нормы погрузки лесных материалов и дров в связи с директивами СТО о мерах к извлечению сплавной древесины из воды и по усилению вывоза дров и лесоматериалов из леса с дальнейшей перевозкой их по железной дороге.

Снижение топливных запасов на заводах и фабриках, сезонное снабжение деревни и города керосином, автомобилизация страны, усиление экспорта, пуск новых фабрично-заводских единиц, электростанций и т. д. должны обеспечить постоянный рост перевозки нефтепродуктов, в особенности в так называемый межнавигационный период.

С учетом указанных поправок план погрузки на октябрь был принят в размере 63.377 ваг. В ноябре народное хозяйство предъявило к транспорту требования о среднесуточной погрузке в 65.000 вагонов. Декабрьская норма погрузки должна на наш взгляд также приблизиться к 61.000—62.000 вагонов в сутки.

Запроектированный грузооборот ж.-д. транспорта на особый квартал в размере 83,1 млн. тонн соответствует примерно этим цифрам погрузки.

II

Однако объем работы транспорта определяется не только количеством подлежащих перевозке вагонов или тонн, но и пробегом этих вагонов, т. е. количеством вагоно- или тонно-километров. Недавно¹ мы высказали наш взгляд на невозможность при нынешней системе эксплуатационной статистики рассматривать выводимый НКПС средний пробег как сколько-нибудь приближенный показатель рациональности или нерациональности тех сдвигов в характере передвижения грузов, которые наблюдаются из года в год.

Мы считаем, что общее количество тонно-километров данного груза, разделенное на продукцию, впервые предъявленную к перевозке, должно в условиях планового хозяйства из года в год испытывать уменьшение. Это и будет характеризовать степень рационализации перевозки того или иного груза.

В свете этого нам непонятно, какие расчеты привели составителей контрольных цифр транспорта на 1930/31 г. к выводу, что средняя дальность пробега грузов по сравнению с 1929/30 г. должна повыситься с 585 до 620 км, т. е. приблизительно на 6%.

Наивно предполагать, что уже в ближайший год или два мы будем иметь такое социалистическое размещение производительных сил страны, которое обеспечивало бы наиболее рациональные грузопотоки. Но в самой системе планового хозяйства кроются громадные возможности постепенного и систематического улучшения грузовых потоков, снижения абсолютной средней дальности пробега и облегчения работы транспорта.

Постепенный перевод промышленности на местные виды топлива (например подмосковный уголь, торф, сланец и т. д.), вступление в эксплуатацию новых промышленных предприятий, расположенных вблизи сырья и топлива Запорожский комбинат, пользующийся дешевой водной энергией, Бакальский завод, который будет построен на богатом месторождении бесфосфористой руды), Н.-Тагильский, Мариупольский и др. заводы), планирование перевозок на основе принципа комплексно-наименьшего суммового пробега и рационального прикрепления мест производства к местам потребления и др. — все это должно привести к более рациональным грузовым потокам, к снижению средней дальности пробега массовых и всотеряющих грузов, несмотря на огромную протяженность нашей страны.

В этих условиях дальнейшая ориентировка на увеличение среднего пробега больше недопустима. Борьба за снижение реальной средней дальности пробега должна вестись во всех промышленных и сельскохозяйственных организациях.

¹ См. статью «Пути рационализации перевозок». «Плановое хозяйство» № 6.

Мы не сомневаемся, что вскоре хозяйственным организациям будут даваться правительственные задания не только в области выполнения производственных планов и снижения себестоимости, но и в области достижения наиболее рациональных показателей перевозки своих грузов, в частности по доведению количества километров, падающих на каждую тонну перевозимой продукции, до общественно-необходимого минимума.

Какова же конфигурация грузовых потоков в настоящее время и что можно предпринять в особом квартале, чтобы путем некоторой возможной рационализации грузовых потоков относительно облегчить работу транспорта в третьем году пятилетки?

В осенне-зимний период загруженность ж.-д. и водного транспорта, равно как напряженность отдельных направлений и участков, решается в основном потоками хлебных и отчасти плодо-овощных грузов.

В текущую хлебозаготовительную кампанию наблюдается, наряду с благоприятными для транспорта факторами, ряд отрицательных, осложняющих перевозку моментов. Вследствие вступления в эксплуатацию Турксиба снабжение Ср. Азии будет в некоторой, пока небольшой части осуществляться из Сибири по Туркестано-сибирской магистрали, что дает значительное улучшение грузовых потоков сибирского хлеба. Развертывающееся в Сибири строительство потребует также увеличенного по сравнению с 1929/30 г. количества хлебопродуктов. Это обстоятельство, в связи с несколько уменьшившимся выходом товарного хлеба в Сибири в уборочную кампанию 1930 г., дает основания для вывода, что сибирский хлеб в текущем квартале, а также в начале 1931 г. не будет перевозиться в европейскую часть СССР на огромных ж.-д. протяжениях (свыше 3.000—5.000 км и более).

С другой стороны, вследствие большого урожая хлебов на Украине и С. Кавказе наблюдается опромное сгущение перевозок в этих районах. Кроме того в связи с директивами партии о значительном повышении добычи угля в октябре, начиная со второй половины октября и в продолжение всего ноября, в направлении из Украины и Сев. Кавказа на север, будут идти два мощных грузовых потока — хлебный и угольный. В условиях подобной «конкуренции» этих грузов особенно необходимы правильное оперативное планирование хлебных перевозок Союзхлебом, с одной стороны, и четкая регулировка подвижного состава транспорта — с другой. Хлебные склады и элеваторы должны быть превращены в регуляторы хлебных потоков, в орудие для достижения максимальной равномерности в предъявлении хлеба к перевозке. Склады, элеваторы, мельницы в производящих районах, вагоны в пути и хлебохранилища в потребляющих районах должны быть соединены в одно целое при посредстве предварительного плана перевозок грузов в пространстве.

В текущую хлебозаготовительную кампанию Средняя Азия снабжается хлебом из Сибири по Турксибу и через Челябинск — Казалинск, из Ср. Волги, Башкирии и Украины через Казалинск и с Сев. Кавказа через Махач-Кала — Красноводск.

В настоящее время пропускная способность Турксиба чрезвычайно низка, Турксиб еще не успел развернуть свою работу до размеров, которые обеспечивали бы полностью завоз хлеба в Среднюю Азию (на сентябрь пропуск хлеба через Турксиб из Семипалатинского района запланирован в размере 70 вагонов среднесуточной перевозки, в октябре — 140 вагонов при общей потребности в завозе в октябре свыше 600 вагонов).

В 1931 г. подавляющая часть хлеба для хлопководческой Средней Азии должна быть завезена из Сибири и Южного Казакстана по Турксибу, что даст резкое улучшение общего грузового потока хлебных грузов, сократит реальную среднюю дальность перевозки хлеба и разгрузит такие затрудненные направления, как Кинель — Батраки, Казалинск и др.

Диспропорция между транспортными подходами в Среднюю Азию и развивающимся хозяйством этого района, наметившаяся в 1927 г., достигла наивысшего предела в октябре текущего года. При бесперебойной работе всех трех направлений — казалинского, Махач-Кала-красноводского и через Турксиб — в октябре возможно пропустить в Среднюю Азию всего 20.000—22.000 вагонов груза, включая хлебные. Этот завоз покрывает лишь 45—50% всей потребности Средней Азии в хлебе, промтоварах, лесных материалах, сельскохозяйственных машинах, продуктах питания и др. Даже окончание строительства южной части Турксиба находится под угрозой вследствие замедленного и недостаточного пропускания лесных строительных материалов.

В конце особого квартала норма выхода Турксиба на Средне-азиатскую железную дорогу по Арыси должна быть увеличена до 400 вагонов ежесуточного пропуска. Запроектированное НКПС доведение пропускной способности казалинского направления до 710 вагонов в сутки должно быть выполнено в ноябре (в настоящее время Средне-азиатская железная дорога принимает по Казалинску ежедневно и с большими перебоями до 450 вагонов). Резкое ухудшение работы Красноводска, принимающего в настоящее время 50—70 вагонов в сутки вместо 100—125 вагонов и более в 1929 г., значительно ухудшает перспективы снабжения Средней Азии. Путем увеличения числа пароходов, работающих на линии Махач-Кала — Красноводск, привлечения грузчиков в Красноводск до 1.000—1.200 человек, прекращения длительных простоев пароходов под погрузкой и выгрузкой, разрывания лучших ударников пропускная способность этого направления может и должна быть доведена до 150 вагонов в сутки.

Осуществление этих мероприятий увеличит завоз грузов в Среднюю Азию до 33—35.000 вагонов в месяц. Однако и эта цифра перевозки находится в противоречии с потребностями Средней Азии. Улучшение подходов в Среднюю Азию должно производиться постоянно в расчете на необходимость в третьем году пятилетки пропускать в Среднюю Азию в периоды интенсивного спроса (посевная хлопковая кампания, сбор хлопка и др.) не менее 50.000 вагонов в месяц. Выработка мероприятий для разрешения этой проблемы должна быть включена в число первоочередных задач Госплана СССР и НКПС в особом квартале.

Изучение грузовых потоков угля позволяет сделать вывод, что и здесь возможно достичь улучшенного использования транспортных средств и уменьшения абсолютной средней дальности пробега. До сего времени не изучены достаточно районы распространения угля отдельных угольных бассейнов и пределы эффективности перевозки угля на дальние расстояния, не установлено взаимодействие угольных бассейнов, не сведен единый перспективный угольный баланс как часть топливного баланса страны и единого плана развития народного хозяйства.

Донецкий бассейн дает примерно 75% всего угольного топлива. Остальные 25% угля приходится на бассейны Уральский, Сибирский, Дальневосточный, Среднеазиатский, Закавказский и Подмосковный. Только Сибирский, Дальневосточный и отчасти Среднеазиатский районы питаются собственным углем, не прибегая к привозному донецкому топливу. Все остальные районы СССР получают донецкое топливо не только для металлургических целей, но и в качестве топлива.

Уголь из Донбасса идет сейчас частично на Урал, доходя до Уфы, Челябинска, спускаясь по казалинскому направлению до Средней Азии. Донецкое топливо снабжает по железной дороге районы нижнего, среднего и верхнего Поволжья, направляясь часто значительно севернее Перми.

Продвигаясь на огромных протяжениях, уголь, как весотеряющий груз, создает, как правило, обратные порожние направления. В основе подобных

грузовых потоков угля лежат на наш взгляд следующие причины: во-первых, значительный удельный вес донецкого угля в общем угольном балансе страны; во-вторых, нежелание потребителей переходить на местные виды топлива (подмосковный, кизеловский уголь, торф, сланцы, дрова) путем отказа от многокалорийного и малозольного донецкого топлива; в-третьих, искусственное стимулирование перевозки донецкого угля на дальние расстояния путем установления многочисленных исключительных тарифов, значительно повышающих конкурентоспособность донецких углей в районах потребления по сравнению с местными видами топлива.

Каким же должен быть наиболее рациональный, отвечающий интересам транспорта и народного хозяйства в целом грузовой поток донецкого угля?

Прежде всего Донбасс — мощная база южной металлургии (Украина, Сев. Кавказ), потребность которой в угле будет испытывать непрерывный рост. Затем еще долгое время Донбасс будет снабжать районы ЦЧО, Московско-промышленный и Ленинградский. Все Поволжье также будет привязано к Донбассу, однако путь снабжения волжских городов должен быть на наш взгляд изменен. Вместо направления угля по железным дорогам в Нижний, Саратов, Самару, Казань, Пермь и др. города уголь из восточной части Донбасса (Юго-восточная ж. д.) должен во время навигации направляться для перевалки на Волгу в Сталинград или около него. Отсюда уголь может развозиться для снабжения всей Волги, в частности всех пунктов, лежащих непосредственно у водной магистрали. На этих же угольных баржах может сверху спускаться до Сталинграда или Астрахани лес.

В Германии около 60% перевозится по воде, несмотря на густую и недостаточно использованную сеть железных дорог. Практика перевозки угля по водным путям сообщения у нас чрезвычайно незначительна, хотя водные ресурсы у нас явно недоиспользованы, а загрузка подвижного состава в отдельные периоды достигает своего предела. Проблема снабжения водным путем волжского района донецким топливом требует для своего разрешения значительных затрат на оборудование перевалочного пункта, постройку баржей, механизацию погрузочно-разгрузочных работ. Необходимо немедленно приступить к технической и экономической разработке этого проекта, чтобы Госплан и НКПС имели возможность еще в особом квартале принять по этому делу необходимые решения. При благоприятном разрешении этого вопроса межнавигационный период должен быть использован для подготовки широких опытов перевозки угля по воде в навигацию 1931 г.

Растущая промышленность Урала должна питаться собственным углем. В качестве резерва для снабжения уральской промышленности высококалорийным топливом должен рассматриваться Кузнецкий бассейн. Добыча высококалорийного кузнецкого угля должна быть увеличена как для обеспечения растущей потребности сибирской промышленности, так и как резерв для большого Урала. Снабжение Урала из Донбасса должно быть прекращено. Такое разграничение сфер распространения угля различных бассейнов, требующее значительного увеличения добычи уральского и сибирского углей, а также использования воды для перевозки угля, должно привести к значительному улучшению общих угольных потоков.

Приведенные выше выводы мы делаем из общего анализа нынешних угольных потоков. Как общее правило, перевозки каждого массового груза могут быть анализированы под углом зрения необходимости улучшить грузовые потоки. Вмешательство таких факторов как свойства груза, целесообразность или возможность повышения продукции в одном районе за счет другого и т. п., может повлиять на направление грузовых потоков в ущерб интересам транспорта. Однако возможностью рационализировать грузовые потоки того или иного груза можно поступиться лишь в случае, когда выгоды транспорта от исправления грузового потока оказываются ниже выгод, по-

лучаемых промышленностью от сохранения или даже ухудшения грузовых потоков.

В особом квартале крупнейшие производственные объединения должны разработать перспективные планы перевозки своих грузов в пространстве на третий год пятилетки. На основе этих планов, детально определяющих грузовые потоки в разрезе не только районов Госплана, но и по отдельным дорогам и железнодорожным эксплуатационным районам, необходимо заранее определить районы распространения продукции определенных очагов производства. Совместно с транспортом органы промышленности и сельского хозяйства должны определить, какое количество грузов и из каких районов должно быть направлено на морские и речные пути сообщения в 1931 г., каковы будут наиболее интенсивные потоки данного груза, какие меры необходимо предпринять для исправления грузовых потоков без существенного ущерба для соответствующей отрасли производства и т. д. В особом квартале должен быть разработан сводный план перевозок массовых грузов (так называемый план планов) для выявления общих перспективных грузовых потоков наиболее напряженных направлений или узлов.

Транспорт должен знать объем и качество предстоящих ему в третьем году пятилетки перевозок, он должен определить все свои узкие места и своевременно подготовиться. Планы погрузки должны уступить место развернутым планам перевозки с указанных участков и узлов прохождения грузов. В этом ему должна помочь клиентура своевременной разработкой и представлением своих пространственных планов перевозки.

В особом квартале и в третьем году пятилетки должно быть положено начало борьбы за социалистические грузопотоки и за рациональное, отвечающее плановому хозяйству, планирование перевозок.

III

В ближайшие месяцы мероприятия по реконструкции транспорта не могут еще дать существенных результатов для значительного расширения провозной способности ж.-д. транспорта. Поэтому особое значение в условиях растущих требований народного хозяйства к транспорту имеет наиболее эффективное использование наличных его возможностей.

Как сказано выше, для этого необходимо: повышение эксплуатационных измерителей до уровня, намеченного НКПС, увеличение технической и коммерческой скорости вагонов, укрупнение и маршрутизация отправок, рациональное планирование перевозок, имеющее целью борьбу с перепробегами, встречностями, излишними перевозками, а также улучшение погрузочно-разгрузочных работ.

В период осенних перевозок 1930 г. имеет место систематическая задержка подвижного состава под погрузку и выгрузку. Это приводит к пробкам в узлах и портах.

Коэффициент выгрузки (соотношение среднесуточного остатка невыгруженных вагонов к среднесуточной выгрузке) в октябре 1930 г. составляет 0,66 против 0,52 в октябре 1929 г., что свидетельствует о явном неблагоприятии в этой области.

26 февраля 1930 г. постановлением правительства погрузочно-разгрузочная работа на железных дорогах, пристанях и в портах передана в ведение органов транспорта. Это решение правительства в основном имело в виду, во-первых, возложить на транспорт ответственность за судьбу грузов с момента их передачи транспорту до выгрузки в пунктах назначения; во-вторых, учитывая непосредственную заинтересованность транспорта в своевременном освобождении подвижного состава, освободить транспорт от зависимости в этой области от действий клиентуры, медлительность и

неорганизованность которой в погрузке и выгрузке грузов приводили к ухудшению оборота вагонов; в-третьих, возложить на транспорт механизацию погрузочно-разгрузочных работ, как наиболее действительное средство для ускоренного производства погрузочно-разгрузочных операций.

Приемка погрузочно-разгрузочных операций от клиентуры еще до сего времени не закончена, что приводит к такому положению, когда на одной и той же дороге погрузочно-разгрузочные операции выполняются как железными дорогами, так и клиентурой.

Таким образом подготовка к осенне-зимним перевозкам в части погрузочно-разгрузочных операций должна была вестись не только по линии транспорта, но и по линии клиентуры. Однако клиентура, имея в виду предстоящую передачу погрузочно-разгрузочных операций в ведение НКПС, не заботилась о такой подготовке рабочей силы и обеспечении ее жильем, которая позволила бы полностью справиться с повышенным грузооборотом. С другой стороны, органы транспорта, начиная с февраля с. г., не развернули достаточной подготовки погрузочно-разгрузочных операций к периоду осенне-зимних перевозок.

Уже к октябрю общий недостаток грузчиков на железных дорогах составил свыше 90.000 человек. Вербовка грузчиков производится неорганизованно как органами Наркомтруда, так и органами транспорта. Жилищное строительство для нужд грузчиков также явно недостаточно: в ряде пунктов, даже в Москве (на Моск.-казанской ж. д.), грузчикам представлены под жилье вагоны, недостаточно оборудованные и не утепленные. Обеспеченность вербуемых грузчиков жильем в многочисленных пунктах не превышает 50%. Неорганизованность в вербовке грузчиков, слабая обеспеченность жильем и совершенно недостаточная массовая работа среди грузчиков со стороны профсоюзных и партийных организаций создавали благоприятные условия для огромной текучести среди них.

Обследование состояния погрузочно-разгрузочных операций в Московском узле подтвердило, что руководство со стороны профсоюзных органов соцсоревнованием и ударничеством явно недостаточно: в ряде пунктов даже Московского узла нет элементарного учета результатов соцсоревнования и ударничества. Это тем более недопустимо, что при правильной организации труда, своевременной подготовке грузов и достаточном уплотнении рабочего дня отдельные ударные бригады грузчиков повышали свою норму выработки до 11-12 тонн в рабочий день вместо нормальных 6-7 тонн.

Особый квартал должен быть использован для того, чтобы усиленные погрузочно-разгрузочные операции в третьем году пятилетки не застали нас врасплох. НКПС должен усилить планирование и руководство жилищным строительством для грузчиков. Должен быть составлен план вербовки и использования рабочей силы для погрузочных работ. Прием погрузочных операций от клиентуры должен быть усилен.

Перебои в снабжении грузчиков как продуктами питания, так и промтоварами и прозодеждой не должны впредь иметь места. «Необходимо в целях борьбы с текучестью на предприятиях провести систему мероприятий, обеспечивающих закрепление рабочих на производстве путем соответствующего развития пролетарской общественности, проведения самообязательств рабочих перед пролетарской общественностью о работе на данном предприятии не менее определенного срока и применения всех мер общественного воздействия вплоть до бойкота злостных дезертиров с производства, а также установления системы различных форм премирования и снабжения, стимулирующих длительный срок пребывания рабочих на производстве» [из обращения ЦК ВКП(б) 3 сентября 1930 г.].

Работа вручную должна в ближайший год быть заменена в значительной своей части механическими устройствами. Между тем темп механизации

погрузочно-разгрузочных работ на железных дорогах явно неудовлетворителен. Если в портах и на некоторых крупнейших пристанях мы в настоящее время имеем хотя и недостаточное, но некоторое количество механических перегрузочных приспособлений, то на железных дорогах, даже в пунктах крупнейшего грузооборота, механизация погрузочно-разгрузочных работ совершенно отсутствует.

Организационный перелом в этой области достигнут благодаря созданию в составе НКПС специального управления по механизации перегрузочных работ (ЦУМПР), которое призвано разработать и провести в жизнь соответствующие мероприятия.

В особом квартале должен быть выработан новый увеличенный план механизации погрузочно-разгрузочных операций на всех путях сообщения. В целях достижения максимальной эффективности в использовании механического оборудования в первую очередь надлежит механизировать пункты крупного и стабильного грузооборота. Промышленность должна выделить специальные заводы для изготовления механических перегружателей. Третий год пятилетки должен стать годом значительной замены ручного труда в погрузочно-разгрузочных работах трудом механическим.