

КОЛЛЕКТИВИСТ

Орган Кичменгско-Городецкого райкома ВКП(б) и районного Совета депутатов трудящихся

21 февраля 1941 г.

пятница

№ 22 (1158)

год издания 10-й

Адрес редакции:
с. Кичменгский Городок,
Вологодской области.

Цена номера 8 коп.

XVIII ВСЕСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВКП(б)

О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта

ДОКЛАД тов. МАЛЕНКОВА

I. УСПЕХИ И НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА.

Товарищи! На обсуждение конференции поставлен вопрос о задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта.

В своем докладе по этому вопросу я буду говорить, главным образом, о недостатках работы промышленности и транспорта, о недостатках работы партийных организаций и наркоматов в области промышленности и транспорта, о причинах этих недостатков и о мерах их устранения.

Это отнюдь, товарищи, не означает, что мы не имеем успехов в работе промышленности и транспорта. Наоборот, за два года, истекшие после XVIII съезда партии, продолжался неуклонный рост промышленности и транспорта.

Если в 1938 году объем валовой продукции промышленности составил 106.834 млн. рублей, то в 1939 г. он достиг 123.915 млн. рублей, а в 1940 г. составил 137.500 млн. рублей.

Следовательно, из года в год мы имеем огромный прирост валовой продукции промышленности.

Улучшилась за истекшие два года и работа нашего транспорта. В 1940 г. по сравнению с 1938 г. грузооборот увеличился: по железнодорожному транспорту на 10,3 проц., по речному транспорту — на 12,8 проц. и по морскому транспорту в малом каботаже — на 15,1 проц.

В истекшем году промышленность и транспорт Советского Союза значительно продвинулись вперед в деле выполнения третьего пятилетнего плана, увеличили объем производства и грузооборота, обеспечили дальнейший рост народного хозяйства и укрепление оборонной мощи СССР. Успехи освоения новой техники и рост оборонной промышленности позволили значительно повысить техническую оснащенность Красной армии и Военно-Морского Флота новейшими видами и типами современного вооружения.

На XVIII съезде партии товарищ Сталин говорил, что для того, чтобы перегнать главные капиталистические страны в экономическом отношении, требуется прежде всего серьезное и неукротимое желание идти вперед и готовность пойти на жертвы, пойти на серьезные капитальные вложения для всемерного рас-

ширения нашей социалистической промышленности.

За истекшие два года мы вложили огромные средства в промышленность и транспорт и пустили в ход много новых предприятий.

Капиталовложения в промышленность и транспорт за 1938 год составили 22.341 млн. рублей, за 1939 год — 25.037 млн. рублей, за 1940 год — 27.728 млн. рублей.

Наша партия неуклонно проводит в жизнь учение товарища Сталина о социалистической индустриализации. Индустриализация СССР явилась законом социалистического развития нашей страны.

Надо все иметь в своих руках, чтобы не стать придатком капиталистического хозяйства — учит товарищ Сталин. Руководствуясь этим указанием, наша партия обеспечила самостоятельность народного хозяйства СССР.

Надо развивать промышленность, развивать хозяйство в интересах побед социализма, в интересах строительства социализма — учит товарищ Сталин. Руководствуясь этим указанием, наша партия добила того, что в нашей стране закрыты все клапаны для возникновения капитализма.

СССР уже теперь является могучей индустриальной социалистической державой.

Однако, товарищи, наряду с этими успехами, в работе промышленности и транспорта имеются крупные недостатки.

Наша промышленность в целом хотя и увеличила выпуск продукции в 1940 году на 11 проц. сравнительно с 1939 годом, однако ряд отраслей промышленности, в особенности паровозо- и вагоностроение, электропромышленность, лесная, бумажная, рыбная и промышленность стройматериалов отстают и не выполняют производственных планов.

Некоторые из наркоматов, выполнив план по валовой продукции в целом, не выполнили в то же время плана по ряду важных видов продукции. Так поступили Наркомат текстильной промышленности, Наркомат пищевой промышленности и Наркомат легкой промышленности.

Это, конечно, серьезный минус в работе упомянутых наркоматов. Для наркомата выполнять план — это значит

выполнить его по всем без исключения видам продукции, а не только по тем, которые легче даются.

Есть и такие наркоматы, которые не только не выполнили плана 1940 года, но в сравнении с 1939 годом даже несколько уменьшили выпуск валовой продукции. К их числу относятся Наркомат рыбной промышленности, Наркомат промышленности стройматериалов, Наркомат лесной промышленности.

Надо прямо сказать, что эти наркоматы работали хуже других наркоматов.

Серьезным недостатком в работе ряда отраслей промышленности является несвоевременный ввод в действие новых производственных мощностей.

В ряде отраслей промышленности из-за допущенных перерасходов сырья, материалов, топлива, электроэнергии, больших потерь от брака и других бесхозяйственных расходов не выполнен план по снижению себестоимости промышленной продукции. Особенно плохо обстоит дело с выполнением плана снижения себестоимости в нефтяной, лесной, бумажной промышленности и промышленности стройматериалов.

Электростанции, роль которых исключительно важна, добились улучшения своей работы в 1940 году, но на электростанциях и особенно в электросетях имеет место все еще большое количество аварий вследствие расхлябанности технического персонала и несоблюдения правил технической эксплуатации. Новая техника в электрохозяйстве: переход на высокое давление и высокую температуру пара, автоматизация управления агрегатами, применение современной, быстродействующей электрозащиты — внедряется медленно и в недостаточных размерах.

В работе железнодорожного транспорта крупным недостатком является невыполнение по ряду железных дорог плана перевозок важнейших грузов, плана по обороту вагонов грузового парка и плана среднесуточной поручки. На железных дорогах большое число грузовых поездов следовало не по расписанию, не организовано как следует пассажирское движение и не ликвидировано опоздание поездов.

По морскому и речному транспорту не выполняются планы перевозок, особенно

18 февраля на утреннем и вечернем заседаниях XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) проходили прения по докладу тов. Маленкова „О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта“. На вечернем заседании 18 февраля конференция утвердила доклад мандатной комиссии и резолюцию по докладу тов. Маленкова.

На том же заседании с докладом „Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год“ выступил тов. Вознесенский. На утреннем и вечернем заседаниях 19 февраля конференция обсуждала доклад тов. Вознесенского.

II. ПРИЧИНЫ НЕДОСТАТКОВ В РАБОТЕ НАРКОМАТОВ И ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА.

Какие же, товарищи, причины неудовлетворительной работы ряда отраслей промышленности и транспорта?

Мы обязаны вскрыть эти причины со всей большевистской прямотой. Чем честнее мы вскроем наши недостатки, тем скорее от них освободимся. Этому повседневно учит нас товарищ Сталин. Люди, замазывающие недостатки, оказывают плохую услугу партии.

Причины неудовлетворительной работы промышленности и транспорта заключаются в недостатках руководства со стороны наркоматов и в том, что обкомы и горкомы партии ослабили свою работу в области промышленности и транспорта.

О наркоматах надо сказать, прежде всего, что они ведут свою работу во многом бюрократически, не добиваются еще до каждого отдельного предприятия, „руководят“ своими предприятиями не по существу, а формально, путем бумажной переписки.

Наркоматы плохо знают руководящие кадры предприятий, не знают положения дел на предприятиях и не принимают оперативных мер по исправлению недостатков в работе предприятий. Руководящие работники наркоматов редко бывают на заводах, лично не помогают заводам наладить дело, предпочитают, видимо, руководить по-канцелярски, только через бумагу.

Крупнейшим недостатком в работе наркоматов является то, что они не проверяют исполнение своих решений директорами предприятий. Наркоматы ограничивают, таким образом, рамки своей руководящей работы заседаниями коллегий и принятием решений, не понимая, что решение — это только еще начало дела и что решения принимаются не для самих решений, а для их исполнения, не понимая, что главную часть руководящей работы должна составлять не заседательская работа и не принятие решений, а повседневная проверка исполнения этих решений,

того, что в работе железнодорожных станций, портов и пристаней нет еще необходимой увязки.

Таковы успехи и недостатки в работе промышленности и транспорта.

Многие директивы остаются невыполненными только потому, что вместо систематической проверки исполнения директив наркоматы обычно судят о положении дел на предприятиях по реляциям директоров фабрик, заводов и начальников железных дорог. Директор же предприятия, начальник дороги из узко-ведомственных соображений часто замазывает недостатки и приукрашивает действительное положение на предприятиях.

В наркомате обычно никто не отвечает за выполнение конкретных решений.

Вот несколько фактов, характеризующих канцелярский краткосрочный метод руководства наркоматов. Возьмем Наркомат морского флота. Постановлением Экономсовета от 7 марта 1940 года тов. Дукельский обязал был в месячный срок представить в Экономсовет план ликвидации запущенности Каспийского флота. Это постановление в срок выполнено не было. Нарком возбудил ходатайство об отсрочке. Экономсовет отсрочки не предоставил. Опять тов. Дукельский представил плана. 11 октября 1940 года из Экономсовета поступило предложение наркому тов. Дукельскому ускорить представление плана ликвидации запущенности Каспийского флота. Написал из Экономсовета тов. Дукельский наложил краткую резолюцию: „т. т. Лесовику (это зам. наркома) и Ворнову (это начальник планового отдела) — Где проект плана?“ Этот вопрос наркома более двух месяцев висел в воздухе. Лишь 31 декабря работник планового отдела тов. Гинзбург сдал проект планов тов. Лесовику. Второго января уже 1941 года тов. Лесовиков передал этот материал начальнику отдела технической эксплуатации тов. Чеховскому, который держал этот проект до 16 января 1941 года, а затем вновь передал его тому же тов. Гинзбургу.

(Продолжение на 2 стр.)

25 января 1941 года, т. е. 10 с половиной месяцев спустя после решения Экономсовета, тов. Дукельский представил, наконец, в Экономсовет план по ликвидации запущенности Каспийского флота.

Позволительно спросить тов. Дукельского, сколько же времени думает потратить Наркомат морского флота на ликвидацию самой запущенности Каспийского флота если план ликвидации этой запущенности составлялся в течение 10 с половиной месяцев. Да известно еще, что это за план!

Вот факт из деятельности Наркомата электропромышленности. 29 октября 1940 г. Наркоматом электропромышленности было получено указание о поставке оборудования Наркомату судостроительной промышленности к 10 ноября 1940 года с Харьковско-го электромеханического завода. Нарком тов. Богатырев на поступившем к нему документе наложил следующую резолюцию: „К начальнику военного отдела т. Кравцову — подготовить срочно распоряжение 30 октября по этому решению“. Распоряжение готовилось 5 дней и лишь 6 ноября оно попало в Глав-электромашипром этого же наркомата. Главный инженер этого главка тов. Рубо только 10 ноября посылает это срочное распоряжение начальнику производственного отдела своего главка тов. Артемову с резолюцией: „Дать распоряжение“. Тов. Артемов, в свою очередь, пишет диспетчеру главка тов. Кравчуку: „На распоряжение“, а тов. Кравчук в этот же день, 10 ноября, т. е. когда оборудование уже должно было бы прибыть на заводы, которые его ждут, наложил резолюцию: „В дело“, т. е. в архив. Так было сорвано выполнение важного задания.

Разве все эти — „подготовить распоряжения“, „дать распоряжение“, „на распоряжение“ и, наконец, „в дело“ — не являются свидетельством чиновничьеского, бюрократического отношения к живому делу со стороны работников Наркомата электропромышленности. Разве возможны были бы подобные факты при наличии в наркомате элементарной проверки исполнения?

Или вот о Наркомате речного флота. Коллегия этого наркомата в 1940 году заседала 62 раза, заслушала 102 вопроса, а решения на самой коллегии были приняты только по 7 вопросам. Подготовка решений по остальным вопросам поручалась комиссиям. Большинство вопросов комиссиями редактируется в продолжение нескольких месяцев, так как никто в наркомате не проверяет порученных заданий. А, например, решение по вопросу „Об итогах выполнения показателей по труду и финансам“ комиссией под председательством наркома тов. Шашкова редактируется целых полгода — с 20 августа и по сей день.

При таких порядках в работе можно загубить любое живое дело. Неудивительно поэтому и плохие результа-

ты работы Наркомата речного флота по перевозкам грузов.

Два слова о Наркомате боеприпасов. В этом наркомате имели место такие, например, факты. Нарком тов. Сергеев в своем приказе № 203 предложил директору завода № 176 „построить фосфатировочное отделение цеха № 4, смонтировать ванны и сдать в эксплуатацию. Срок исполнения — 8 июня 1940 года“. Приказ был подписан 5 июня, слан для рассылки 7 июня, а срок исполнения, указанной в приказе работы, как видите, был определен 8 июня. Или вот другой приказ № 189. Этим приказом завод № 144 обязывался „не позднее 1 июня 1940 года разработать график работы цехов на июнь месяц с учетом покрытия недоделок за апрель — май месяцы“. Этот приказ был подписан 31 мая и естественно, что прибыл на завод уже после истечения срока, установленного для исполнения задания. Вот третий факт. Приказом № 151 отмечается плохое состояние техники безопасности на заводах. Пунктом восьмым исполнители обязуются представить тов. Сергееву на утверждение 29 апреля план работ, а сам приказ подписан 4 мая.

Разве это серьезное отношение к делу? Надо же вдумываться в задания, которые даются подчиненным. А приказы, приведенные выше, способны только подорвать дисциплину.

Примеров бюрократизма, канцелярской волокиты, отсутствия проверки исполнения можно привести много, они есть, к сожалению, в каждом наркомате, а сколько-нибудь серьезного ежедневного контроля за работой предприятий — нет. Между тем серьезный ежедневный контроль за работой заводов является важнейшей обязанностью наркоматов.

Необходимо, чтобы наркоматы покончили с канцелярско-бюрократическими методами руководства предприятиями и чтобы вместо всей этой канцелярщины всерьез занялись делом проверки исполнения решений, делом контроля за работой своих предприятий.

Таковы недостатки в руководстве наркоматов.

Теперь о недостатках работы парторганизаций в области промышленности и транспорта.

Главное тут заключается в том, что парторганизации не помогают наркоматам, предприятиям своей области, города, района.

Парторганизации ослабили свою работу как в промышленности, так и на транспорте, неправильно полагая, что они не несут ответственности за работу промышленности и транспорта.

Местные партийные организации также, как и хозяйственные организации, не понимают смысла и значения проверки исполнения и не помогают ввиду этого наркоматам и главкам наладить повседневную проверку исполнения решений наркоматов ди-

ректорами подчиненных им предприятий.

Многие обкомы партии, занимаясь сельским хозяйством, делами заготовок сельскохозяйственных продуктов, забросили работу в промышленности и на транспорте, забыли о своей ответственности за работу заводов, фабрик, шахт, рудников, железных дорог своей области, города, района, а горкомы партии, которые обязаны главным свое внимание уделять промышленности и транспорту, не занимаются этим делом и не принимают мер к улучшению работы отстающих предприятий и железных дорог.

Горкомы и обкомы партии вместо того, чтобы влезать в дела фабрик, заводов, железных дорог, нередко стоят в стороне от промышленности и транспорта, не контролируют работу предприятий, не проверяют, как работают руководящие люди на фабриках, заводах и железных дорогах, не вскрывают недостатков в их работе и тем самым попустительствуют этим недостаткам.

Горкомы и обкомы партии свыклись с тем положением, что ряд предприятий у них длительное время находится в глубоком прорыве, и не принимают действенных мер к тому, чтобы покончить с этим позорным явлением.

Возьмем Тульскую область. У вас, товарищи туляки, такие заводы, как Новотульский металлургический завод, Сталиногорский комбинат и некоторые другие крупные предприятия, выполняли производственный план последние четыре года не выше чем на 60—80 проц.

В Челябинской области такие заводы, как Челябинский тракторный завод и Челябинский цинковый завод на протяжении последних четырех лет систематически недо-полняют производственной программы на 15—20 проц.

Или вот, возьмем Орловскую область. Такое крупнейшее предприятие области, как „Красный Профинтерн“, в 1938 году выполняло план на 66 проц., в 1939 году на 63 проц., и в 1940 году на 75 проц.

В Архангельской области Соломбальский целлюлозный завод, Лальская бумажная фабрика и ряд крупных лесозаводов области выполняли за последние три года план всего лишь в пределах от 40 до 80 проц.

В Башкирской АССР Белорецкий металлургический завод в 1938 году выполнил план на 77 проц., в 1939 году на 71 проц. и в 1940 году на 86 проц.

Таких фактов систематического отставания заводов можно привести много и по всем другим областям, краям и республикам.

А ведь всеми этими заводами занимаются или, точнее, должны заниматься обкомы и горкомы партии. Результаты же, как видите, такие, что эти и подобные им заводы уже ряд лет сидят на шее государства.

Особенно плохо горкомы и обкомы партии занимаются предприятиями и промышлен-

ными стройками, подчиненными союзным наркоматам, ошибочно полагая, что за состояние дел на этих предприятиях и стройках отвечают исключительно наркоматы.

Ряд областей своей плохой работой решающим образом повлияли на срыв выполнения общего плана по некоторым важным видам продукции.

По выплавке чугуна особенно плохо работали предприятия Сталинской, Запорожской и Свердловской областей.

Предприятия угольной промышленности Ворошиловградской, Челябинской, Свердловской и Молотовской областей тянули назад угольную промышленность.

По добыче нефти особенно плохо работали предприятия Грознефти Чечено-Ингушской АССР, Майкопнефти Краснодарского края, предприятия Башкирской АССР и Хабаровского края.

Отставание производства паровозов явилось результатом плохой работы соответствующих предприятий города Харькова, Орджоникидзграда, Улан-Удэ. Плохо также работали Ворошиловградский и Коломенский заводы.

Решающую роль в недо-полнении плана по хлопчатобумажным тканям сыграла плохая работа предприятий областей Ивановской, Калининской и особенно Ярославской.

Ряд промышленных городов, в которых сосредоточены крупные предприятия, не выполняют производственного плана. Вот, например, гор. Горький в 1940 году выполнил план по выпуску валовой продукции на 93,6 процента, Днепрпетровск — 95,8 проц., Сталинград — 95,8 проц., Калинин — 93,7 проц., Челябинск — 90,2 проц., Тула — 85,1 проц., Ярославль — 79,9 проц., Сталино — 90,3 процента.

А ведь первой обязанностью горкомов партии в этих городах является обеспечение успешной работы промышленности.

Крупным недостатком в работе горкомов и обкомов партии является то, что они не вникают в существо работы предприятия, не изучают экономику предприятий и, вместо этого, отделиваются часто поверхностными обследованиями и верхоглядскими решениями. Ведь факт, товарищи, что многие наши обкомы и горкомы партии свои обязанности в отношении промышленности и транспорта сводят к заслушиванию докладов директоров предприятий на заседаниях бюро обкомов партии. По этим докладом обычно выносятся малоопределенные и малополезные для заводов решения. Да и эти решения, как правило, совершенно не проверяются.

Следует отметить и другое обстоятельство. Заниматься отдельным предприятием обком или горком партии начинает лишь в случае, если это предприятие уже находится в явном прорыве. Заблаговременно же никто и не думает помочь заводу или железной дороге.

Необходимо покончить с таким поверхностным подходом к предприятиям промышленности и транспорта.

Городские и областные комитеты партии обязаны наряду с наркоматами нести ответственность за работу всех промышленных и транспортных предприятий города, области. Именно горкомы и обкомы партии имеют возможность непосредственно на месте, наиболее объективно, не считаясь с узковедомственными интересами, разобраться в положении дел на предприятии, определить, в чем кроются недостатки в его работе, и помочь руководящим работникам предприятий и наркоматов устранить их.

Таковы, товарищи, причины неудовлетворительной работы ряда отраслей промышленности, таковы причины недостатков в работе промышленности и транспорта.

III.

ХОЗЯЙСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА.

Что же требуется от партийных организаций для того, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

Для этого надо прежде всего безусловно ликвидировать безучастное отношение партийных организаций к состоянию промышленности и транспорта и решительно повернуть внимание парторганизаций в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта.

Партийные организации обязаны систематически влезать в дела промышленных предприятий и железных дорог, выяснять их нужды и запросы и помогать хозяйственным организациям в их повседневной работе по руководству промышленностью и транспортом.

Партийные организации до сих пор главное внимание уделяли руководству сельским хозяйством. И это было правильно, пока зерновая проблема не была еще разрешена. Но теперь, когда в ос-

новном уже решены зерновая проблема и задача ежегодного получения урожая зерна в 7—8 миллиардов пудов, — необходимо повернуть партийные организации в сторону промышленности и транспорта. Это не значит, что надо ослабить внимание к сельскому хозяйству. Но это значит, что партийные организации настолько выросли, что они могут заняться в равной мере и промышленностью и сельским хозяйством.

Важнейшей, неотложной задачей всех партийных организаций является ликвидация недостатков в их работе в области промышленности и транспорта.

Партийные организации обязаны помочь наркоматам и предприятиям навести порядок на фабриках, заводах, шахтах, железных дорогах, в портах и на пристанях. При этом надо заниматься конкретно каждым предприятием в отдельности. Партийные организации обязаны проявлять

(Продолжение на 3 стр.)

максимум инициативы в деле выявления новых возможностей улучшения и развития промышленности и транспорта.

Далее необходимо, чтобы партийные организации помогали наркоматам и главам поверять работу директоров предприятий, проверять исполнение решений наркоматов предприятиями.

Партийные руководители обязаны понять настоятельную необходимость коренного улучшения работы партийных организаций по проверке выполнения решений в области промышленности и транспорта. Партийные организации должны уяснить себе, что одни лишь наркоматы не в состоянии контролировать работу предприятий, проверять исполнение решений наркоматов. Поэтому партийные организации должны помочь наркоматам в деле проверки исполнения директив наркоматов предприятиями, т. е. в деле контроля работы директоров предприятий.

Только при этих условиях можно будет обеспечить систематическое выполнение государственных планов каждым предприятием, каждой железной дорогой и тем самым двинуть вперед развитие промышленности и транспорта.

Какие же меры далее нужно принять партийным организациям, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

ОБ УЧЕТЕ ОБОРУДОВАНИЯ, ВСЯКОГО РОДА ИМУЩЕСТВА И МАТЕРИАЛОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ. Начать надо с этого вопроса потому, что многие забывают, что без правильного учета оборудования, имущества, материалов нельзя управлять предприятием. Директор предприятия, если он хочет по-настоящему держаться в руках предприятие и работать не вслепую, не на авось, должен хорошо знать все хозяйство завода, должен знать, где и сколько имеется на заводе оборудования, инструмента, сырья, материалов.

Между тем, как это показывают многие факты, на предприятиях учет оборудования, учет материалов, сырья и даже готовой продукции поставлен совершенно неудовлетворительно. Руководители предприятий допускают существование разбужшего штата и многих излишеств в учете, а элементарными сведениями о ресурсах предприятия не располагают.

Вот типичный факт. Директору Кольчугинского завода Наркомцветмета тов. Петрову потребовалось узнать, сколько имелось на 7 января 1941 года незавершенного производства в цехе № 2. Бухгалтерия завода сообщила ему 81,6 тонн, плановый отдел назвал цифру в 47,7 тонн, по книгам в цехе значилось 51,5 тонн, а при проверке фактически оказалось 11 тонн. (Оживление в зале).

Подумайте сами, товарищи, как может работать директор с таким учетом.

При теперешнем состоянии учета немудрено, что имеют

место такие, например, факты. Суда Каспийского за 9 месяцев 1940 года перерасходовали 12,5 тыс. тонн топлива, а наркомат начислил Казанскому 2 млн. рублей экономии по топливу. Вот какие порядки в Наркомате морского флота. Можно и топливо пережечь и прослыть экономным хозяйственником. (Оживление в зале).

В результате запущенности учета на предприятиях образуются излишние запасы материалов, заготавливается излишний и, как правило, не комплектный задел, увеличивается незавершенное производство и омертвляются огромные государственные средства.

По данным ЦУНХУ на предприятиях 12 промышленных наркоматов на 1 декабря 1940 г. запасы товарно-материальных ценностей превышали установленные нормы хранения материальных ценностей на 2.610 млн. рублей.

Плохой учет приводит к тому, что на предприятиях, стройках, на железных дорогах не используются ценнейшие станки, машины и моторы. Очень часто бывает так, что при получении новых заданий директор предъявляет требование на дополнительное количество материалов, станков, оборудования, в том числе и импортного, в то время как на предприятиях все это имеется в достаточном количестве. Наркоматы же, не имея действительного положения дел на предприятиях, вместо того, чтобы проверять заявки и требования предприятий, обычно штампуют их.

Работа предприятий, где отсутствует сколько-нибудь нормальный учет, чревата неожиданностями. На таких предприятиях неизбежны срывы производства вследствие неожиданной для руководителя нехватки того или иного сырья, материалов, полуфабрикатов, инструментов. При этом нехватка всегда обнаруживается в тот момент, когда возникает потребность в этих материалах и когда необходимо уже сдавать готовую продукцию.

Задача состоит в том, чтобы покончить с запущенностью учета на наших предприятиях и железных дорогах.

Необходимо, чтобы промышленные предприятия и железные дороги имели правильно поставленный учет оборудования, всякого рода имущества и материалов.

ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ОБОРУДОВАНИЯ, ИНСТРУМЕНТА, СЫРЬЯ, МАТЕРИАЛОВ. Ясно, товарищи, что правильное использование оборудования, инструмента, материала, сырья и топлива решает производственный успех предприятия.

Между тем, производственная мощность оборудования наших промышленных предприятий используется далеко не полностью, инструментальное хозяйство на многих предприятиях запущено, плохо и неэкономно расходуются материалы, сырье и топливо. Немало станков и другого оборудования простаивает на предприятиях, а иногда и просто лежит на складах этих

предприятий, в то время, когда на других предприятиях ощущается острая нужда в этом оборудовании.

По данным ЦУНХУ на 1 ноября 1940 года по 8-ми промышленным наркоматам, — эти данные далеко неполные, — 33 тысячи металлорежущих станков, имеющихся на предприятиях, не были установлены и, следовательно, не работали. Кроме того, на предприятиях этих же 8-ми наркоматов 6 тысяч единиц кузнечно-прессового оборудования также не были установлены и, следовательно, бездействовали.

По тем же данным ЦУНХУ на 7.629 предприятиях страны имелось 170 тысяч не установленных электромоторов с общей мощностью в 2 миллиона киловатт и 4.522 не установленных электрогенератора с общей мощностью 340 тысяч киловатт.

Разве можно, товарищи, дальше терпеть такую вопиющую бесхозяйственность?

Насколько недопустимо используются производственные мощности на наших предприятиях, можно показать еще на примерах цементной и лесной промышленности.

Производственная мощность цементной промышленности из года в год повышается. В 1936 г. производственная мощность всех цементных заводов составляла 6.701 тысячу тонн, в 1937 г. — 7.024 тысячи тонн, в 1938 г. — 7.604 тысячи тонн, в 1939 г. — 7.978 тысяч тонн и в 1940 году — 8.206 тысяч тонн.

Между тем, использование этих мощностей за эти годы систематически уменьшалось. Так, если производственная мощность цементных заводов в 1936 г. была использована на 88 проц., что очень плохо, то в 1937 году эта мощность была использована еще хуже, только на 77 проц., в 1938 г. — на 75 проц., в 1939 г. — 65 проц., а в 1940 году — всего лишь на 64 проц.

А ведь цемент, товарищи, кажется, не последнюю роль играет в нашем капитальном строительстве.

Или вот лесная промышленность. На 1 января 1939 г. Наркомлес СССР располагал лесопильными рамами общей производственной мощностью по выпуску пиломатериалов на 31,5 млн. кубометров, фактически же выработано в 1940 году только 13 млн. кубометров пиломатериалов, что составляет всего лишь 41 проц. производственной мощности лесной промышленности по выпуску пиломатериалов.

А ведь лес также очень и очень нужен нашей промышленности и транспорту.

Бывает часто и так, что дефицитное квалифицированное оборудование, сложные производственные агрегаты, крупные станки используются не по назначению или с неполной нагрузкой. На таком дефицитном квалифицированном оборудовании выполняют простые операции или обрабатывают мелкие детали, которые разумнее было бы делать на более простом и мелком оборудовании. Нередко бывает и так, что

на огромном карусельном станке обрабатывается деталь с чайное блюдо величиной.

Такого рода нерасчетливое использование оборудования снижает фактические производственные возможности наших предприятий и наносит огромный ущерб всему народному хозяйству.

С использованием инструмента обстоит дело также очень плохо. На предприятиях инструмент используется неправильно. Дорогостоящий инструмент употребляется не по назначению. Часто сдается в лом бывший в употреблении инструмент, между тем, как он может быть восстановлен и вновь использован.

Что же касается материалов, сырья и топлива, то тут у нас прямо-таки преступное расточительство. Вследствие излишних припусков литья и поковок много металла уходит в стружку. В свою очередь стружка, в том числе и стружка редких металлов, используется неполностью. Много материалов пропадает из-за неправильного и неэкономного раскроя и заготовки. Прокат производится в недостаточном широком сорimente, вследствие чего металл расходуется излишне.

На наших предприятиях и дорогах до сих пор велики пережоги топлива и перерасход электроэнергии. Расточительно расходуется жидкое топливо там, где оно может быть с успехом заменено твердым топливом.

Задача заключается в том, чтобы покончить с бесхозяйственностью в использовании оборудования, с расточительством в расходовании инструмента, сырья, материалов, топлива и электроэнергии, покончить с таким положением, когда в нашей промышленности и на транспорте не полностью используются производственные мощности.

Необходимо, чтобы на наших промышленных предприятиях и железных дорогах полностью и правильно использовалось оборудование и хозяйственно расходовались инструмент, сырье, материалы, топливо, электроэнергия.

О СОХРАННОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ГОСУДАРСТВЕННОГО ИМУЩЕСТВА. Забота о сохранности государственного имущества — сооружений, зданий, оборудования, инструмента и всех материальных ценностей, доверенных предприятиям, — является первейшим долгом руководителей, инженеров, рабочих и служащих наших фабрик, заводов, железных дорог и водного транспорта. Этому не понимают многие работники предприятий и проявляют на каждом шагу нерадивое и нехозяйское отношение к народному добру.

На многих предприятиях оборудование, сырье, материалы, инструмент, в которых остро нуждается наша промышленность, валяясь где попало, портятся, ржавеют, приходят в негодность.

Факты на этот счет вы можете, товарищи, найти на предприятиях своей области и города. Товарищам из Воронежской

области могу помочь в деле.

На заводе № 61 в г. Липецке 14 января 1941 года в гу под открытым небом схлама было случайно обнуждено 70 годных станков, ведь на этом заводе есть ректор, есть партийная организация, наконец, в Липецке есть и горком партии. За же они смотрят? Где же забота о сохранности оборудования?

Разве это не преступное отношение к государственному добру?

Нечего уже и говорить, что на наших предприятиях широко распространено небрежное и неряшливое отношение к своему станку, своему инструменту. А в совершенно очевидно, плохой уход за станками, инструментом, несвоевременный и недоброкачественный ремонт оборудования, преждевременное разрушение выводит их из строя.

На транспорте запущенность ремонта подвижного состава и небрежное содержание железных дорог и в этих путях являются серьезными причинами аварий.

Задача состоит в том, чтобы покончить с такими проявлениями антигосударственного отношения к народному добру.

Необходимо добиться, чтобы на промышленных предприятиях и на транспорте материальные ценности содержались в сохранности и в хорошем состоянии, чтобы руководители предприятий берли доверенное им государственное имущество — здания, оборудование, инструменты, материалы.

О ЗАПРЕЩЕНИИ ПРОДАЖ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ОБОРУДОВАНИЯ И МАТЕРИАЛОВ. По этому вопросу, товарищи, надиктован Указ. Чем вызван этот Указ? Он вызван тем, что на наших предприятиях вместо разбазаривания оборудования и материалов путем продажи и обмена с другими предприятиями. Государство отпускает предприятиям для определенных целей оборудование и материалы, руководители предприятий самовольно и незаконно распоряжаются ими, продают, обменивают и отпускают в сторону.

Факты продажи, разбазаривания государственного имущества вы можете обнаружить, товарищи, у себя в областях и городах на многих предприятиях.

Вот, например, в Донбассе в городе Сталино металлургический завод в 1940 году незаконно отпустил разны заводских материалов Корсунской текстильной фабрике Сталинскому пищевому и драматическому театру на сумму свыше полумиллиона рублей.

Позволять спросить, кто разрешил директору этого завода так обращаться с доверенным ему государственным добром?

Или вот, на Омской дороге имели место факты продажи на сторону кровельного железа, гвоздей, олифы, круглого леса и других материалов.

(Продолжение на 4 стр.)

XVIII ВСЕСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВКП(б)

Продолжение доклада тов. Маленкова

УТРЕННИЕ И ВЕЧЕРНИЕ ЗАСЕДАНИЯ 18 И 19 ФЕВРАЛЯ

Какое право имеет на это начальник Омской дороги? Средне-Уральский медеплавильный завод в Свердловской области в 1940 году продавал в городе „Цветметснаб“ водопроводную арматуру на 100 тысяч рублей. Но тут вышел такой рыжий. В то время, как директор продавал эту арматуру, с называемый ответственным исполнителем этого же завода искал всякого рода материалы и оборудование для этого завода. В поисках зашел на склад „Цветметснаба“ и увидел там водопроводную арматуру, которая оказалась ему подходящей. Не зная, что эта арматура была только продана с их завода, ответственный исполнитель купил ее и привез на завод, платив уже 111 тысяч рублей. (Смех).

Можно себе представить, ваятели, какие порядки на этом заводе. По-настоящему в таких, с позволения сказать, „операциях“ директор должен был бы прогореть, но как в наших наркоматах принято все подобные благодушности относить на казенный счет, то директор чувствует себя спокойно. Поди же этот директор за удачную продажу, а ответственный исполнитель за удачную покупку получили премии. (Смех).

Запорожский завод ферросплавов отпустил Орехово-Зуевскому механическому заводу „Главгосхлопкопрома“ оксид и отсевы ферросилиция. В обмен на эти материалы Орехово-Зуевский механический завод отпустил Запорожскому заводу ферросплавов мануфактуру. На записке директора завода т. Филатова по этому поводу начальник „Главспецстали“ т. Шереметьев написал следующую резолюцию: „Согласен, хотя это неправильно. Впредь делать запрещаю“. (Смех).

Говорят, что руководители заводов, ободренные такой революцией, вскоре возобновили разные обменные операции.

Надо прямо сказать, товарищи, что установившаяся практика продажи так называемого демонтируемого и излишнего оборудования и материалов является ничем иным, как расхищением социалистической собственности.

Задача заключается в том, чтобы строго проводить в жизнь Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1941 года „О запрещении продажи, обмена и отпуску на сторону оборудования и материалов и об ответственности по суду за эти незаконные действия“.

Необходимо покончить с установившейся на многих предприятиях и железных дорогах практикой продажи, так называемого, демонтируемого и излишнего оборудования и материалов, что является ничем иным, как расхищением социалистической собственности.

О ЧИСТОТЕ И ПОРЯДКЕ В ПРЕДПРИЯТИЯХ И НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ. Кажется, совершенно ясно, что чистота является самым элементарным условием нормальной работы современного предприятия.

Оборудование, за которым не ухаживают, которое не содержит в надлежащей чистоте и порядке, часто отказывает в работе. Аварии и катастрофы неизбежны там, где нет чистоты и порядка. Работа на грязном, неисправном оборудовании, пользование неисправным инструментом влечет брак продукции.

Грязь — неизбежный спутник и источник расхлябанности, расхлябанности дисциплины, разболтанности, отсутствия порядка на заводе.

Бескультурье, захлапленность, царящие на многих предприятиях, мешают организовать труд рабочих, мастеров, инженеров, мешают им производительно использовать рабочее время. Все это приводит к тому, что снижается производительная мощность предприятий, уменьшается выпуск продукции и ухудшается ее качество.

А между тем, на многих наших предприятиях, в цехах и на территории заводских дворов, в депо, в железнодорожных мастерских, на электростанциях, на вокзалах, в морских и речных портах царит грязь. Рабочие места, оборудование, инструмент и сырье содержатся неряшливо. Около станков и в проходах валяются железный лом и стружка. Окна и стеклянные крыши цехов запылены и плохо пропускают свет.

Вот вам пример. Есть такой известный всей стране Магнитогорский завод. Так вот на этом заводе цеха захлаплены. В особенности мартеновский и прокатный цеха. Говорят, что за мартеновской печью № 12 лежит куча всякого хлама, для вывозки которого нужно подать много вагонов порожняка. На пролете между первым и вторым мартеновскими цехами существует так называемая спорная территория, т. е. и один и другой цеха не признают эту территорию своей. Как же разрешается спор в Магнитогорске? Оказывается, разрешается „удобно“ для обеих цехов. Оба цеха сваливают на эту территорию мусор, и ни один из них не убирает его. Придется товарищам магнитогорцам, видимо, здесь, на конференции, разрешить спор между этими цехами, так как городской комитет партии не удосужился разобраться в этом деле до конференции. Говорят, что руководящие работники Магнитогорского горкома бывают в цехах и будто бы при этом они тратят немало усилий на то, чтобы пробраться в цеха, так как им приходится взбираться на горы окалины и спотыкаться о разный хлам и мусор.

(ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ).

На утреннем и вечернем заседаниях 18 февраля продолжались прения по докладу тов. Г. М. Маленкова „О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта“.

В прениях выступили: директор Кировского завода (Ленинград) тов. Зальцман, секретарь Коломенского горкома партии, Московской области, тов. Малахов, секретари ЦК КП(б) Украины, Эстонии, Литвы, Карело-Финской ССР, Белоруссии и Казахстана т. т. Бурмистенко, Сярэ, Снечук, Куприянов, Пономаренко и Скворцов, секретарь Хабаровского крайкома ВКП(б) т. Борков и другие.

— Первая обязанность советского хозяйственника, — говорят тов. Зальцман, — не престанно двигать вперед новую технику, день и ночь работать над ее совершенствованием. Этому все мы должны учиться у товарища Сталина, который проявляет повседневную заботу о развитии новой техники.

Секретарь ЦК компартии Белоруссии тов. Пономаренко отметил, что многие сельские райкомы партии республики занимаются исключительно вопросами сельского хозяйства. Между тем в любом сельском районе имеются десятки мелких и средних предприятий, на продукции которых основана, в известной мере, работа и крупных предприятий. Необходимо изменить отношение парторганизаций сельских районов к своей промышленности, которая сейчас создана повсеместно.

Секретарь ЦК КП(б) Казахстана тов. Скворцов резко критиковал наркомат цветной металлургии за недостатки в руководстве предприятиями, а секретарь Ростовского обкома партии тов. Двинский подверг резкой критике политуправление НКПС за канцелярско-бюрократические методы руководства.

Интересные данные о развитии промышленности в молодых советских союзных республиках привели в своих выступлениях секретарь ЦК компартии Эстонии тов. Сярэ и секретарь ЦК компартии Литвы тов. Снечук.

Буржуазия Эстонии довела всю промышленность до развала. Крупнейшие текстильные предприятия — Кренгольмская мануфактура и Балтийская бумаго-прядильная фабрика — работали на одну треть своей производственной мощности. Исключительно запущенным был железнодорожный транспорт. На некоторых участках железнодорожного полотна рельсы лежат с 1878 года. С установлением в Эстонии советской власти уже проделана большая работа по восстановлению и развитию промышленности и железнодорожного транспорта. В республике в основном ликвидирована безработица. Предприятия стали работать с полной нагрузкой.

Значительных успехов добилась и молодая Литовская

Советская республика. Реконструировано 902 промышленных предприятия. Вновь пущено 23 предприятия. За полгода число рабочих в промышленности увеличилось на 28 процентов.

На вечернем заседании 18 февраля закончились прения по докладу тов. Маленкова. Всего выступило в прениях 31 делегат.

С докладом мандатной комиссии выступил тов. Шаталин. Он приводит цифры, характеризующие состав делегатов XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). Из 457 делегатов с правом решающего голоса присутствует 456 (один отсутствует по болезни). Они представляют 2.515.481 члена партии и 1.361.404 кандидата в члены партии. На XVIII съезде ВКП(б) было представлено 1.588.852 члена партии и 888.814 кандидатов в члены партии. Таким образом, за два года, истекшие после XVIII съезда ВКП(б), партия выросла на 1.399.219 человек.

Утвердив доклад мандатной комиссии, конференция заслушала сообщение комиссии, избранной для выработки окончательного текста резолюции по докладу тов. Маленкова. Конференция единогласно утвердила резолюцию по докладу тов. Маленкова „О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта“.

Во второй половине вечернего заседания 18 февраля конференция заслушала доклад тов. Вознесенского „Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год“.

19 февраля на утреннем и вечернем заседаниях XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) под председательством т. Н. С. Хрущева проходило обсуждение доклада тов. Вознесенского „Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год“.

Народный комиссар черной металлургии СССР тов. Тевелян сообщил, что в первом квартале этого года черная металлургия работает на более высоком уровне, чем в четвертом квартале минувшего года, перевыполняет план по стали, прокату и железной руде.

— За два года, истекшие после XVIII съезда ВКП(б), — говорит нарком угольной промышленности СССР тов. Вахрушев, — угольная промышленность добилась серьезных успехов. В 1941 году угольщики должны увеличить добычу угля на 15 процентов, поднять производительность труда на 9,6 процента. Необходимо шире развернуть геологоразведочные работы и жилищное строительство, усилить энергетическую базу угольной промышленности.

Задачам комсомола в борьбе за выполнение народно-хозяйственного плана 1941 г. было посвящено выступление секретаря ЦК ВЛКСМ тов. Михайлова. Комсомол — большая сила в социалистической

промышленности. 1.681 тысяча комсомольцев работают на наших заводах, фабриках и на железнодорожном транспорте. Свыше 400 тысяч молодых рабочих комсомол направил за последние два года на важнейшие новостройки страны. Но многие комсомольские организации еще стоят в стороне от работы предприятия, шахты, железной дороги. Главная задача — добиться, чтобы каждый комсомолец на деле показывал пример стахановской работы, социалистической трудовой дисциплины, бережного отношения к народному добру.

Начальник Главного управления трудовых резервов при СНК СССР тов. Москатов сообщил, что в течение ближайших трех лет школы ФЗО, ремесленные и железнодорожные училища должны будут подготовить для промышленности, строительства и транспорта свыше трех миллионов квалифицированных рабочих и рабочих массовых профессий.

Уже в 1941 году школы фабрично-заводского обучения дадут промышленности и транспорту около 800 тысяч рабочих массовых профессий.

Заместитель председателя Совнаркома СССР народный комиссар среднего машиностроения тов. Малышев большую часть своей речи посвящает вопросам увеличения производительности труда в машиностроительной промышленности. По четырем машиностроительным наркоматам производительность труда в сравнении с 1938 годом увеличилась на 30 процентов. Тов. Малышев подчеркивает тот факт, что прирост продукции на машиностроительных заводах в 1941 году должен быть достигнут в основном за счет повышения производительности труда.

На утреннем и вечернем заседаниях в прениях по докладу тов. Вознесенского выступил также секретарь ЦК КП(б) Грузии товарищ Чарквиани, секретарь Московского горкома ВКП(б) тов. Попов, секретарь Калининского обкома партии тов. Бойцов, председатель исполкома Свердловского областного совета депутатов трудящихся тов. Митраков, начальник главного управления хлопчатобумажной промышленности Ленинградской области тов. Коловтырская, нарком тяжелого машиностроения тов. Ефремов, секретарь ЦК КП(б) Таджикистана тов. Протопопов, нарком электропромышленности СССР тов. Богатырев, секретарь ЦК КП(б) Туркменистана тов. Фонин, секретарь Московского обкома ВКП(б) тов. Черноусов, секретарь Киевского обкома партии тов. Сердюк, секретарь Тульского обкома ВКП(б) тов. Жаворонков, начальник комбината „Сталинуголь“ тов. Засядько, нарком речного флота СССР тов. Шашков. (ТАСС).

Отв. редактор П. ПУГИН.