XVIII ВСЕСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВКП(б)

Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год

Продолжение доклада тов. ВОЗНЕСЕНСКОГО

Таким образом, рост производства предметов потребления сопровождается еще более быстрым ростом производства средств производства.

В этом опережающем росте средств производства виден прогрессивный характер социалистического общества, двигающего вперед свои производительные силы.

Рост отдельных видов продукции в 1941 году по отношению к уровню 1940 года составит:

Уголь 116 процентов.
Нефть 111 процентов.
Электроэнергия 114 процентов.
Чугун 121 процент.
Сталь 122 процента.
Качественный прокат 123 процента.
Алюминий 166 процентов.
Медь 131 процент.
Никель 199 процентов.
Молибден 428 процентов.
Паровозы 142 процента.
Товарные вагоны 194 процента.
Станки 128 процентов.
Цемент 138 процентов.
Выжжа древесины 136 процентов.
Бумага 124 процента.
Хлопчатобумажные ткани 111 проц.
Обувь кожаная 111 процентов.
Сахар песок 127 процентов.
Консервы 124 процента.

План 1941 года в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года требует решительного улучшения качества продукции. Во всех отраслях промышленности стоит новые качественные задачи по выпуску более производительных машин, различных высококачественных сортов металла, новой передовой техники.

Черной металлургии предстоит увеличить против уровня 1940 года выпуск специальных легированных сталей на 100 процентов, производство специального листа—на 85 процентов и быстрорежущей стали—на 125 процентов.

Цветная металлургия должна обеспечить высокое качество цветных и редких металлов, не уступающее стандартам передовых в техническом отношении капиталистических стран.

Это необходимо напомнить тем более, что Наркомат цветной металлургии еще не извлек всех уроков из известного решения Центрального Комитета ВКП(б) в отношении качества продукции предприятий этого наркомата.

Машиностроению предстоит обеспечить массовое производство новой техники, высокопроизводительных станков, прессов. В частности, производство станков автоматов и полуавтоматов увеличивается на 76 процентов.

Промышленность СССР имеет возможность не только выполнить, но и перевыполнить план 1941 года. Уровень производства, достигнутый в четвертом квартале 1940 года, создает прочную базу для выполнения и перевыполнения программы 1941 года. В качестве примера приведу задание по выплавке чугуна и по выпуску товарных вагонов.

Среднесуточная выплавка чугуна в четвертом квартале 1940 года уже достигла почти 95 процентов среднесуточной выплавки, предусмотренной планом 1941 года. Таким образом, против уровня четвертого квартала 1940 года металлургам для выполнения годового плана надо поднять выплавку примерно на 6 процентов. Ясно, что этот план не только выполним, но может быть и перевыполнен.

Или возьмите производство товарных вагонов. Среднесуточный фактический выпуск вагонов в четвертом квартале 1940 года уже составил 90 процентов от предусмотренного планом среднесуточного выпуска вагонов в 1941 году. Следовательно, вагоностроителям, для выполнения плана 1941 года, необходимо по сравнению с четвертым кварталом 1940 года поднять выпуск вагонов примерно на 12 процентов. Ясно, что и здесь план не только выполним, но может быть и перевыполнен.

Необходимо лишь мобилизовать в промышленности неиспользованные возможности и резервы.

Во-первых, к таким возможностям и резервам отнесется полное неиспользование наличного оборудования.

Итоги переписи станков и прессов, о которой уже частично говорил тов. Маленков, свидетельствуют об огромном росте парка металлорежущих станков и кузнечно-прессового оборудования в промышленности СССР и больших возможностях нашего машиностроения.

Перепись металлообрабатывающего оборудования проводилась в 1932 году и теперь в 1940 году. За это время общее количество металлорежущих станков, имеющихся в промышленности СССР, увеличилось в 3,5 раза и кузнечно-прессового оборудования в 3 раза.

Этот рост означает величайший итог второй и третьей пятилеток социалистического строительства в развитии промышленности и особенно машиностроения.

Однако те же итоги переписи показывают, что металлорежущие станки и кузнечно-прессовое оборудование у нас используются крайне неудовлетворительно. Перепись выявила на предприятиях и стройках неустановленных на первое ноября 1940 года около 40 тысяч станков и 8 тысяч единиц кузнечно-прессового оборудования.

Кроме того, 70 тысяч станков и 15 тысяч единиц кузнечно-прессового оборудования в день переписи первого ноября 1940 года не работали. Станки и пресса простаивали как из-за ремонта, так и по разным внутризаводским причинам: несвоевременная доставка инструмента, материалов, фабрикатов, недостаток рабочих.

Если из общего числа не установленных и не работавших металлорежущих станков исключить находившиеся в монтаже и в ремонте, а также станки, которые предприятиями считаются негодными, то и в этом случае оставалось свыше 30 тысяч неустановленных, а из числа установленных 38 тысяч неработавших станков, что в общей сложности составляет 69 тысяч. Насколько значителен этот резерв советского машиностроения, видно из того, что США выпускали в лучший для них 1929 год около 65 тысяч станков.

Во-вторых, к возможностям и резервам роста промышленности необходимо отнести повышение техники производства, применение более совершенных машин и внедрение передовой технологии. Разрешите привести несколько примеров на эту тему.

Первый пример — автоматизация технологического процесса в литейном деле. Сущность процесса заключается в следующем. Обычно наделие формуется в земельных формах, в опоках. При автоматизации литейного дела, как это, например, имеет место на Климовском машиностроительном заводе, формовка изделия в земляные формы не производится. Вместо этого осуществляется заливка металла в постоянные металлические формы, установленные на специальной литейной машине карусельного типа, состоящей из двенадцати секций. Эта машина позволяет производить отливку изделия непрерывно и давать в день при двухсменной работе 10 тысяч отливок, или 3 миллиона в год.

Непрерывная отливка в постоянные формы на машине карусельного типа, в сочетании с механизацией других операций и применением высокопроизводительных автоматов для механической обработки изделия после отливки, позволит сократить производственные площади, занятые литьем, в шесть раз, сократить количество рабочих среднего разряда более чем в 2,5 раза, снизить брак литья вдвое, сократить количество металлорежущего и вспомогательного оборудования в 4 раза, снизить себестоимость изделия вдвое и при этом получить чугунное литье по качеству, почти не уступающему бессемеровской стали.

Этот метод получения литья в постоянных формах необходимо широко распространить в машиностроении. Автоматизация производства создает возможность резкого увеличения литья на существующих производственных площадях и снижения себестоимости изделий.

Второй пример—замена ковки деталей штамповкой. Сущность этой замены заключается в следующем. При ковке деталь обжимается между двумя плоскими бойками молота или пресса и постепенными ударами при непосредственном участии кузнеца принимает грубую форму с последующей довольно значительной механической обработкой на станке. При штамповке нагретый металл ударами мощного молота (пресса) загоняется в фасонную полость штампа (форму) с последующей незначительной обработкой на станке для обрезки излишка. В результате, уменьшаются припуска на механическую обработку, в ряде случаев получается совершенно чистая поверхность, сокращается время на обработку и расход металла на изделие. Приведу пример с производством детали № 24 на Молотовском машиностроительном заводе:

	При ковке	При штамповке
Время изготовления детали	100 минут	7 минут
Отходы и стружка в % к чистому весу детали	120—130	40—50

Необходимо отметить, что штамповка потребует, конечно, более мощного и точного оборудования и изготовления штампов. Штамповка может быть применена на всех машиностроительных заводах с серийным и массовым производством.

Третий пример—автоматическая сварка голым электродом по методу института электросварки Украинской Академии Наук. Сущность метода заключается в следующем. Процесс сварки голым электродом производится под толстым слоем флюса. Под защитой этого слоя происходит концентрированный нагрев металла и более быстрое его плавление. Будучи защищен слоем флюса, расплавленный металл, а следовательно и сварной шов, не содержит вредных примесей и приобретает повышенные механические свойства. За счет более быстрого процесса нагревания металла, автоматической подачи флюса и электрода, автоматического перемещения сваривающего механизма создается огромная эффективность. Производительность труда возрастает в 5—10 раз, сокращаются затраты труда и материалов.

Широкое применение метода автоматической сварки возможно и необходимо на многих заводах машиностроения, в судостроении и строительстве.

Четвертый пример—станки с приборами автоматического контроля. Сущность этого контроля заключается в следующем. Контрольные операции над изготовляемой деталью, применяемые в обычной практике, не обеспечивают необходимой точности, уменьшают производительность станка, так как контрольные операции связаны со снятием детали со станка, остановкой его и, следовательно, с потерей времени. При автоматическом контроле к станку-автомату прикрепляется прибор, позволяющий независимо от рабочего, без снятия детали и остановки станка автоматически проверять качество и готовность детали. Метод автоматического контроля обеспечивает точность в производстве и резко уменьшает брак, сокращает простои станка на 20—30 процентов и создает возможность обслуживания одним рабочим трех—четырех станков вместо одного. Хотя область применения автоматического контроля очень широка, —дело это на наших заводах развито крайне слабо.

Таким образом, применение передовой техники и технологии создает большие дополнительные возможности роста производства.

В-третьих, к возможностям и резервам дальнейшего роста производства относится снижение себестоимости и многочисленных непроизводительных издержек.

Прибыльность социалистической промышленности растет из года в год. Чистая прибыль предприятий промышленных наркоматов СССР составила в 1938 году 5,2 миллиарда рублей, в 1939 году—8,6 миллиарда рублей, а в 1940 году прибыль составила уже около 14 миллиардов рублей. Известно, что капиталистический закон прибыли не господствует в советской промышленности. Политика партии в отношении развития тех или иных отраслей промышленности определяется не размерами их прибыли, а интересами победы социализма и сохранения независимости СССР от капиталистического мира. Иначе у нас развивалась бы быстрее всех, например, мукомольная или водочная промышленность, как более прибыльные, а не тяжелая промышленность.

Тем не менее ликвидация убытков в промышленности и снижение себестоимости является нашей первоочередной задачей, так как это оздоровит предприятия, улучшит их оборотные средства, поможет ускорению темпов производства.

Нельзя поэтому признать нормальным сохранение убытков в некоторых важнейших отраслях промышленности, например, в лесной промышленности в 1940 году, где на каждый кубометр древесины получен убыток в 11—12 рублей, и в сланцевой промышленности, где на каждую тонну добытых сланцев в 1940 году получен убыток в 33 рубля.

Возможности сокращения издержек производства и себестоимости у нас валяются буквально на каждом шагу. Возьмите размеры брака. Ряд предприятий явно не справляется с задачей выпуска доброкачественной продукции. Потери от брака на предприятиях машиностроительных наркоматов и Наркомата черной металлургии в 1940 году составили около 2 миллиардов рублей. Сокращение этого брака наполовину означало бы чистый дополнительный прирост продукции в миллиард рублей.

Серьезным источником снижения издержек производства является сокращение непроизводительных административно-управленческих расходов. Эти расходы слишком велики. Численность служащих на предприятиях по отношению к рабочим слишком раздута. В 1937 году в промышленности союзных и республиканских наркоматов в среднем на 1000 рабочих приходилось 75 служащих, в 1939 году—90 служащих и в 1940 году—87 служащих. Как видите, в 1940 году количество служащих на 1000 рабочих несколько сократилось, но все же оно значительно выше 1937 года. Мы можем и должны снизить удельный вес служащих по крайней мере до уровня 1937 года, что и предусматривается планом 1941 года. Это даст дополнительные трудовые резервы для производства и сократит непроизводительные издержки производства.

Чтобы использовать все эти и другие возможности роста промышленности, надо развить систему материального поощрения работников, хорошо и экономно выполняющих план, а для этого—до конца ликвидировать уравниловку и несправедливость в оплате труда на производстве.

Несправедливость и уравниловка сохранились на производстве между вспомогательными и основными производственными рабочими: как правило, вспомогательные рабочие имеют более льготные нормы выработки, а выполнение их контролируется недостаточно.

Несправедливость существует и в оплате труда хозяйственных руководителей и инженерно-технических работников предприятий: руководители, выполняющие план, и горе-руководители, срывающие план, оплачиваются одинаково. Ликвидация этой несправедливости, правильная практика материального поощрения работников разбудит новые возможности роста нашей промышленности.

Таковы задачи плана 1941 года в области промышленности.

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

Перехожу к вопросам сельского хозяйства. 1940 год для сельского хозяйства был годом дальнейшего укрепления колхозного строя и под'ема сельского хозяйства. Наиболее важными мероприятиями партии и правительства, направленными на укрепление колхозного строя, за последний год надо считать:

во-первых, меры по охране общественных земель колхозов от разбазаривания. Эти меры подрубили тенденцию разазывания частнособственнических отношений в деревне, о чем товарищ Сталин в свое время предупредил партию;

во-вторых, переход к исчислению поставки продуктов полеводства и животноводства с гектара земельной площади. Это решение развязало инициативу колхозников в деле быстрого роста общественного хозяйства, особенно общественного животноводства в колхозах;

в-третьих, решение Центрального Комитета ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров СССР по Украине о дополнительной оплате труда колхозников за повышение урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности животноводства.

Эти решения и мероприятия являются историческими для развития и закрепления победы социализма в деревне. На их основе растет и крепнет социалистическое сельское хозяйство. Поднялось также значение и роль планирования сельского хозяйства. Показатели плана урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности животноводства приобретают теперь большую значимость в связи с дополнительной оплатой труда колхозников, перевыполняющих эти показатели. Тем самым, план в сельском хозяйстве получил дополнительную огромную силу.

На 1941 год **рост посевных площадей** по основным сельскохозяйственным культурам предусматривается в следующих размерах:

Все посевные площади составят	157 млн. га	или 103,9 проц. к 1940 году
в том числе: зерновые	111,1 млн. га	или 100,2 проц. к 1940 году
технические	12,0 млн. га	или 101,7 проц. к 1940 году
овоще-бахчевые и картофель	11,4 млн. га	или 112,9 проц. к 1940 году
кормовые	22,5 млн. га	или 124,8 проц. к 1940 году

Из приведенных данных видно следующее:

1. Посевные площади в среднем по всем культурам растут почти на 4 процента.

2. Особенно быстро они растут по кормовым и овоще-бахчевым культурам.

3. Зерновые культуры почти сохраняются на уровне 1940 года.

Изменение структуры посевных площадей связано главным образом с переходом к правильному севообороту и со значительным расширением площадей под кормовыми культурами.

Валовая продукция зерновых и технических культур по СССР также значительно растет. Валовая продукция зерна увеличилась в 1940 году на 7,3 процента, продукция сахарной свеклы выросла на 18,6 процента, подсолнечника на 18,2 процента и картофеля на 35,6 процента.

Несмотря на неблагоприятные условия погоды 1939—40 года (исключительно сильные морозы, затяжная весна, засушливая погода на востоке), размер валовой продукции зерна и технических культур в 1940 году намного выше урожая благоприятного для сельского хозяйства 1913 года и последующих лет. Продукция хлопка и льна, хотя значительно превысила в 1940 году уровень 1913 года (по хлопку в 3,4 раза, а по льну в 1,6 раза), все же отстает от плановых заданий, что требует к себе внимания органов Наркомзема и местных партийных организаций.

Планом 1941 года предусматривается дальнейший рост валовой продукции сельского хозяйства: зерновой продукции, хлопка-сырца, льна-волокна, сахарной свеклы, картофеля и других продуктов сельского хозяйства. Валовая продукция зерновых культур, преимущественно за счет роста урожайности, должна составить в 1941 году около 7 миллиардов 900 миллионов пудов.

При этом крайне важно отметить рост зерновой продукции в юго-восточных и восточных районах СССР. В Поволжье в 1940 году получен урожай зерновых культур в количестве 937 миллионов пудов, что превышает почти на 32 процента уровень 1913 года, считавшегося в России годом самого высокого урожая.

В общем сборе зерновых культур по СССР значительно возрос удельный вес восточных районов. Производство зерновой продукции в восточных районах Советского Союза в 1940 году, несмотря на засушливую погоду, составило 1482 миллиона пудов и превысило уровень 1913 года на 80 процентов. Таким образом, на юго-востоке и востоке нашей родины создана прочная житница народов Советского Союза.

Выросло число машин, применяемых в сельском хозяйстве Советского Союза. В 1940 году количество тракторов увеличилось до 523 тысяч против 483 тысяч в 1938 году, количество комбайнов—до 182 тысяч против 153 тысяч в 1938 году и множество других сложных и простых машин. На основе этой техники социалистического земледелия под'ем производства в сельском хозяйстве стал устойчивым.

На основе мероприятий, проведенных ЦК ВКП(б) и СНК СССР о развитии общественного животноводства, установлении минимума поголовья скота в колхозах и переходе к исчислению мясопоставок с гектара земельной площади, колхозы имеют крупные успехи в деле организации животноводческих ферм, роста поголовья скота и повышения продуктивности животноводства.

За три года третьей пятилетки количество ферм продуктивного скота увеличилось в колхозах в следующих размерах:

	На 1/I—39 г.	На 1/I—41 г.
Всего фермы увеличилось с	347 тысяч	до 618 тысяч или на 78 проц.
В том числе:		
Крупного рогатого скота с	132 тысяч	до 234 тысяч или на 77 проц.
Овцеводческих с	71 тысячи	до 216 тысяч или на 205 проц.
Свиноводческих с	77 тысяч	до 168 тысяч или на 117 проц.

К началу 1941 года на сто колхозов в среднем приходится 261 ферма, в том числе 99 ферм крупного рогатого скота, 91 овцеводческая ферма и 71 свиноводческая ферма.

Поголовье рабочего и продуктивного скота в колхозных фермах за это время выросло до следующих размеров:

Крупного рогатого скота	до 20 миллионов	голов
Овец и коз	» 41,9	» »
Свиней	» 8,2	» »
Лошадей	» 14,4	» »

Количество крупного рогатого скота в колхозных фермах к концу 1940 года достигло уровня поголовья, которым располагала вся Германия в 1938 году. А Германия по праву считается страной развитого животноводства.

План 1941 года предусматривает в соответствии с желанием самих колхозов дальнейший рост колхозного животноводства, а именно: крупного рогатого скота на 19 процентов, в том числе коров—на 24—25 процентов, овец и коз—на 23—24 процента, свиней—на 38 процентов и лошадей—на 9—10 процентов.

Успехи сельского хозяйства СССР велики. Однако они могут быть еще большими, если мы мобилизуем дополнительные возможности, ликвидируем недостатки и терпимость к ним со стороны органов Наркомата земледелия и Наркомата совхозов. К этим недостаткам надо отнести, по крайней мере, следующие:

1. Простои тракторов и комбайнов даже в горячий период сельскохозяйственных работ.

2. Потери урожая зерновых и технических культур, особенно из-за несвоевременной уборки.

3. Несколько преувеличенные потери в животноводстве и невыполнение заданий по продуктивности скота.

4. Наличие части колхозников, не выполняющих необходимого минимума трудодней, что задерживает скрытые трудовые резервы в сельском хозяйстве.

Переход по примеру Украины к системе дополнительной оплаты труда колхозников, получивших более высокую, по сравнению с планом, урожайность сельскохозяйственных культур и продуктивность животноводства, еще больше поднимет колхозное крестьянство на борьбу за дальнейший расцвет социалистического сельского хозяйства.

Таковы основные задачи плана 1941 года в области сельского хозяйства.

ТРАНСПОРТ

Перехожу к вопросам транспорта. Рост продукции народного хозяйства в стране с каждым годом пред'являет дополнительные требования к железнодорожному и водному транспорту в отношении перевозок огромной массы грузов. Увеличивается потребность транспорта в техническом вооружении. Вместе с ростом грузооборота в стране повышается также потребность в рациональной организации грузопотоков.

Современная война показывает огромное значение транспорта в жизни стран и народов. Ни одна морская держава, если она хочет быть самостоятельной, не может обойтись без высоко развитого морского флота и морских путей сообщения. Но СССР—не только морская держава. Наша страна, что еще более важно, является крупнейшей железнодорожной державой. Значение железнодорожного транспорта в СССР столь же велико, как и значение морского флота для крупной морской державы.

На протяжении истекших лет Центральный Комитет ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров СССР проявляли особую заботу о нуждах транспорта и всемерно укрепляли его. Военные действия в конце 1939 и начало 1940 года, которые пришлось вести Красной Армии, показали, что железнодорожный транспорт, несмотря на отдельные недостатки, справился и безусловно может справляться с мобилизационными потребностями нашей Красной Армии.

В 1941 году перевозки растут в следующих размерах:

Грузооборот железнодорожного транспорта увеличивается до 431 миллиарда тонно-километров, или на 4 процента.

Грузооборот речного транспорта до 46,8 миллиарда тонно-километров или на 28 процентов.

Как видите, план 1941 года исходит из задачи значительно более быстрого роста речных перевозок с целью разгрузки железнодорожного транспорта и обеспечения водными перевозками быстро увеличивающихся массовых грузов. В связи со строительством и развитием водных путей—Днепро-Бугского канала, канала Москва—Волга, реконструкцией Мариинской водной системы—речной транспорт имеет полную возможность выполнить это задание.

Крупнейшим источником увеличения перевозок грузов в необходимых народному хозяйству размерах и направлениях является **ликвидация нерациональных, то-есть чрезмерно дальних и встречных перевозок.** Сокращение времени пробега грузов снижает издержки производства товаров, уменьшает время, идущее на их производство и, следовательно, ускоряет темпы расширенного социалистического воспроизводства.

Между тем, у нас в значительных размерах сохранились встречные и чрезмерно дальние перевозки. Хотя в целом по всем грузам дальность пробега в 1940 году немного сократилась против 1939 года,—все же дальность перевозок таких массовых грузов, как каменный уголь и лес, в 1940 году не только не уменьшилась, но даже увеличилась. Приведу несколько примеров нерациональных перевозок, имевших место в 1940 году.

В Среднюю Азию—в районы Ташкентской и Ашхабадской железных дорог было завезено из Сибири 470 тысяч тонн кузнецкого угля. Между тем, потребность союзных республик Средней Азии, в том числе потребность самого железнодорожного транспорта, с избытком может покрываться за счет добычи местных углей, запасы которых очень велики.

Перевозки из Сибири кузнецкого угля осуществлялись в 1940 году даже в районы Куйбышевской, Казанской, Горьковской дорог и далее на запад — в количестве 2,5 миллиона тонн, хотя запасы угля, сланцев, торфа на Урале и в центральных районах Советского Союза также достаточно велики.

Нерациональные или чрезмерно дальние перевозки угля, когда львиная доля перевозимого угля затрачивается на топку паровоза, везущего этот уголь, должны быть ликвидированы. Необходимо для этого увеличить добычу угля в центральных районах, на Урале и в Средней Азии. Необходимо для этого, чтобы Наркомат путей сообщения и Госплан по-настоящему контролировали ход перевозок.

Вследствие отставания Наркомата черной металлургии в проведении мер по ликвидации сложившейся узкой специализации прокатных станов и дефектов в организации снабжения металлом до сих пор осуществляются встречные перевозки металла между районами. Из районов УССР было вывезено в 1940 году 12,5 миллиона тонн и завезено 900 тысяч тонн металла. Из районов Урала вывезено 2 миллиона тонн, а завезено 1,4 миллиона тонн металла. Из районов центра вывезено 1,8 миллиона тонн и одновременно завезено 3,5 миллиона тонн металла. Из районов Северо-Запада вывезено 600 тысяч тонн и одновременно завезено 2 миллиона тонн металла. Таким образом, одни и те же районы, отгружая большие количества металла, вместе с тем завозят их в обратном направлении из других районов.

Вследствие невыполнения Наркоматом черной металлургии решений XVIII с'езда ВКП(б) о новых районах добычи марганцевой руды для нужд Урала и Сибири продолжается ее завоз из отдаленных районов Закавказья и Украины. Из Чиатур и Никополя на Урал было отправлено в 1940 году 185 тысяч тонн и в районы Сибири—90 тысяч тонн марганцевой руды. В то же время богатые месторождения марганцевых руд на Северном Урале и в Башкирии Наркоматом черной металлургии продолжают слабо разрабатываться.

Таким образом, дополнительные возможности улучшения работы железнодорожного транспорта, связанные с ликвидацией нерациональных перевозок, далеко не использованы. Между тем уменьшение средней дальности перевозок, а следовательно, дальности пробега вагонов, хотя бы на 10 километров против фактической дальности пробега в 1940 году, даст возможность увеличить железным дорогам погрузку новых грузов почти на 1,5 тысячи вагонов в сутки.

В 1941 году железнодорожный транспорт получает от государства капиталовложения в об'еме 6,100 миллионов рублей, что превышает уровень 1940 года почти на 55 процентов. Количество вагонов, поставляемых в 1941 году железнодорожному транспорту, почти удваивается.

Перед железными дорогами прежде всего стоит задача привести в полный порядок существующие основные фонды—пути, подвижной состав, расширить узкие железнодорожные направления и узлы, снижающие эффективность работы всей железнодорожной сети страны.

Кроме некоторых специальных направлений и узлов, которые Наркомату путей сообщения предстоит в 1941 году усилить, необходимо обратить также внимание на усиление пропускной способности уральских железных дорог, которые до сих пор отстают в выполнении плановых заданий. Это отставание должно быть полностью ликвидировано, так как значение железных дорог Урала для народного хозяйства СССР очень велико.

Большие возможности железнодорожного транспорта заложены в **ускорении оборота подвижного состава.** О больших резервах железнодорожного транспорта свидетельствуют следующие факты.

Если время оборота вагона в 1940 г. принять за 100, то вагон находился:

в движении	10%	от всего времени оборота
на промежуточных станциях	11%	»
под погрузкой и выгрузкой	21%	»
под технической переработкой и прочими операциями	49%	»

За 1940 год время оборота вагона на несколько часов сократилось по сравнению с 1939 годом. Однако здесь имеются еще очень большие возможности. Уменьшение оборота вагона за счет сокращения простоя под погрузкой и выгрузкой, а также технической переработкой на 3—4 процента создает возможность увеличения погрузки новых грузов на железных дорогах примерно на 3,5 тысячи вагонов в сутки.

Но еще большие возможности имеются в народном хозяйстве для роста **грузооборота—по линии водного транспорта.** СССР—богатейшая страна по своим великим водным магистралям.

Перевозки по воде хотя и выросли в 1940 году, все еще отстают от плановых заданий и недостаточно облегчают работу железнодорожного транспорта. Особенно неблагополучно обстоит дело на речном транспорте с перевозкой таких грузов, как лес, строительные материалы, уголь и нефть. Приведу несколько примеров.

В Ленинград и Ленинградскую область ежегодно поступает по железнодорожному транспорту 1,5 миллиона тонн леса. Между тем Наркомат речного флота имеет полную возможность организовать доставку этого леса водным транспортом по Беломорско-Балтийскому каналу и Мариинской водной системе. Этого требуют интересы народного хозяйства и железнодорожного транспорта.

В 1940 году на Орджоникидзевскую и Закавказскую дороги было завезено железнодорожным транспортом около 1,2 миллиона тонн леса. Эти перевозки могли быть целиком переключены на водный транспорт. Между тем завоз леса по Волге и Каспийскому морю в районы Орджоникидзевского края и Закавказья Наркоматом речного флота организован крайне неудовлетворительно.

(Окончание см. на 5 стр.).