

ВПЕРЕД К КОММУНИЗМУ

Орган Ижморского райкома ВКП(б) и районного Совета депутатов трудящихся, Новосибирской области

№13(482) 5 МАРТА 1941 года, среда ЦЕНА 8 коп.

Окружная избирательная комиссия Ижморского избирательного округа № 19 зарегистрировала кандидатом в депутаты областного Совета депутатов трудящихся

Федора Дмитриевича Кузнецова

28 февраля окружная избирательная комиссия Ижморского округа №19 на своем заседании рассмотрела вопрос о регистрации кандидата в областной Совет депутатов трудящихся. Комиссия постановила: на основании статьи 83 Положения о выборах зарегистрировать для баллотировки в Новосибирский областной Совет депутатов трудящихся по Ижморскому избирательному округу № 19, выставленную общими собраниями рабочих и служащих Азановского мехлеспункта, Троицкой МТС, Заготзерно и крестьянами колхоза „1-я пятилетка“, на которых присутствовало 747 человек, кандидатуру тов. Кузнецова Федора Дмитриевича, 1905 года рождения, члена ВКП(б), секретаря Новосибирского обкома ВКП(б), проживающего в городе Новосибирске.

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 переиграть 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 расширения 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 добилась 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, электротехника, 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 выполнить 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, быстролетящей 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 средне-суточной погрузки. 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 по таким важным видам продукции, как руда, нефть, хлеб, соль, лес, уголь, цемент. Большие простои тоннажа и подвижного состава, задержка грузов в пунктах перевалки имеют место из-за того, что в работе железнодорожных станций, портов и пристаней нет еще необходимой увязки.

Таковы успехи и недостатки в работе промышленности и транспорта.

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 быва- ют 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.

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.

(Продолж. см. на 2 стр.)

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б)

Продолжение доклада тов. Маленкова на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б)

Вот несколько фактов, характеризующих канцелярско-бюрократические методы руководства наркоматов.

Возьмем Наркомат морского флота. Постановлением Экономсовета от 7 марта 1940 года тов. Дукельский обязан 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 отсрочил представление плана до 1 мая 1940 года. Опять тов. Дукельский не представил плана. 11 октября 1940 года из Экономсовета поступило предложение наркому тов. Дукельскому ускорить представление плана о ликвидации запущенности Каспийского флота. На письмо из Экономсовета тов. Дукельский наложил краткую резолюцию: «т.т. Лесовикову (это зам. наркома) и Воронову (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 плана тов. Лесовикову. 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 т. Гинзбургу. 25 января 1941 года, т. е. 10,5 месяцев спустя после решения Экономсовета, т. Дукельский представил, наконец, в Экономсовет план по ликвидации запущенности Каспийского флота.

Позволительно спросить т. Дукельского, сколько же времени думает потратить Наркомат морского флота на ликвидацию самой запущенности Каспийского флота, если план ликвидации этой запущенности составлялся в течение 10,5 месяцев. Да неизвестно 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 Харьковского электромеханического завода. Нарком т. 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-электромашпром этого же наркомата. Главный инженер этого главка т. Рубо только 10 ноября посылает это срочное распоряжение начальнику производственного отдела своего главка т. 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 распоряжение», «дать распоряжение», «на распоряжение» и, наконец, «в дело» — не являются свидетельством чиновничьего, 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 Наркомат 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 т. 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 результаты работы Наркомата речного флота по перевозкам грузов.

Два слова о Наркомате боеприпасов. В этом наркомате имели место такие, например, факты. Нарком т. Сергеев в своем приказе № 203 предложил директору завода № 176 «Построить фосфатированное отделение цеха № 4, смонтировать ванны и сдать в эксплуатацию. Срок исполнения — 8 июня 1940 года». Приказ был подписан 5 июня, сдан 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 т. 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 парт-организаций в области промышленности и транспорта.

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

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

Местные партийные организации так же, 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 директорами 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 главное 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, Сталиноградский комбинат и некоторые другие крупные предприятия, выполнили 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 недополняют производственной программы на 15—20 проц.

Или вот, возьмем Орловскую область. Такое крупнейшее предприятие области, как «Красный Профинтерн», в 1938 году выполнил 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 промышленными стройками, подчиненными союзным наркоматам, ошибочно полагая, что за состоянием 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 Харь-

кова, Орджоникидзграда, Улан-Удэ. Плохо так же работали Ворошиловградский и Коломенский заводы.

Решающую роль в невыполнении 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 проц., Днепропетровск — на 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 проц.

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 предприятий, не изучают экономику предприятий и, вместо этого, отбрасываются на поверхностные обследования и верхоглядскими решениями.

Ведь факт, товарищи, что многие наши обкомы и горкомы партии своим обязанностями в отношении промышленности и транспорта сводят к заслушиванию докладов директоров предприятий на заседаниях бюро обкомов партии. По этим докладом обычно выносятся мало конкретные и мало полезные 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.

(Продолжение см. на 3 стр.).

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б)

Продолжение доклада тов. Маленкова на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б)

III

Хозяйственно-политические задачи парторганизаций в области промышленности и транспорта

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

Для этого нужно 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 основном 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 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 записаться конкретно каждым предприятием в отдельности. Партийные организации обязаны проявлять максимум инициативы в деле выявления новых возможностей улучшения и развития промышленности и транспорта.

Далее необходимо, чтобы партийные организации помогали наркоматам и главам проверять работу директоров предприятий, **проверить 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 контролирования 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, вся-

кого 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 держать 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 разбухшего 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 тонны, плановый отдел назвал цифру в 47,7 тонны, по книгам в цехе значилось 51,5 тонны, 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 Касптанкера за 9 месяцев 1940 года перерасходовали 12,5 тыс. тонн топлива, а наркомат начислил Касптанкеру 2 млн. рублей экономии по топливу. Вот какие порядки в Наркомате морского флота. Можно и топливо пережечь и прослыть экономным хозяйственным. **(Оживление в зале).**

В результате запущенности учета на предприятиях образуются излишние запасы материалов, заготовляется излишний и, как правило, некомплектный 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 зная 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, — а эти данные далеко не полные, — 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. — 7.976 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 процентов, 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. — на 65 проц., а в 1940 году — всего лишь на 64 процента.

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 процент 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 блюдце 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 не полностью. Много материалов пропадает из-за неправильного и неэкономного раскроя и заготовки. Прокат производится в недостаточно широком соргаменте, 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, водного транспорта. Этого 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 этом деле.

На заводе № 61 в г. Липецке 14 января 1941 года в снегу, под откры-

(Продолж. см. на 4-й странице)

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б)

Продолжение доклада тов. Маленкова на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б)

тым небом среди хлама было случайно обнаружено 70 годных станков. А ведь на этом заводе есть директор, есть партийная организация, наконец, в Липецке есть и горком партии. За чем же они смотрят? Где же тут забота о сохранности оборудования?

Разве это не преступное отношение к государственному добру?

Нечего уже и говорить о том, что на наших предприятиях широко распространено небрежное и неряшливое отношение к своему станку, к своему инструменту. А ведь совершенно очевидно, что плохой уход за станками и инструментом, несвоевременный и недоброкачественный ремонт оборудования зданий преждевременно разрушает и выводит их из строя.

На транспорте запущенность ремонта подвижного состава и небрежное содержание железных дорог и водных путей 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 все **материальные ценности содержались в сохранности и в хорошем состоянии**, чтобы руководители предприятий берегли доверенное им государственное имущество — здания, оборудование, инструмент, материалы.

О запрещении продажи предприятиями оборудования и материалов. По этому вопросу, товарищи, на днях издан Указ. Чем вызван этот Указ? Он вызван тем, что на наших предприятиях имеет место разбазаривание оборудования и материалов путем их продажи и обмена с другими предприятиями. Государство отпускает предприятиям для определенных целей оборудование и материалы, а руководители предприятий самовольно и незаконно распоряжаются ими, продают, обменивают и отпускают на 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 разных заводских материалов Корсунской текстильной фабрике, Сталинскому пищевому и драматическому театру на сумму свыше полумиллиона рублей.

Позволительно 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.

Какое право имеет на это начальник Омской дороги?

Средне-Уральский медеплавильный завод в Свердловской области в 1940 году продал конторе «Цветметснаб» водоарматуры на 100 тысяч рублей. Но тут вышел такой курьез. В то время, как директор продавал эту арматуру, так называемый ответственный исполнитель этого же завода искал всякого рода материалы и оборудование для этого завода. В поисках он зашел на

склад «Цветметснаба» и увидел там водоарматуру, которая показалась ему подходящей. Не зная, что эта арматура была только что продана с их завода, ответственный исполнитель купил ее и привез на завод, уплатив уже 111 тысяч рублей (**смех**).

Можно себе представить, товарищи, какие порядки на этом заводе. По-настоящему на таких, с позволения сказать, «операциях» директор должен был бы прогореть, но так как в наших наркоматах принято все подобные благоглупости относить на казенный счет, то директор чувствует себя спокойно. Поди даже этот директор за удачную продажу, а ответственный исполнитель за удачную покупку получили премии (**общий смех**).

Запорожский завод ферросплавов отпустил Орехово-Зуевскому механическому заводу «Главгосхлопкопрома» коке и отсеви 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 наложил следующую резолюцию: «Согласен, хотя это неправильно. Вредить делать запрещаю» (**смех**).

Говорят, что руководители завода, одобренные такой резолюцией, вскоре возобновили разные обменные операции.

Надо прямо сказать, товарищи, что установившаяся практика продажи так называемого демонтируемого и лишнего оборудования и материалов является ни чем 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 отпуска 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 лишнего оборудования и материалов**, что является ни чем 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 содержат 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, расшатанности дисциплины, разболтанности, отсутствия порядка на заводе.

Бескультурье, захламенность, царящие на многих предприятиях, мешают организовать труд рабочих, мастеров, инженеров, мешают им производительно использовать рабочее время. Все это приводит к тому, что снижается производственная 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 захламенны. В особенности маргеновский и прокатный цеха. Говорят, что за маргеновской печью № 12 лежит куча всякого хлама, для вывозки которого нужно подать много вагонов порожняка. На пролете между первым и вторым маргеновскими 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 обоих цехов. Оба цеха сваливают на эту территорию мусор, и ни один из них не убирает его. Придетя товарищам магнитогорцам, видимо, здесь, на конференции, разрешить спор между этими цехами, так как городской комитет партии неудосужился разобраться в этом деле до конференции. Говорят, что руководители 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.

К лицу ли магнитогорцам считать грязь и захламенность обязательным спутником такого первоклассно оборудованного завода, каким является Магнитогорский?

Или вот Кольчугинский завод Наркомцветмета в Ивановской области, о котором уже шла речь. На этом заводе из-за грязи и захламенности в цехах частовокатываемые изделия попадают посторонний металл или куски грязи, прилипающие к металлу, который лежит на грязном полу. Этот брак получил на заводе даже особое наименование «закат грязи». Только за ноябрь 1940 года в цехе № 4 было составлено 870 актов на брак, из них 136 актов на брак по так называемому «закату грязи». За год убыток от брака по этому цеху превышает 300 тысяч рублей.

Кто дал право кольчугинцам так замусорить советский завод?

Или вот возьмите в Москве Савеловский вокзал. Этот вокзал находится в запущенном и некультурном состоянии. Потолки от протекавшей воды покрылись темными грязными кругами, плесенью. От тающего льда с окон течет вода на пол. Скатерти на столах в буфете грязные. В здании вокзала ремонтировалась одна маленькая комнатка. И вот от нее тянется дорожка грязи по всему вокзалу. В зале пригородных касс на полу грязь и разбросаны окурки.

Разве можно дальше терпеть такое бескультурье? Директора заводов, начальники депо, начальники вокзалов обязаны навести чистоту на своих предприятиях и постоянно поддерживать ее. С них, с директоров, надо спрашивать за все эти безобразия. Отвечает директор, а он должен уметь требовать с начальников цехов. Разве нельзя завести

такой порядок, чтобы один дежурный по смене, принимая смену, а другой, сдавая ее, следили за тем, в каком состоянии цеха находятся в смысле чистоты.

Нельзя дальше терпеть захламенность и грязь на наших заводах, шахтах, депо, вокзалах, в портах. Пора положить конец бескультурью на предприятиях. Нерадивое, бесхозяйственное отношение к народному добру наносит огромный ущерб государству.

Ленин не раз клеймил явления безхозяйственности, расхлябанности, грязи, бескультурья. Ленин говорил, что мы не сумеем выполнить своего долга, не ведя **войны** против этих хранителей традиций капитализма. «Мы не коммунисты, — подчеркивал Ленин, — а трипичники, пока мы, молча, терпим такие фабрики».

Необходимо навести и повседневно поддерживать **чистоту и элементарный порядок** на предприятиях и на железных дорогах.

Задачу поддержания чистоты и культуры на производстве мы обязаны решить немедленно, как самую простую и элементарную, но в то же время нетерпящую никаких отлагательств, ибо без элементарной культуры не удастся успешно выполнить задачу дальнейшего подъема нашей промышленности, без элементарной культуры нельзя разрешать великие стоящие перед нашей страной задачи, связанные с переходом от социализма к коммунизму.

Советский завод должен быть рассадником чистоты и порядка.

О графике выполнения предприятием производственной программы. Сейчас, товарищи, дело обстоит так, что выпуск готовой продукции на большинстве предприятий происходит неравномерно, рывками и, как правило, сосредоточивается к концу месяца. На предприятиях отсутствует заранее разработанный твердый график выпуска готовой продукции.

Вот вам типичные примеры.

Коломенский машиностроительный завод Московской области в 1940 году работал следующим образом: в первой декаде каждого месяца выпускал 5—7 проц. продукции, во второй декаде — 10—15 проц., а в третьей декаде — 75—80 проц.

Ленинградский завод имени Карла Маркса выпустил за первую декаду декабря 1940 года 2 проц. месячной продукции, за вторую декаду — 8 проц., а за третью декаду — 90 проц.

На Московском насосно-компрессорном заводе в декабре 1940 года выпуск продукции составил в первой декаде декабря — 3,4 проц. месячного плана, во второй декаде — 27,5 проц. и в третьей декаде — 69,1 проц.

На большинстве предприятий мы имеем такую картину. Цеха по выпуску готовой продукции, сборочные цеха получают полуфабрикаты из других цехов с перебоими, неравномерно. Предприятия работают без нормального задела и, как правило, в первую половину месяца все силы предприятия бросаются на создание задела.

(Продолж. см. в след. номере).

За ред. Ф. И. СТЕПАЧЕВА.