

Л. КАГАНОВИЧ

РЕЧЬ
НА ПЕРВОЙ СЕССИИ
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
ЧЕТВЕРТОГО СОЗЫВА

*

ГОСПОЛИТИЗДАТ • 1954

**РЕЧЬ НА ПЕРВОЙ СЕССИИ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
ЧЕТВЕРТОГО СОЗЫВА
24 апреля 1954 года**

Товарищи депутаты! Проект Государственного бюджета на 1954 год отражает гигантски выросшую мощь нашего Советского государства и социалистического хозяйства. По сравнению с довоенным временем объем бюджета увеличился более чем в три раза, а за истекшие три года пятой пятилетки вырос на 35 проц. Этот исключительный рост является результатом героической борьбы и труда советского народа, правильной политики Коммунистической партии, ее Центрального Комитета и Советского (Правительства). (Бурные аплодисменты).

Выборы депутатов в ныне заседающий Верховный Совет показали, что весь народ одобряет политику Партии и Советского Правительства — политику, основанную на учении и заветах основателя нашей партии и государства великого Ленина и продолжателя его дела великого Сталина. (Бурные аплодисменты).

Эта политика всегда была направлена и сейчас направляется на укрепление мощи созданного в октябре 1917 года Советского государства рабочих и крестьян, на строительство социализма и обеспечение успешного перехода от социализма к коммунизму.

Превратив отсталую, аграрную страну в передовую индустриальную, колхозную державу, создав мощную тяжелую индустрию, отстояв независимость и честь нашей Родины в борьбе с немецким фашизмом, советский народ во главе со своей партией невиданно быстрыми темпами, в кратчайший срок восстановил разрушенные войной

города и села, фабрики и заводы, колхозы, МТС, железнодорожный транспорт и двинул наше хозяйство вперед. (Аплодисменты).

В настоящее время на базе восстановленной и развиваемой нами тяжелой индустрии, которая была и остается основой основ всей нашей экономики и непрерывного укрепления оборонной мощи нашего государства, Партия и Правительство широким фронтом развернули и двигают вперед решение важнейшей задачи Коммунистической партии — развития производства предметов потребления, подъема сельского хозяйства и обеспечения непрерывного повышения благосостояния советского народа. Осуществление этой политики еще более укрепляет уверенность советского народа, что в великом историческом соревновании двух систем — социалистической и капиталистической — все преимущества за нами и что конечная победа будет принадлежать коммунизму. (Аплодисменты).

1954 год — предпоследний год пятой пятилетки — будет иметь решающее значение для осуществления пятилетнего плана, который, как подчеркнул XIX съезд партии, «явится крупным шагом вперед по пути развития от социализма к коммунизму». Задания, предусмотренные народнохозяйственным планом 1954 года, настолько значительны, что осуществление их позволит выполнить пятую пятилетку по производству товаров широкого потребления, по росту товарооборота досрочно — в четыре года.

Советский бюджет опирается в основном на доходы и накопления социалистического народного хозяйства. Выполнение бюджета в решающей степени зависит от рентабельной работы предприятий. От этого зависит и выполнение расходной части бюджета. Подавляющая часть этих расходов направлена на выполнение политики Партии и Правительства — на дальнейшее развитие тяжелой индустрии, на подъем сельского хозяйства и промышленности предметов народного потребления.

Обеспечить выполнение бюджета самотеком нельзя. Надо вести действенную борьбу, организовать активный контроль рублем за укрепление хозрасчета, внедрение строжайшего режима экономии в расходовании материальных и денежных средств, ускорение оборачиваемости материальных ценностей, снижение себестоимости продукции и перевозок. В масштабах нашего хозяйства

снижение себестоимости промышленной продукции только на 0,1 проц. дает экономию свыше 0,5 млрд. рублей.

Снижение себестоимости продукции, перевозок и строительства является наиболее обобщающим показателем качества работы народного хозяйства. Себестоимость зависит от уровня производительности труда и затрат на рабочую силу, от степени использования оборудования, от экономии и соблюдения норм по использованию сырья, топлива и других материалов и от издержек обращения, в особенности транспортных. В числе этих важных вопросов мне хотелось бы остановиться более всего на вопросах экономии материалов и транспортных издержек обращения.

Экономия в расходовании государственных материальных фондов не является вынужденной мерой. Она является законом социалистического хозяйствования и имеет глубоко принципиальное значение. Она вытекает из коммунистического отношения к результатам труда. Все созданное трудом требует к себе бережного отношения. Бережливость — коммунистическая черта, которая сохранится и при полном построении коммунистического общества. Партия и Правительство поэтому принимают меры против расточительства и бесхозяйственного отношения к материальным средствам, чтобы ни одна копейка народного добра не пропала даром.

Важнейшей задачей социалистического производства является обеспечение при данном количестве сырья, топлива, электроэнергии, основных и вспомогательных материалов максимального выпуска продукции. А это возможно только при экономном расходовании материалов, при строгом соблюдении установленных норм расхода.

В нашем советском хозяйстве планирование производства основано на правильном и точном учете не только продукции, но и потребностей в данном материале. Как производство, так и потребность в материале определяются у нас материальными балансами, которые должны обеспечить соответствие, т. е. недопущение диспропорции между материальными ресурсами и потребностью в них

В основе расчетов потребности в балансе лежит норма потребления на данный вид изделия. Эти нормы имеют в социалистическом обществе общегосударственное значение. От этого зависит, что особенно важно, и снижение себестоимости, поскольку материальные затраты состав-

ляют в себестоимости промышленной продукции, включая амортизацию, до 70 проц., а в себестоимости перевозок до 43 процентов.

В намечаемом на 1954 год снижении себестоимости промышленной продукции на 4,4 проц. снижение затрат по сырью, материалам, топливу и электроэнергии составляет 1,2 проц. Это задание можно и должно выполнить и перевыполнить.

За истекшие годы достигнуты серьезные результаты в деле экономии материальных ресурсов. Из этого многие хозяйственные руководители делают тот вывод, что все что можно было сэкономить, уже сэкономлено за истекшие годы, и сейчас осталось только подбирать крохи. Это — неправильная точка зрения. Технический прогресс в производстве неразрывно связан не только с экономией труда, но и с экономией средств производства.

В промышленности есть еще значительные непроизводительные потери материалов. Потери металла в машиностроении на всех стадиях производства составляют около 20 проц. ко всему объему потребляемого машиностроением металла. Надо эти потери снизить, повысить коэффициент использования металла в автомобиле и тракторостроении, станкостроении и других отраслях машиностроения. Надо шире распространить опыт борьбы за экономию, развернутый передовыми людьми автомобильного завода имени Сталина и других заводов. Теперь требуется изыскивать новые, более глубокие источники экономии. Надо улучшать технологию производства, осваивать прогрессивные технологические процессы, внедрять новые, более экономичные материалы и полноценные заменители и снижать вес машин. Значительная часть всех потерь проката черных металлов в машиностроении происходит в кузнечных цехах при поковке и штамповке, где выход годного не превышает 80 проц. Увеличение выхода годного по поковкам и штамповкам в целом по промышленности может дать огромные результаты. Важнейшей технико-экономической проблемой в машиностроении является снижение норм припусков в металле и заготовках, что сократит огромное количество стружки, сэкономит не только металл, но и снизит затраты труда на обработке изделий и потребность в металлорежущих станках. Машиностроительная промышленность должна улучшить раскрой металла и использовать

получающиеся при раскросе отходы для изготовления мелких деталей вместо того, чтобы вырезать их из целого листа.

Крупным источником экономии должно быть выполнение постановления Правительства о снижении веса машин и механизмов. Надо решительно устранить такие недопустимые случаи, как выпуск различными заводами одинаковых машин с различным весом. Факт, что трубопрокатный агрегат 400, изготовленный Уралмашзаводом, оказался на 800 тонн тяжелее, чем аналогичный стан, установленный на Никопольском южно-трубном заводе, а компрессоры производительностью 100 кубм в минуту с давлением 8 атмосфер, изготовленные в Москве, оказались на 5 тонн легче таких же компрессоров, изготовленных на Сумском заводе имени Фрунзе.

Необходимо решительнее применять новые экономичные виды материалов: прокат периодического профиля, который максимально приближается к окончательной форме изделия и, снижая отходы, повышает на 10—15 проц. коэффициент использования металла; полые, гнутые, фасонные профили проката, также дающие большую экономию; прокат в мерных и кратных длинах для производства массовых видов изделий. По цветным металлам необходимо особое внимание обратить на внедрение заменителей; по топливу — на улучшение теплотехнических условий работы и повышение коэффициента полезного действия установок, а Минуглепром должен повысить качество угля и снизить его зольность; по лесным материалам, наряду с экономией леса в потреблении, надо улучшить распиловку древесины, ее обработку и использование отходов.

Серьезную экономию может дать лучшее использование передовой техники и внедрение более прогрессивного оборудования, экономящего материалы, топливо. Примером может служить кузнечный цех Московского завода малолитражных автомобилей, который значительно снизил расход проката на комплект штамповок на автомобиль «Москвич» за счет оснащения новым оборудованием. На ж.-д. транспорте надо вести борьбу за внедрение паровоза с повышенным коэффициентом полезного действия, который даст большую экономию топлива.

Министерства-поставщики обязаны серьезно повысить качество поставляемых материалов. От качества зависит

долговечность. Серьезную экономию мы можем получить' за счет более полного использования оборудования. Лучшее использование имеющегося оборудования уменьшает потребность в нем.

Необходимо принять решительные меры по реализации сверхнормативных запасов, облегчить реализацию с тем, чтобы нуждающиеся в них предприятия могли быстрее' получить и использовать их. Вместе с тем надо ликвидировать причины, приводящие к накоплению в производстве и строительстве омертвленных излишних запасов. Министерства должны правильно распределять фонды между предприятиями, не завозить на предприятия лишних материалов сверх потребности или вовсе ненужных. Сбытовые же органы должны своевременно и полностью по ассортименту поставлять материалы.

Снижение норм расхода, ликвидация сверхнормативных запасов материалов будет способствовать ускорению оборота материальных ценностей в народном хозяйстве. В социалистическом обществе, в котором планируется не только выпуск продукции, но и ее распределение и материально-техническое снабжение и перевозки,— задача ускорения оборота имеет большое народнохозяйственное значение.

Я думаю, что вместе со всем советским народом мы обеспечим дальнейшую экономию материальных средств и тем самым еще более укрепим хозяйственную и оборонную мощь нашего Советского государства. (Аплодисменты).

В тесной связи с экономией в народном хозяйстве стоит вопрос об экономии в перевозках. Решающим в дела уменьшения транспортных издержек является ликвидация нерациональных перевозок и сокращение дальности перевозок грузов по железным дорогам.

Партия всегда придавала важное значение правильному размещению производительных сил — приближению промышленности к источникам сырья и районам потребления, комплексному развитию отдельных районов, экономическому развитию и культурному подъему национальных республик. За годы Советской власти проведена гигантская работа по устранению неравномерного размещения промышленности дореволюционной России.

Однако железнодорожный транспорт, на долю которого приходится почти 85 проц. грузооборота всех видов

транспорта, все еще заставляют возить много лишних грузов, осуществлять чрезмерно дальние, встречные и другие бесхозяйственные перевозки, на которые расходуются огромные средства. К сожалению, отправители и получатели товаров мало интересуются, откуда везут товар, не спрашивают, сколько будет стоить его перевозка, игнорируют смешанные железнодорожно-водные перевозки, не интересуются тарифами, не протестуют против высокой дальности — лишь бы получить товар, хотя это и увеличивает их расходы, повышает стоимость товаров. Слабо изучает это дело, недостаточно борется с этим и Министерство путей сообщения.

Нельзя рассматривать транспорт как извозчика, а паровоз и вагоны — как бессловесного коня. Транспорт — кровеносные сосуды социалистического хозяйства. Недаром великий Маркс называл транспорт четвертой областью материального производства. Недаром Ленин говорил, что без транспорта не может быть нормальной связи между промышленностью и земледелием, что транспорт есть материальная опора этой связи. Недаром Сталин говорил, что транспорт цементирует в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства. Вот почему мы должны этого, фигурально выражаясь, коня беречь, ограждать от нерадивого, расточительного использования. Вот почему и само Министерство путей сообщения не должно быть бессловесным: оно мычит время от времени против нерациональных перевозок, но этого мало. Надо так заржать, чтобы было слышно по-настоящему. (В зале смех, бурные аплодисменты).

Ликвидация нерациональных перевозок имеет важное значение для ускорения доставки продукции и для снижения транспортных расходов. Как известно, перевозки занимают большое место в общей стоимости продукции. Расходы министерств по перевозкам грузов в 1953 году составили около 75 млрд. руб., в том числе по железнодорожному транспорту — 41,3 млрд. руб. Сокращение этих расходов только на 1 проц. дает экономию 100 млн. руб. Поэтому мы не можем терпеть чрезмерную дальность.

Дальность перевозок грузов на железных дорогах в 1953 году по сравнению с 1940 годом особенно возросла по следующим грузам:

2*

Грузы	1940 г.	1953 г.	1953 г.+ к 1940 г.
Лес..... в км	1.019	1.193	+ 174
Хлебные грузы.....»	736	949	+213
Черные металлы»	966	1.101	+ 135
Хлопок»	1.814	2.375	+561
Минерально-строительные.....»	253	328	+ 75

Дальность перевозок товаров народного потребления в октябре 1953 года по сравнению с октябрём 1940 года увеличилась по большинству грузов, а наибольший рост дальности дали следующие грузы: кондитерские изделия — на 317 км, спирт — на 265 км табачные изделия — на 203 км, картофель — на 388 км, бакалея — на 74 км, ткани — на 124 км, трикотаж — на 605 км. В известной мере дальность перевозок предопределяется тем, что мы осваиваем новые отдаленные районы иногда при недостатке на месте необходимого сырья. Для развития промышленности и подъема культуры окраинных районов мы завозим много товаров, в том числе для снабжения села и сельского хозяйства, на дальние расстояния.

В этой связи небезинтересно сравнить дальность перевозок грузов на наших железных дорогах с США. Наша страна занимает территорию 22,3 млн. кв. км (расстояние с Востока на Запад—10 тыс. км, с Севера на Юг — 5 тыс. км). Территория США составляет 7,8 млн. кв. км, или 35 проц. к территории СССР, а средняя дальность перевозок в 1950 году в США составляла 700 км против 722 км в СССР. Абсолютная дальность перевозок в США является исключительно высокой, отражающей анархию производства с ее конкурентной борьбой монополий. Только социалистическая система хозяйства и правильное размещение производительных сил в СССР дали возможность при таких расстояниях и нуждах освоения самых отдаленных районов и окраин иметь дальность перевозок в 1950 году 722 км и в 1953 году —748 км.

Можно сказать наверняка, что если бы мы не боролись за правильное социалистическое размещение производительных сил, не развивали бы хозяйство всесторонне в республиках и областях, мы имели бы дальность перевозок, намного превышающую нынешнюю дальность.

Однако мы и здесь должны применить основной партийный метод — самокритику. Несмотря на достигнутые успехи, мы имеем много недостатков. Мы считаем нашу дальность перевозок высокой.

Основными причинами роста дальности являются: серьезные недостатки в планировании сбыта, снабжения и перевозок; невыполнение некоторыми министерствами планов производства и капитального строительства по районам страны; все еще имеющиеся серьезные недостатки в размещении производительных сил страны. На основании анализа междудорожной корреспонденции грузов выявлено большое количество чрезмерно дальних и встречных перевозок, составляющих около 50 млн. тонн, со стоимостью этих перевозок примерно 2 млрд. руб., значительную часть которых можно устранить уже сейчас без особых затрат, а часть — за счет более капитальных мер, связанных с улучшением размещения производства.

В перевозках нефтяных грузов нерациональные перевозки составляют около 4,6 млн. тонн. Основная масса их связана с перевозками сырой нефти из Поволжья и Средней Азии; Гурьевский завод снабжается саратовской нефтью, на Саратовский завод завозится нефть из Бугуруслана, Орский завод снабжается макатской нефтью. Правильней было бы Саратовский завод снабжать трофимовской нефтью (на расстоянии 12 км), бугурусланскую нефть завозить в Орск, а на Гурьевском заводе перерабатывать макатскую нефть. Это сократило бы дальность перевозок сырой нефти по этим заводам на 184 км.

В больших размерах производятся встречные перевозки мазутов. Сернистый мазут из Башкирии вывозится на Юг, Кавказ, в Центр, на Север, а из Баку малосернистые мазуты вывозятся на Урал, в Поволжье, на Дальний Восток. Сокращение этих встречных перевозок за счет развития сероочистки и более широкого применения сернистых мазутов сократило бы расходы по перевозкам в 1953 году на 200 млн. рублей, уменьшило бы дальность перевозок мазута на 342 км, а всех нефтепродуктов — на 72 км. Систематическое отставание добычи нефти на Дальнем Востоке вызывает завоз нефтепродуктов на Дальний Восток, который ежегодно обходится свыше 1 млрд. рублей. Куда целесообразнее было бы эти средства затратить на ускорение развития добычи нефти на Дальнем Востоке. Министерство нефтяной промышленности

должно упорядочить снабжение нефтеперерабатывающих заводов сырой нефтью и решить эти вопросы, связанные с сокращением встречных и дальних перевозок.

Чрезмерно дальние и встречные перевозки угля составляют свыше 13 млн. тонн в год, на перевозки которых затрачивается свыше 350 млн. рублей. Диспропорция между потреблением угля и развитием добычи угля по отдельным бассейнам, в особенности в Донецком, Кизеловеком, Подмосковном, в Средней Азии, Закавказье и др., привела к тому, что в 1953 году перевозки угля на расстоянии 1.800 и более километров составляют около 30 проц. всей работы железных дорог по перевозкам угля, а, как известно, перевозка угля занимает 28 проц. всех перевозок. Кузнецкий и карагандинский уголь до 10 млн. тонн завозится сейчас вплоть до Москвы, куда он раньше никогда не завозился. Это дает перерасход до 200 млн. рублей.

Доля перевозок угля на расстоянии 2.600 км и более возросла в 1953 году до 7,1 проц. против 5,9 проц. в 1952 году. Кроме этого, имеются многочисленные нерациональные перевозки угля, как, например, кизеловский уголь, которого не хватает для Урала, предъявляют к перевозке в Брянск, среднеазиатские угли завозятся на встречу кузнецкому и карагандинскому углям со встречностью 600 км, что обходится в год 15 млн. руб. Министерство угольной промышленности должно обеспечить ввод в эксплуатацию в установленные сроки новых шахт, в особенности в Донбассе, Подмосковном бассейне, в Закавказье, где план ввода систематически срывается, разработать меры по серьезному увеличению добычи кизеловского угля, развить углеобогащение, брикетирование угля, устранить имеющиеся недостатки в работе органов Углесбыта.

Еще до войны была проделана значительная работа по специализации прокатных станов, улучшившая характер перевозок черных металлов, однако нерациональные перевозки черных металлов составляют около 2 млн. тонн в год, главным образом чугуна, стали, проката и рельсов, в особенности между Югом, Уралом и Сибирью. По действующей специализации прокатных станов производство, например, обручного железа осуществляется на заводах — Петровско-Забайкальском, Новосибирском и Магнитогорском и из Сибири перевозится на Юг, Северный Кавказ и в Закавказье на расстоянии 5—6 тыс. км.

Производство обручного железа без больших затрат может быть организовано на заводе «Запорожсталь», что прекратит завоз этого железа из Сибири на Юг. Днепропетровский завод им. Ленина снабжается штрипсами с Новосибирского завода на расстоянии 3.980 км. На их перевозку затрачивается 20 млн. руб. Куда правильнее было бы снабжать Днепропетровский завод штрипсами с южных заводов. Имеют место и другие дальние и встречные перевозки металла, в особенности между Югом и Уралом. Министерство черной металлургии должно внести поправки в специализацию прокатных станков, исходя из потребности металла по профилям в районном разрезе, ликвидировать нерациональные перевозки, в особенности по чугуну и заготовке для переката.

В перевозках лесных грузов нерациональные перевозки составляют свыше 4,5 млн. тонн. Лес в больших количествах из Сибири перевозится по железным дорогам в Центр, на Юг, на Кавказ, минуя Волгу. Из-за отставания лесопиления в лесоизбыточных районах перевозки необработанного круглого леса возросли в 1952 году до 58,9 млн. тонн против 25,7 млн. тонн в 1940 году. Для перевозки круглого леса по сравнению с пиломатериалами нужно на 40 проц. больше вагонов.

Потребители пиломатериалов развивают собственное лесопиление в местах потребления леса, в безлесных районах. В Сталинской и Ворошиловградской областях лесопиление возросло в 1952 году против 1940 года в 4,2 раза, на Кавказе — в 8,4 раза, в Средней Азии — в 4 раза. В связи с систематическим невыполнением плана лесозаготовок в ближайших к потреблению районах Минлеспром требует перевозки леса и часто добывается этого из Восточной Сибири в Центр, на Юг и даже на Кавказ.

Минлеспром должен, наконец, обеспечить безусловное выполнение планов лесозаготовок в Карело-Финской ССР, на Севере, Сев.-Западе, в Центре, развить лесопиление в лесоизбыточных районах, осуществить меры по просушке товарных пиломатериалов, по окорке рудничной стойки, а МПС — по организации пропитки шпал в районах их заготовки. Эти меры позволят сократить объем перевозок лесных грузов по железным дорогам примерно на 12 млн. тонн и сэкономить только на оплате тарифа свыше 500 млн. рублей.

Значительные нерациональные перевозки допускаются по минеральным строительным грузам и цементу. Дальность перевозок минерально-строительных материалов по сравнению с 1940 годом возросла на 75 км, хотя дальность перевозок цемента выполняется и сократилась по сравнению с 1940 годом на 291 км. Однако все еще приходится завозить отдельные сорта цемента из Поволжья на Дальний Восток. Имеют место много фактов чрезмерно дальних перевозок строительного камня, кирпича, земли и глины/ На Дальний Восток из Восточной Сибири в 1953 году завезено 19 тыс. тонн строительного камня, 12 тыс. тонн песка, земли и глины, 3 тыс. тонн кирпича, в Среднюю Азию завезено 30 тыс. тонн строительного камня. Имеются и другие факты нерациональных перевозок строительных материалов. Министерство промышленности стройматериалов должно устранить эти недостатки.

Что касается машиностроительных министерств, то здесь мы также имеем немало нерациональных перевозок. Достаточно сказать, что автомашины мы возим в собранном виде на платформах. На двухосной платформе помещается одна машина, на четырехосной — 2—3 автомашины, в результате чего грузоподъемность вагонов на 20—30 проц. ниже обычной загрузки. Можно было бы завозить части автомашин, организовать сборные цехи и на месте собирать автомашины. Возим из гор. Горького в Одессу шасси и многие детали, собираем там самосвалы, и они идут обратно в Горький, Москву и т. д. (Смех). И с этими недостатками надо кончать.

В перевозках сельскохозяйственных грузов решающее место занимают перевозки зерна и муки. Во втором полугодии 1953 года нерациональные перевозки пшеницы составили 1.776 тыс. тонн, ржи — 299 тыс. тонн, ячменя — 122 тыс. тонн, овса — 102 тыс. тонн и ряд других культур и муки. С октября 1953 года по март 1954 года Министерство заготовок перевезло из Поволжья, Башкирии, Чкаловской области на Урал и в Сибирь 296 тыс. тонн пшеницы, а с апреля 1954 года ту же пшеницу из Сибири и Урала вывозит в Центр.

Обойной муки, занимающей около 60 проц. в общем производстве муки, производится в местах потребления около 10 проц. от общего производства. Необходимо, чтобы все области сами производили обойную муку для собственного потребления. Для решения этой задачи нужно

развить производство муки в районах потребления. Если бы, например, на 1.000 заготовительных пунктах зерна (из 4.500) построить небольшие мельничные цехи, что вполне возможно, это позволило бы обеспечить население прилегающих районов хлебом. Тип небольшой мельницы разработан, она может давать в сутки 30 тонн сортовой или 60 тонн обойной муки. Стоимость мельницы — 1.100 тыс. руб. Постройка в течение 2—3 лет 1.000 таких мельниц сократит, по расчетам Министерства заготовок, перевозки зерна примерно на 12 млн. тонн и около 9 млн. тонн муки в год.

Сокращение этих перевозок даст экономию на тарифе около 800 млн. руб. в год, что полностью окупит в течение 1—2 лет затраты на постройку этих мельниц. Как видно, это выгодная для государства операция, которую Госплану совместно с Минзагом необходимо разработать.

Что касается сельского хозяйства, то особенно в связи с принятыми партией и Правительством решениями о подъеме сельского хозяйства будут ликвидированы имеющиеся многие нерациональные перевозки зерна, картофеля, сена и других продуктов сельского хозяйства. Министерство сельского хозяйства совместно с министерствами и Госпланом должно разработать план распределения культур по экономическим районам, в частности по развитию животноводства на базе зернового хозяйства и картофеля и в особенности в районах целинных земель.

Мы надеемся, что все эти решения будут выполнены, и картофель, который завозится сейчас на дальние расстояния, сено, корма, зерно, фрукты — примут другой оборот.

Товарищи, у нас есть уверенность, раз партия крепко взялась за это дело, раз Центральный Комитет и Правительство твердо сказали, что в течение 2—3 лет необходимо поднять наше сельское хозяйство, эта задача безусловно будет успешно выполнена. (Аплодисменты).

Необходимо также разработать серьезные меры по организации переработки на месте той части продукции сельского хозяйства, которая подлежит вывозу,— зерна, овощей, картофеля, льна и других видов сырья и продовольствия, а Министерство путей сообщения должно обеспечить серьезное увеличение перевозок сельскохозяйственной продукции.

Мы имеем много нерациональных перевозок продовольственных и промышленных товаров широкого потреб-

ления. В 1953 году в Среднюю Азию из-за недостаточного производства сахара-рафинада было завезено свыше 40 тыс. тонн сахара с заводов Украины, в то же время 48 тыс. тонн сахара-песка заводами Казахстана и Киргизии было отправлено в Сибирь и на Дальний Восток на расстояние 5—6 тыс. км. Стоимость перевозок сахара, обошлась около 20 млн. руб. Построив цех сахара-рафинада, можно избежать этих перевозок, причем стоимость его в один год окупится сокращением транспортных расходов.

Необходимо решить задачу развития посевов свеклы на Дальнем Востоке, с тем чтобы уже в этом году полностью загрузить Приморский сахарный завод, а в дальнейшем полностью прекратить перевозки сахара на Дальний Восток. В 1953 году на Дальний Восток завезено 17,2 тыс. тонн кондитерских изделий на расстояние 8.500 км, со стоимостью перевозок 12,6 млн. руб. Постройка на месте кондитерских фабрик обойдется около 35 млн. руб. Фабрика № 1 Мосплодоовощ получает цитрусы с Кавказа и из Одессы, изготавливает из них повидло (начинку для конфет) и отправляет эту начинку на конфетные фабрики обратно — в Одессу, Николаев, Херсон и другие южные города.

На Дальний Восток завозится 60 тыс. тонн макарон в год, в том числе из Уфы, Челябинска и Воронежа. В 20-тонном вагоне размещается только 10 тонн макарон, и расходы на перевозку и упаковку макарон составили в 1953 году свыше 40 млн. руб. Куда дешевле обошлась бы постройка нескольких макаронных цехов непосредственно на Дальнем Востоке.

На Дальний Восток завозится много обуви из центральных районов и даже с Кавказа. Местное производство обуви удовлетворяет потребность только на 29 проц. В то же время на месте потребляется только 1/3 заготавливаемого кожевенного сырья, а 2/3 его вывозится в другие районы. Завоз обуви на Дальний Восток обходится примерно в 30 млн. руб. в год, а строительство кожевенно-обувного комбината обойдется примерно в 80 млн. руб., т. е. окупится в 3 года. Одежда на Дальний Восток отправляется из всех районов Союза, вплоть до Одессы. Расходы по завозу одежды составляют 20 млн. руб. в год. Постройка 3—4 швейных фабрик позволила бы прекратить завоз одежды.

Недопустимые перевозки, например, осуществляются для московского клеевого завода «Клейтук» Министерства мясной и молочной промышленности. Сырьем для клея являются обыкновенные кости, и вот на завод «Клейтук» в Москву кости завозятся буквально со всех концов страны. (Смех). Москвичи — за вывод этого завода, и в генеральном плане Правительство постановило вывести, однако это, к сожалению, не выполнено. В 1953 году завод получил 69,5 тыс. тонн костей, из них 49 тыс. тонн из 70 областей, в том числе из Закавказья, Украины, Башкирии, Средней Азии на расстоянии до 4.000 км. Столярный и конторский клей завод отправляет обратно во все районы страны. Очевидно, что клей может изготавливаться не только в Москве, тем более, что перевозки клея из Москвы в другие районы обходятся в 1.500—2.000 руб. за тонну и составляют 40—50 проц. стоимости клея. Не говоря уже об антисанитарной стороне этого дела для столицы, завоз костей в Москву и перевозки клея из Москвы ежегодно обходятся в 15—20 млн. руб. Куда проще было бы построить небольшие предприятия на местах. В областях костей много, везде есть мясокомбинаты, поэтому там на месте можно делать клей.

А ведь заметьте, что, когда этот клей не вывозят в течение одного — двух дней, самому МПС приклеивают всякие ярлыки этим клеем. (Веселое оживление в зале). Шумят во-всю и не задумываются, что это нелепость.

Я должен сказать, что во всех этих делах с перевозками повсеместно большую роль должны сыграть места — районы, области и республики. Не обязательно все ждать от министерства. У нас есть промкооперация, местная промышленность. Почему должны республики или области кондитерскими изделиями обеспечивать себя на 30 проц., а остальные 70 проц. ждать из Москвы? Неужели это сложное дело, и нужно ли для этого строить гигант «Магнитогорск» да проект делать два года? Надо пошире развивать, а центру поощрять местную инициативу, развивать комплексно хозяйство в республиках, областях и районах, чтобы не ждать, пока тебе откуда-то привезут кирпич, известь, обувь, кондитерские изделия и другие товары.

Мы законно боремся против бюрократизма, против бумажного потока, но часть этого бумажного потока идет потому, что каждый ждет, что из центра ему все дадут,

и не просто ждет, а пишет бумаги, а из центра ему пишут.. Необходимо развивать местную инициативу, местную промышленность, хозяйство, тогда без бумаги, наверняка, получишь кирпич, конфеты, и клей тоже во всяком случае можно получить вместо того, чтобы клеить бумаги без конца. (Веселое оживление в зале).

Плохо используется водный транспорт для перевозок тяготеющих к нему грузов, в особенности нерудных материалов, леса, угля, хлеба, товаров народного потребления, перевозимых по отдельным дорогам на дальние расстояния параллельно водным путям сообщения. Мы имеем много рек, таких, как Чусовая, Ангара, Вычегда, Мезень, Сож, Верхний Енисей, Северный Донец и другие, которые не используются для судоходства либо эксплуатируются на небольшом протяжении. Недостаточно используются новые каналы. Очень туго идут на воду грузы народного потребления. Речные перевозки рыбы, плодоовощей, тканей и других товаров народного потребления все еще не достигли довоенного уровня. Повинны в этом прежде всего сами работники водного транспорта, которые не борются за привлечение грузов, медленно перевозят поступающие к ним грузы, плохо обеспечивают их сохранность, малопроизводительно используют тоннаж. Объемы и дальность перевозок хлопка, например, резко возросли, а перевозки хлопка по воде уменьшились. Необходимо увеличить перевозки хлопка по Каспийскому морю и Волге.

Добиваясь полного удовлетворения потребностей грузоотправителей, транспорт должен осуществлять перевозки экономно, с наименьшими издержками народного хозяйства по перевозкам. Для обеспечения существенного сокращения дальности перевозок необходимо Госплану и Министерству путей сообщения более тщательно рассматривать и проверять планы перевозок, выявлять нерациональные перевозки и более решительно исключать их? развивать обмен однородной продукции, перевозимой различными министерствами и ведомствами во встречных направлениях; обеспечивать выполнение планов производства не только в целом по стране, но и по районам, в особенности по тем, где невыполнение планов вызывает дальний завоз грузов; активизировать работу сбытовых и транспортных органов министерств-грузоотправителей, а также органов, планирующих перевозки, по выявлению и недопущению бесхозяйственных перевозок.

Для правильного определения потребности по районам необходимо перейти к составлению годовых планов производства и снабжения по районам страны. Надо добиться серьезного улучшения работы всех органов сбыта, снабжения, планирования перевозок, устранить имеющиеся недостатки в планировании производства. Это позволит сократить нерациональные перевозки, дальность перевозок и издержки обращения в народном хозяйстве, создаст новые предпосылки для снижения цен, разгрузит железные дороги от лишних перевозок. Важно, чтобы министерства и Госплан устранили недостатки в планировании мощностей и обеспечивали выполнение планов строительства и ввода мощностей, исходя из правильного размещения производительных сил и комплексного развития производства в районах и республиках. Можно не сомневаться, что Центральный Комитет и Совет Министров, все министерства и местные организации добьются новых (у успехов в деле подъема культуры окраин и республик, в деле улучшения расположения производительных сил внутри каждой области и тем самым в деле обеспечения дальнейшего роста благосостояния нашего народа. (Аплодисменты).

Сокращение нерациональных и встречных перевозок и сокращение дальности перевозок особенно важно для железнодорожного транспорта в настоящее время. Это особенно важно потому, что новые задачи, поставленные партией в области производства товаров народного потребления и в области сельского хозяйства, потребуют от транспорта значительного увеличения перевозок, а также усложнят его эксплуатационную работу.

У нас не может быть и речи о том, что развитие сельского хозяйства и промышленности производства предметов народного потребления будет идти в ущерб и за счет тяжелой индустрии. Будет расти продукция тяжелой индустрии, будет расти и продукция сельского хозяйства и промышленности предметов народного потребления. Транспорт должен быть готов к восприятию нового большого роста грузопотоков. Совет Министров СССР и ЦК КПСС постановлением от 6 октября 1953 года поставили перед транспортом задачу обеспечения и увеличения перевозок товаров народного потребления. Железные дороги не только выполняют план перевозок товаров народного потребления, но за

последние полгода перевезли сверх плана свыше 200 тыс. вагонов продовольственных грузов.

Однако жизнь идет вперед и предъявляет все новые и новые требования, в особенности в настоящее время, в связи с новыми задачами, которые ставят перед страной Партия и Правительство. Наш транспорт, в особенности железнодорожный, преодолел исключительные трудности и на основе индустриализации страны вырос, окреп и имеет серьезные достижения. Все признают, что транспорт, в особенности железнодорожный, сыграл огромную роль в выполнении пятилетних планов развития народного хозяйства, обеспечении военных перевозок в Отечественной войне и в послевоенном восстановлении и развитии народного хозяйства СССР.

Решить проблему освоения резко увеличивающихся перевозок можно и нужно. Эта задача будет решена: 1) за счет дальнейшего улучшения работы самого транспорта, мобилизации резервов, ускорения оборота вагонов' и локомотивов, 2) за счет дальнейшего увеличения пропускных и провозных способностей транспорта, 3) за счет сокращения нерациональных перевозок и сокращения дальности перевозок.

Серьезные резервы имеются в повышении коммерческой скорости движения поездов. Важнейшим показателем качества перевозок является ускорение доставки грузов. В каждый момент на железных дорогах в пути, на колесах находится 11,5 млн. тонн разных грузов общей стоимостью около 26 млрд. руб. Средняя просрочка доставки 1 тонны грузов на ж.-д. транспорте против установленных Советом Министров сроков составляет сейчас 0,36 суток. Одно только устранение указанной просрочки позволит высвободить для народного хозяйства товары на сумму 2,5 млрд. руб. Должен быть значительно улучшен график движения поездов, в первую очередь за счет выделения в нем сквозных поездов с грузами, имеющими общегосударственное значение, и с пропуском этих поездов с повышенными коммерческими скоростями. Особенно важным является повышение веса поездов, прежде всего за счет широкого развертывания движения машинистов-тяжеловесников. Надо сказать, что это движение не стало еще массовым.

Большие резервы имеются также в работе сортировочных и участковых станций, на которых вагон в среднем

простаивает до 40 проц. всего времени своего оборота. Простой вагонов под грузовыми операциями до сих пор превышает уровень 1940 года. В связи с этим необходимо серьезно улучшить работу не только грузовых станций, но и подъездных путей промышленных предприятий, особенно министерств: угольной промышленности, черной металлургии, лесной промышленности, заготовок и ряда других. В особенности должно быть обращено внимание на улучшение породовой погрузки. Нам не всякая погрузка нужна, а погрузка конкретного товара и груза. Необходимо обеспечить удовлетворение нужд колхозов в перевозках их грузов. Расширение колхозной торговли в значительной мере зависит от работы транспорта. Конечно, здесь важным вопросом является организация оптово-закупочных операций Центросоюза для укрупнения отгрузок. Необходимо повысить качество перевозок и освоение специальных перевозок — скоропортящихся грузов и живности, перевозок грузов мелкими отправлениями и в контейнерах.

Серьезным резервом ускорения перевозок и увеличения их объема является обеспечение ритмичности в работе транспорта. Это условие, к сожалению, не соблюдается. Кроме недостатков самого транспорта, важнейшей причиной неритмичной работы является то, что промышленные предприятия в большинстве продолжают работать неритмично. Производство в первой десятидневке месяца по сравнению с третьей десятидневкой предыдущего месяца, как правило, ниже на 20—25 проц. В результате грузоотправители в первую декаду месяца систематически не обеспечивают предъявления грузов в размерах плана и не полностью используют подаваемые вагоны под погрузку. В конце же месяца усиленный приток товарной продукции создает большие транспортные затруднения на ряде узлов и направлений. Этот вопрос о неритмичности в работе промышленности имеет самостоятельное значение, выходит далеко за пределы вопроса о транспорте, и нужно его как можно быстрее и фундаментально решить.

Морской и речной флот нашей страны вырос, серьезно увеличились перевозки, однако важнейшим вопросом для речного и морского транспорта остается повышение его удельного веса в общих перевозках грузов в нашей стране, который является недостаточным и составляет

в 1953 году по речным перевозкам всего 6,3 проц. и по морским — 5,1 проц., в то время как на железнодорожный транспорт падает 84,5 проц. всех перевозок. Речной и морской флот в области эксплуатации, скоростей движения флота, времени хода, простоев и использования флота и механизмов в портах отстает от железнодорожного транспорта. Сроки доставки грузов на водном транспорте в 4—5 раз длиннее сроков доставки грузов по железным дорогам, а тарифы на значительную часть товаров почти такие же, как и на железных дорогах. Это отталкивает грузы от речного транспорта, а сами работники водного транспорта не проявляют настойчивости в привлечении грузов. Работникам речного и морского транспорта необходимо увеличить перевозки, улучшить использование имеющихся мощностей, ускорить оборот и увеличить скорость движения судов.

Высокими темпами растут перевозки автомобильным транспортом. Однако организация работы и особенно использование автомобильного транспорта неудовлетворительны. По Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог коэффициент использования грузового автомобильного парка составляет всего 0,62. Особенно неудовлетворительно используется автомобильный парк в других министерствах и ведомствах, где коэффициент использования составляет всего 0,47, а себестоимость 1 тонно-километра почти в два раза выше, чем в Министерстве автомобильного транспорта. Необходимо улучшить использование автомобильного парка, широко применить опыт централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом, как это сделано в Москве, что позволило улучшить использование автомобилей, сократить количество автомобилей, а также число грузчиков и агентов, занятых на перевозках.

Важнейшей задачей работников транспорта — железнодорожного, водного, автомобильного является всемерное улучшение дела пассажирских перевозок и обслуживания пассажиров. Наряду с мобилизацией резервов всех видов транспорта необходимо серьезно поставить вопрос о дальнейшем техническом оснащении и увеличении пропускной способности транспорта. На 1954 год предусматриваются капиталовложения в железнодорожный транспорт в размере 11,6 млрд. руб., в речной и морской — 3,6 млрд. руб. и в автомобильный — 2,5 млрд. руб. Нельзя

сказать, что эти капиталовложения полностью решают проблему развития мощностей транспорта, но они значительны и, к сожалению, не полностью осваиваются министерствами. Задача состоит в том, чтобы освоить эти капиталовложения, освоить их эффективно, без удорожания себестоимости, во-время вводить мощности для того, чтобы увеличить пропускные и провозные способности транспорта уже к зиме 1954/55 гг.

У нас есть железнодорожные направления, на которых грузонапряженность достигает 30—50 млн. тонн на километр при средней 7 млн. тонн. Необходимо усилить действующую сеть. Нам нужны поезда тяжелого веса, а для них нужны мощные локомотивы — паровозы, тепловозы и электровозы. Эти локомотивы должны водить поезда весом 3,5—4 тыс. тонн вместо 1.800 тонн в настоящее время. Нам нужны вагоны грузоподъемностью 100 тонн для того, чтобы освоить поток угля, руды и других массовых грузов. Нам нужны рефрижераторные поезда с механическим охлаждением для перевозки мяса, рыбы, масла, фруктов и т. п., универсальные вагоны, в которые можно было бы грузить как сыпучие грузы, так и грузы, перевозимые в крытых вагонах, для того, чтобы сократить большие порожние пробеги.

Нужно широко развить строительство автоблокировки, которая позволяет с наименьшими затратами увеличить пропускную способность однопутных линий на 30 проц., а двухпутных — в 2 раза. Нам нужна электрическая централизация стрелок, а также диспетчерская централизация для обеспечения безопасности движения поездов. Нам нужен крепкий путь с тяжелыми рельсами на щебеночном основании. Необходимо строить вторые пути и развивать станции.

Для речного и морского транспорта необходимо более широкое развитие строительства флота и судов большой грузоподъемности, имеющих высокие скорости движения. В области автомобильного транспорта нужно всемерно строить автомобили с прицепами, автомобили-фургоны, а также гаражи.

Немало сделано Партией и Правительством в области усиления мощности транспорта, его реконструкции и развития пропускных способностей. Однако этого недостаточно. Чтобы предотвратить затруднения, необходимо

иметь генеральный план полного завершения реконструкции транспорта.

Социалистический транспорт, как и все наше народное хозяйство, направлен сейчас на решение величественных задач мирного коммунистического строительства, на борьбу за дальнейшее повышение материального благосостояния советского народа. В этом находит свое яркое выражение миролюбивая политика Коммунистической партии и Советского Правительства. Но в то же время транспорт — железнодорожный, водный и автомобильный, так же как и все народное хозяйство, обладает величайшими возможностями и способностями для того, чтобы в случае необходимости отдать все силы на священное для всех нас дело обороны Советской Родины. (Аплодисменты). Транспорт, и прежде всего железнодорожный, со всей наглядностью показал свою боеспособность в годы Великой Отечественной войны и заслужил почетное звание родного брата Советской Армии. (Аплодисменты).

Вслед за Верховным Советом СССР Государственный бюджет на 1954 год горячо одобрит весь советский народ. Мы уверены, что весь народ и его авангард — рабочий класс развернет борьбу за полное выполнение утверждаемого бюджета. Советский бюджет носит подлинно всенародный характер, так как через него наше государство распределяет и использует исключительно в интересах трудящихся непрерывно растущий национальный доход. В этом — глубочайшее принципиальное отличие бюджета Советского государства от бюджетов капиталистических стран, где подавляющая часть национального дохода присваивается господствующими эксплуататорскими классами, а бюджеты служат исключительно их интересам.

Борьба за полное выполнение бюджета на 1954 год явится новым вкладом в дело коммунистического строительства в нашей стране, в дальнейшее укрепление Советского социалистического государства. Мы будем и дальше всемерно укреплять и совершенствовать наш государственный аппарат, повышать его хозяйственно-организаторскую роль в коммунистическом строительстве, усиливать борьбу с бюрократизмом, канцелярщиной, волокитой, за развертывание социалистической демократии и укрепление социалистической законности, за дальнейшее улучшение обслуживания интересов и нужд трудящихся нашей страны.

Нам нужно укреплять мощь нашего государства, ибо мы знаем, что существует капиталистическое окружение. Правящие реакционные круги империалистических государств, особенно США, с ненавистью и злобой следят за победами коммунистического строительства в СССР, за успехами социалистического строительства в великой Китайской Народной Республике и во всех странах народной демократии. Мы видим, что они усиливают напряженность в международных отношениях, усиливают гонку вооружений, не скупятся на угрозы по адресу Советского Союза, Китайской Народной Республики и всех стран народной демократии.

Поэтому, настойчиво и последовательно продолжая политику борьбы за прочный мир, безопасность и дружбу между всеми народами, мы будем крепить оборонную мощь нашей Родины, укреплять и совершенствовать наши славные Вооруженные Силы. (Аплодисменты).

Мы идем по ясному пути, озаренному великим учением марксизма-ленинизма, проторенному гениальным создателем Коммунистической партии и Советского государства Владимиром Ильичей Лениным и великим продолжателем его дела товарищем Сталиным.

Можно не сомневаться в том, что великая Партия, которая сумела перестроить отсталую аграрную страну «в могучую индустриальную и колхозную социалистическую державу, Партия, которая сумела организовать великую победу в Отечественной войне и ликвидировать небывалые разрушения, приведет советский народ к полной победе коммунизма. (Продолжительные аплодисменты).

З алогом этого является то, что нашей Партией руководит закаленный в боях Центральный Комитет, что непрерывно крепнет нерушимое единение Партии и Советского Правительства со всем народом, что Партия ведет наоод под славным всепобеждающим знаменем Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина. (Продолжительные аплодисменты).

Сдало в набор 27 апреля 1954 г. Подписано к печати 27 апреля 1954 г.
Формат 84X108 1/32 Физ. печ. л. $\frac{3}{4}$ Услов. печ. л. 1,23. Уч.-изд. л.
1.25. Тираж 300 тыс. экз. Заказ № 3063. Цена 20 коп.

Государственное издательство политической литературы
Москва. Б. Калужская, 15.

3-я типография «Красный пролетарий» Союзполиграфпрома Главздата
Министерства культуры СССР. Москва. Краснопролетарская, 16.