

11. Методика впровадження системи бюджетування в вищих навчальних закладах (Укл. А.З.Підгорний, І.С.Лапіна, Т.С.Корольова – Одеса: ОНЕУ, ротاپринт, 2012р. – 31с.)
12. Бюджетний кодекс України: за станом на 01.01.2011р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2456-17p>
13. Боголіб Т. Принципи управління вузом: монографія / Т.Боголіб. – К.: Знання, КОО, 2004. –204с.

Т.Котенко

Kirovograd National Technical University

Problems of financing higher education region

This paper will analyze the strategy of public funding of educational institutions of Ukraine and the region and define prospects paid (private and public) higher education.

Higher education should be oriented to the needs of the labor market and socio-economic development of the country and the region. As a result - contracts with final consumers of educational services partially displace state order. With the increasing role of non-budgetary funds encourages the establishment of university research and production facilities that will promote the commercialization and dissemination of research results and innovation.

Further development of the toll of higher education in Ukraine is to some extent justified. Only should not forget that the cost of education services in this case must take into account not only the cost of high school, but the reality find jobs after graduation.

higher education, financing of education, training costs, paid services, places procurement

Одержано 14.04.13

УДК 336.76 (091)

Ю.П. Бондарчук, доц., канд. іст. наук

Кіровоградський національний технічний університет

Адміністративно-командні методи управління залізничним транспортом України в 30-х рр. ХХ ст.

В 30-х рр. в країні утверджуються адміністративно-командні, директивно-волюнтаристські та позаекономічні методи керівництва народним господарством. Повернення на практиці на поч. 30-х рр. до політики "воєнного комунізму", що базувалася на відмиранні товарно-грошових відносин, голому адмініструванні та примусі стало визначальним в економічній політиці СРСР на довгі роки. "Великий стрибок" у важкій промисловості в роки індустріалізації призвів лише до великої дезорганізації та надзвичайного ускладнення економічної ситуації не тільки на залізничному транспорті, але й у народному господарстві в цілому.

примус, адміністративно-командний, народне господарство, залізничний транспорт, стимули

Ю.П.Бондарчук

Кіровоградский национальный технический университет

Административно-командные методы управления железнодорожным транспортом Украины в 30-х гг. ХХ ст.

В30-х ггв стране утверждаются административно-командные, директивно волюнтаристские и внеэкономические методы руководства народным хозяйством. Возвращение на практике в начале. 30-х гг. политики "воєнного коммунизма", которая базировалась на отмирании товарно-денежных отношений, голом администрировании и принуждении стало определяющим в экономической политике СССР на долгие годы. "Большой скачок" в тяжелой промышленности в годы индустриализации привел лишь к большой дезорганизации чрезвычайно осложнению экономической ситуации не только на железнодорожном транспорте, но и в народном хозяйстве в целом.

© Ю.П. Бондарчук, 2013

принуждение, административно-командный, народное хозяйство, железнодорожный транспорт, стимулы

Входження України в цивілізований світ потребує вирішення цілої низки важливих питань. Одне з них — модель економічного розвитку, згідно з якою слід розбудувати державу, здійснювати економічні та соціальні реформи, готувати ґрунт для нововведень. Дослідження історії розвитку різних галузей народного господарства, в тому числі залізничного транспорту, за часів панування адміністративно-командних методів управління дозволять нашому суспільству більш усвідомлено запроваджувати ліберальний тип економіки. Врешті відмовитися від ностальгуючого погляду на радянське минуле, як на період формування та становлення найпотужнішої індустріалізованої економіки світу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у науковій літературі з історії економіки лише частково відображає зазначений комплекс проблем. Однією із перших спроб досягнути історичний розвиток радянського залізничного транспорту в СРСР стала ґрунтовна колективна монографія Вольфсона Л., Корнеєва А., Шильнікова Н. "Розвиток залізниць СРСР" [1]. Дещо розширило коло проблем, що постали свого часу перед залізничним транспортом, історико-економічне дослідження Напорка А.Г. у книзі "Нариси розвитку залізничного транспорту СРСР" [2]. Монографія написана на початку хрущовської відлиги, на жаль, не позбавлена старих рецидивів в аналізі розвитку залізничного транспорту як складової народного господарства СРСР.

Важливі статистичні дані щодо економічного і соціального розвитку магістралей країни зібрані в семитомній "Історії соціалістичної економіки СРСР" [3]. Відкидаючи ідеологічні нашарування, в цих книгах можна віднайти чимало правдивих свідчень, що дозволяють зрозуміти складні і суперечливі процеси на залізничному транспорті в досліджуваній період. Однак, в зазначених роботах та ряді інших праць радянської історичної школи слабким місцем виступає досить поверховий та фрагментарний аналіз недоліків в роботі магістралей України.

За останні 20 років в Україні з'явився ряд наукових досліджень, які переосмислюють долю робітничого класу, економічного розвитку радянського народного господарства. Зокрема в історичних дослідженнях С.В.Кульчицького [4], Л.М.Новохатька [5] та О.А.Пирога [6] була здійснена спроба проаналізувати концептуальні засади соціально-економічного розвитку України в 20-х рр.

Попри всі названі праці, сучасна історико-економічна література покищо не дає всебічного й ґрунтовного аналізу соціально-економічного розвитку українських магістралей в умовах становлення адміністративно-командної економіки.

Дані питання визначили мету дослідження та обумовили необхідність вирішення наступних задач: проаналізувати процес переходу та його наслідки в регулюванні переважно економічними методами залізничним транспортом в 20-х рр. XX ст до позаекономічних, адміністративно-командних – в 30-х рр. XX ст.

Соціально-економічні процеси, що відбувались на залізничному транспорті, були суголосно пов'язані із становленням у країні тоталітарної ідеології як в суспільному житті, так і в управлінні народним господарством.

На зміну НЕПу із його ліберальними підходами до управління економічними процесами, елементами ринкових відносин в кін. 20-х рр. в країні утверджуються адміністративно-командні, директивно-волонтаристські та позаекономічні методи керівництва народним господарством. Повернення на практиці на поч. 30-х рр. до політики "воєнного комунізму", що базувалася на відмиранні товарно-грошових відносин, голому адмініструванню та примусі стало визначальним в економічній політиці СРСР на довгі роки.

Незначні капіталовкладення, а в деякі роки і пряме вилучення та перерозподіл прибутку залізничного транспорту на користь інших галузей народного господарства, призвели до надзвичайної зношеності основних фондів залізниць України. Хаотичні спроби вищого державного та політичного керівництва країни впровадити елементи госпрозрахунку, підвищити продуктивність праці шляхом матеріального стимулювання залізничників закінчувались утвердженням ще більшої централізації в управлінні транспортом, обмеженням ініціативи як простих працівників, так і керівників галузі.

Зазначені процеси разом із низькою заробітною платою, незадовільними матеріальним та продовольчим забезпеченням призводили до падіння трудової дисципліни, плинності робочої сили, стихійних страйків.

Особливо складною ситуація на залізницях України видалася на початку 30-х рр. Диспропорція, ознаки якої намітились ще в середині 20-х рр., між темпами розвитку транспорту і галузями, які забезпечували його технічне переозброєння та користувалися його послугами, досягла критичних меж. Виконання річних планів перевезень не перевищувало 50-60%.

Для ліквідації недоліків у системі заробітної плати і нормування передбачалось підвищити платню робітникам, інженерно-технічному персоналу, безпосередньо задіяних на колії, поліпшити прогресивно-преміальну оплату праці, ліквідувати багатоманітність і дробність норм виробітку і розцінок, поклавши безпосередню відповідальність за технічне нормування на господарських керівників.

Однак, як засвідчила практика, постанова про реформування системи заробітної плати так і не була втілена в життя. Заробітна плата в промисловості залишалася більшою, ніж на транспорті, ліквідувати дробність норм виробітку так і не вдалося. На Південній магістралі в 1934 р. в депо Жовтень все ще існувало 3727 норм, в депо Основа - 5154 норми тощо [7; 8].

Магістралі України не задовольняли потреб народного господарства. В 1933 р. перевезення вантажів складало 33,8 млрд.тонно-кілометрів, що означало збільшення порівняно з 1928 р. всього на 0,4 млрд.тонно-кілометрів. Перевезення пасажирів зменшилось на 5,5% і склало 193 мільйони чоловік [9, с.312]. Загалом робота українських залізниць по перевезенню найважливіших вантажів в 1933 р. характеризується такими цифрами: вугілля перевезено 90% від плану, руди - 82%, металу - 93% [10, с.35].

На теренах України на поч. 30-х рр. діяло три головних залізниці: Південно-Західна, Катерининська та Південна. На 1 січня 1933 р. вони мали загальну довжину 14067 км [11, с. 413].

Південно-Західна була найбільшою за розміром залізницею СРСР. Середня експлуатаційна довжина її в 1933 р. складала 5758 км. Магістраль проходила повз Київську, Вінницьку, Чернігівську, Одеську області, Молдавську АСРР та Гомельську обл. Білорусії, охоплювала 43,4% території України із населенням в 13 млн.чол. Значна частина колій Південно-Західної магістралі знаходилась у прикордонній смузі і забезпечувала залізничне сполучення України і СРСР із такими країнами як Польща і Румунія. До складу залізниці входили 37 депо, 385 станцій, Київський паровозоремонтний завод, Бобринецькі та Гайворонські майстерні, 16 допоміжних підприємств тощо. Магістраль обслуговувала надзвичайно багаті сільськогосподарські райони (зернове, тваринницьке господарства, технічні культури), найважливіші в СРСР райони цукрової промисловості і багато центрів легкої індустрії. Дорога забезпечувала зв'язок центральних регіонів СРСР із чорноморським узбережжям, здійснювала окрім всього іншого важливі перевезення лісоматеріалів на Південь і давала вихід на Північ та в промислові центри України продукції сільського господарства [12, арк.64; 13, арк.46].

Південна залізниця мала експлуатаційну довжину 4882,04 км. По навантажувально-розвантажувальних роботах вона обіймала перші місця серед усіх залізниць СРСР. Це складало майже половину планового навантаження магістралей України і 15% всієї залізничної мережі СРСР. Залізниця обслуговувала переважно сільськогосподарські райони (Полтаву, Ромодан, Кременчук) і один із найбільших індустріальних центрів України - Харків. В 1933 - на початку 1934 рр. вона також частково обслуговувала Донбас [14, арк.27].

Катерининська залізниця (5 січня 1936 р. була перейменована на Сталінську) [15, с.270] проходила по території Дніпропетровської, Донецької областей та Криму. Експлуатаційна довжина її складала 3911,89 км. Залізниця сполучала рудні родовища Криворізького та Нікопольського басейнів із вугіллям Донбасу і обслуговувала найбільші металургійні заводи України. Разом з тим, залізниця проходила по важливих сільськогосподарських районах України та Криму, отож в перевезеннях хліба вона поступалася лише Південно-Західній. В товарообігу залізниці важливе місце також обіймали промислові вантажі - руда (2/3 всіх перевезень в СРСР), кам'яне вугілля, чорні метали [16, арк.16].

На Донеччині товарообіг найбільших залізничних станцій виріс в 1933 р. порівняно з 1932 р. на 5-6%, що дало загальне збільшення в перевезенні вантажів на 1615,9 тис.тонн. Вугілля в 1933 р. було відправлено на 15,7% більше, ніж в 1932 р., руди - на 15,6% [17, с.72]. Однак таке збільшення перевезень було недостатнім, внаслідок чого тут накопичувались запаси невивезених вантажів.

Одним із шляхів вдосконалення територіальної структури залізничного транспорту стало зменшення експлуатаційної довжини магістралей. 13 грудня 1933 р. РНК СРСР ухвалив постанову "Про розукрупнення залізниць" [18, с. 43]. Зміни кордонів залізниць враховували зрушення в розташуванні виробничих сил, чіткіше визначали їх економічну спеціалізацію, склад і напрямки вантажопотоків тощо.

Особливе місце в зазначених заходах відводилось Донбасу. Для вивозу накопичених там запасів вугілля, безперебійного постачання промислових районів сировиною і обладнанням необхідна була централізація перевезень вантажів в межах регіону. З цією метою із складу Південної та Катерининської залізниць було виокремлено Донецьку магістраль. Нова магістраль почала самостійну роботу з 1 лютого 1934 р. Експлуатаційна довжина її складала 2218 км. До залізниці прилягало 330 гілок шахтних та заводських колій довжиною 1520 км. Магістраль розподілялась на 7 експлуатаційних відділків, на яких діяло 379 зупиночних пунктів. Донецька залізниця забезпечувала 42% навантаження вугілля від усієї мережі залізниць країни і 15% чорних металів [19, с.151]¹⁾.

В 30-ті роки на Донецькій магістралі збудовані нові паровозні депо Красний Лиман-Північ, Ясинувата-Захід, Попасна, Дебальцеве- Вантажне. На кінець 30-х років у Донбасі нараховувалося близько двадцяти депо [19, с.165].

Для продовження реорганізації мережі залізниць країни наказом НКШС від 13 грудня 1934 р. була створена спеціальна комісія. Підсумком її діяльності стало утворення самостійної Одеської залізниці, до складу якої увійшли південна частина Південно-Західної та Знам'янський відділок Сталінської магістра лей [20]. Вона мала в довжину 2300 км колій, нараховувала 150 станцій. Нова магістраль вступила в дію 30 червня 1936 р. Основний вантажопотік залізниці проходив через Одеський та Миколаївський порти, які приймали та відправляли нафтопродукти, хліб, буряк, цукор, будматеріали тощо [21].

Захоплення керівництва НКШС реорганізаціями, постійними змінами управлінських схем, нагромадженням різних ланок бюрократичного апарату привело до виокремлення 17 травня 1937 р. зі складу Донецької та Сталінської магістралей

Південно-Донецької залізниці. Довжина Донецької залізниці, перейменованої в Північно-Донецьку, складала 1711 км, Південно-Донецької - 1252 км. До 5 червня 1937 р. розподіл кадрів, майна, фінансів, матеріальних фондів було завершено, нова залізниця вступила у дію [22].

Реорганізація залізничних магістралей мала значні недоліки. При утворенні нових залізниць повною мірою не враховувались особливості регіональної економіки. Так, виділення самостійної Одеської залізниці розчленувало зернову та цукрову зони між двома магістралями.

Утворення двох Донецьких залізниць призвело до розподілу обслуговування єдиного промислово-шахтарського регіону України - Донбасу. Утворювалось чергування меж і кордонів залізниць та адміністративних областей, що викликало плутанину і не дозволяло координувати роботу залізниць територіальним управлінським органам. Управління залізниць ще більше відривалося від потреб місцевої економіки та населення регіонів. Внаслідок збільшення прикордонних обмінних пунктів з'явилися значні ускладнення в роботі самих магістралей.

В березні 1934 р. РНК СРСР та ЦК ВКП(б) були змушені заслухати звіт начальника щойно утвореної Донецької залізниці в зв'язку із вкрай незадовільним виконанням планів перевезень, особливо по вугіллю та вантажах металургії [18, с. 291].

На Донецькій магістралі увійшли в систему позапланові перевезення при одночасному невиконанні планів з перевезень важливих для народного господарства вантажів. Керівництво залізницею зовсім усунулося від затвердження планових завдань для районів і відділків.

Ситуація була настільки критичною, що ЦК КП(б)У на своїх засіданнях тричі, в березні і серпні місяці 1934 р., ухвалював рішення стосовно поганої роботи магістралі [23, арк.90-95].

Недоліки, виявлені в системі планування перевезень, втрата відповідальності за збереження вантажів були характерними для всієї мережі залізничного транспорту. Плановий перерозподіл товарів і матеріальних ресурсів, відсутність на ринку перевезень конкуренції, знеособлення державної власності були основними причинами процвітання різного роду зловживань. Навіть в умовах надзвичайно жорсткого сталінського кримінального законодавства одержавлена адміністративно-командна економіка була сприятливим ґрунтом для масових крадіжок, приписок і хабарництва.

Утворена ще в 1922 р. військова охорона залізничного транспорту, розширена в 1928 р. [24], не могла ефективно протидіяти службовим зловживанням та масовим крадіжкам вантажів на магістралях України. Транспортні часописи рясніли повідомленнями про арешти за крадіжки та хабарі відповідальних працівників залізничного транспорту [25; 26; 27].

В 1932 р. збитки народного господарства України від крадіжок, незаконної ліквідації невикуплених одержувачами вантажів сягнули декількох десятків мільйонів карбованців [28, арк.16-19].

Після ухвалення ЦВК і РНК СРСР відомого закону від 7 серпня 1932 р. "Про охорону майна державних підприємств, колгоспів і кооперації та зміцнення громадської соціалістичної власності" крадіжки залізничниками вантажів значно зменшилися [29, с. 7]. Однак восени 1932 р. - навесні 1933 р. в період голодомору значно зросли зовнішні крадіжки, особливо продуктів харчування [30, арк.19]. В 1933 р. 90% крадіжок на залізницях було скоєно в голодному першому півріччі [31, арк.76]. Напади на товарні ешелони з продовольством голодних селян навесні 1933 р. набули масового характеру [32, арк.180].

На початку 1934 р. органами ДПУ УСРР по всій мережі українських залізниць було викрито систему хабарництва за позапланове перевезення вантажів. Лише в

березні 1934 р. на ст.Харків, Красний лиман, Київ-Поділ, Житомир, Одеса тощо було заарештовано 198 чол. [33, арк.79, 95].

Незважаючи на те, що українські залізниці збільшили у 1934 р. перевезення вантажів на 25% [34, с.21], виконання державних планів становило близько 80%. На місцях накопичилася величезна кількість невивезених вантажів: 2 млн.тонн кам'яного вугілля, майже 1 млн.тонн руди, 650 тис.вагонів із продукцією важкої промисловості тощо [1, с.139].

Зважаючи на таку ситуацію, керівники багатьох промислових підприємств для прискорення відправки потрібних їм вантажів надсилали до залізничних вузлів т.зв. "штовхачів". Під виглядом "преміальних", "позанормових" "штовхачів" пропонували службовцям хабарі. Існувала практика, коли відповідальних працівників залізничного транспорту зараховували по сумісництву на промислові підприємства в обмін на позачергове перевезення їх вантажів [33, арк.75-77].

Враховуючи такий стан речей, РНК СРСР та ЦК ВКП(б) в березні-квітні 1934 р. ухвалюють постанови "Про планування перевезень", "Про преміювання залізничників та про сумісництво на транспорті з роботою на інших підприємствах і установах" [18, с.299]. Зазначені постанови встановлювали сувору черговість у перевезеннях вантажів, забороняли залізничникам будь-яке сумісництво і їх преміювання з боку інших підприємств.

В другій половині 30-х років, із розгортанням масового терору в країні, корупція в економічній сфері практично зникає. Проте значно загострюється проблема оновлення основних фондів.

Відсутність значних капіталовкладень в залізничний транспорт в кін. 20-х - на поч. 30-х рр. призвела до незадовільного стану колійного господарства. Баластний шар на залізницях був в основному піщаний, недостатньої товщини. Він легко руйнувався під час дощів, весняних повеней та інших несприятливих погодних умов. Стан колійного господарства визначався також якістю укладених рейок. Важкі рейки дозволяли важковаговим поїздам рухатися з меншим інтервалом. Легкі рейки таких умов експлуатації не витримували. Вони могли тріснути або деформуватися, що призводило до аварій та катастроф. На початку 30-х рр. на Південно-Західній залізниці важкі і середні рейки складали 32%, на Донецькій - 88%, на Катерининській - 36% [35, с.156].

Піщаний баластний шар, старі дерев'яні шпали, неекономічні легкі рейки значною мірою обмежували вагу та інтенсивність руху поїздів, не дозволяли збільшити вантажопотік перевезень.

На черговому партійному форумі КП(б)У в січні 1934 р. було порушено питання про збільшення капіталовкладень в реконструкцію залізничного транспорту [36, с.773].

На реконструкцію залізничного транспорту України планувалося виділити 1989,3 млн.крб., в тому числі на будівництво нових колій - 186,9 млн.крб., на придбання паровозів і вагонів - 310 млн.крб. і 1398 млн.крб. на розвиток існуючої мережі залізниць. В 1934-1938 рр. на магістралях УСРР планувалося ввести в дію 1237 км нових колій, обладнати 1679 км автоблокуванням та електрифікувати 1556 км [35,с.162].

Однак, реалізувати згадані наміри так і не вдалося, незважаючи на те, що капіталовкладення в транспорт були навіть дещо більшими від планових завдань.

На той час для вищого політичного керівництва країни стало очевидним, що без налагодження стабільної роботи транспорту збільшити обсяги промислового виробництва неможливо. В 1933-1937 рр. в залізничний транспорт СРСР було направлено 2,1 млрд.крб., порівняно із першим п'ятирічним планом фінансування збільшилось майже у 2,5 рази [3, с. 233].

Проте державне фінансування складало всього 20% від усіх капіталовкладень в український залізничний транспорт. В другій п'ятирічці із 2180 млн.крб. сумарних капіталовкладень в українські магістралі було виділено із державного бюджету 436 млн.крб., тоді як переважна частка в фінансуванні належала власним прибуткам залізниць [37, с. 125].

Нове залізничне будівництво обмежувалося переважно новою двоколійною магістраллю Москва-Донбас, яку почали споруджувати відповідно до постанови РНК СРСР від 29 квітня 1932 р. [18, с.261-261]. На території України будівництво проходило повз населені пункти Несветаєво-Должанська-Семейкіно-Старобільське-Валуйки [38, арк.86, 130]. На початку передбачалось закінчити новобудову до середини 1933 р. [39, арк. 32]. Однак, вже 13 червня 1932 р. РНК СРСР змушений був констатувати зрив виконання робіт по спорудженню магістралі [40, арк.9]. Незважаючи на численні постанови вищого політичного керівництва країни [18, с.304-305] та України, "загальносоюзний будівельний майданчик" перетворився в довгобуд.

До 1 січня 1938 р. на будівництві магістралі в межах України було прокладено 400 км колій вартістю 433 млн.крб. Це майже втричі перевищувало кошти, намічені на нове будівництво. Завершити спорудження залізниці Москва-Донбас вдалося лише в 1940 р. [41, с.27].

Загалом в 1934-1938 рр. було введено в дію на всіх магістралях України 600 км нових колій, що складало тільки 48% від плану [42, с. 198]. Основними причинами невиконання планових завдань по будівництву були: а) недоліки планового господарювання і, як наслідок, недопостачання промисловістю рейок і шпал; б) недостатнє фінансове стимулювання робітників призводило до плинності робочої сили, поганій якості робіт; в) екстенсивні методи економічного розвитку привели до панування малопродуктивної ручної праці.

Оскільки коштів на будівництво нових колій не вистачало, реконструкція проходила за рахунок збільшення пропускних можливостей існуючих колій. З цією метою піщаний баластний шар замінювався на більш досконаліший щебеневиий або жорствяний, укладалися шпали та рейки важких типів. При цьому внаслідок нестачі нових рейок і шпал широко використовувались ті, що були в ужитку, але ще придатні до експлуатації. Таке рішення було не найкращим. При однакових витратах робочої сили строки експлуатації колії значно зменшувались [35, с.176].

В 1934-1935 рр. на українських залізницях було замінено 1592 км колії, 29,4% з якої укладено старими рейками і шпалами. В 1936 р. на залізницях України вперше в Європі з'явилась диспетчерська централізація, що дозволяла диспетчеру з одного місця переводити стрілки і керувати сигналами на проміжних станціях [43, с. 9].

Темпи електрифікації залізниць і спорядження їх автоблокуванням в др. пол. 30-х рр. значно збільшились. Однак планових завдань ці темпи не забезпечували. В 1933-1937 рр. довжина мережі українських залізниць, устаткована автоблокуванням, досягла 900 км, що складало 53,6% плану, забезпечена електрифікацією - 379 км, або 25,7% планових завдань [44, с.48].

Електрифікацію найважливіших дистанцій Катерининської і Південної залізниць розпочали ще в 1931 р. і планували закінчити в 1933 р. [45]. Проте введені в дію вони були значно пізніше. Так, перша в Україні електрифікована колія Запоріжжя-Нікополь (90 км) почала функціонувати лише в 1935 р. А в 1933 р. почалось спорудження перших в Україні приміських електричних залізниць. В 1937 р. на них почалися постійні пасажирські перевезення, що з'єднали Харків із найближчими населеними пунктами [46, арк.32].

Зважаючи на критичний стан, вище політичне керівництво країни призначає наприкінці лютого 1935 р. на посаду наркома шляхів сполучення секретаря ЦК ВКП(б)

Л.М.Кагановича - людину, яка на той час зуміла себе зарекомендувати як жорсткий і безкомпромисний виконавець волі І.В.Сталіна.

Л.М.Кагановичу, який належав до найближчого оточення генсека та зберіг за собою посаду в апараті ЦК ВКП(б), було значно легше вирішувати складні завдання, що стояли перед залізничним транспортом ніж його попередникам. Із приходом Лазаря Кагановича в НКШС одразу відчутно збільшується державне фінансування залізничного транспорту, дещо покращується матеріальне постачання та побут залізничників. Проте, як і в економічній політиці країни в цілому, основний акцент в роботі залізниць був поставлений на форсуванні технічних показників без врахування проектних можливостей транспорту та надзвичайному перенапруженні фізичних і моральних сил людського фактору.

Очоливши НКШС, Каганович розпочав цькування спеціалістів і науковців, які розробляли норми використання технічних засобів транспорту. Ці норми максимально враховували можливості його безаварійної роботи, передовий досвід залізниць Європи й Америки, кваліфікацію обслуговуючого персоналу тощо. На думку провідних інженерів НКШС, вчених транспортних інститутів, без суттєвого збільшення капіталовкладень у реконструкцію та розбудову залізничного господарства поліпшити роботу магістралей було неможливо [47].

Вже в той час використання запропонованих промисловістю надважких локомотивів серії "ФД" відбувалося на обмеженій території через непридатність колійного обладнання і паровозних депо до їх обслуговування [48].

14 квітня 1935 р. та 7 січня 1936 р. були видані накази про антидержавну лінію і практику в роботі Науково-дослідного інституту експлуатації та Інституту реконструкції тяги" [1, с.121, 130], що "розвінчували теорію т.зв. обмеження".Боротьба із "обмежницькими" поглядами була тісно пов'язана із зароджуваням в цей час стахановсько-кривonosівським рухом. Машиніст депо ст.Слов'янськ Донецької залізниці П.Ф.Кривonos збільшив технічну швидкість водіння вантажних поїздів на 8 км за годину, шляхом наднормового форсування котла паровоза. Свої рекорди він почав ставити навіть раніше від Стаханова, і вже в серпні 1935 р. його відзначили найвищою державною нагородою - орденем Леніна.

Кривonosівський рух, підтриманий згори, починався як серія досягнень окремих рекордсменів, яким створювались належні виробничі умови. Із ліквідацією "стелі" в заробітній платі значна частина залізничників була зацікавлена у збільшенні продуктивності праці, пришвидшенні обороту вагонів і паровозів. Проте деякі машиністи і виробничники вже тоді застерігали, що ігнорування встановлених норм експлуатації може стати причиною частих обривів, псування техніки та різного роду аварій.

Підтриманий вищим політичним керівництвом держави стахановський рух досить швидко почав набувати ознак офіціозу та заідеологізованої формальної кампанії. Стахановці повинні були показувати все вищі досягнення, а їх кількість мала невпинно збільшуватись. Тому на залізничному транспорті з'явилися стахановці серед стрілочників, мастильників, обхідників тощо. Досить частими були випадки приписок трудових досягнень групи залізничників одній людині. Окрім того, рекорди стахановців-кривonosівців послужили підставою для істотного підвищення норм технічної експлуатації та виробітку [50, с.228]. На транспорті, який не мав достатніх резервів, це призвело до перенапруження виробничого процесу і неминучих зривів.

Залізничний транспорт, що потребував чіткої, злагодженої роботи всіх його ділянок, не міг органічно прийняти хаотичні рекорди стахановців-кривonosівців, які в умовах узгодженого графіку руху поїздів були не зовсім доцільними. Машиніст, що перевищував швидкість, затримував рух інших поїздів, утворюючи тим самим аварійну

ситуацію, призводив до швидкого псування рухомого складу тощо. Так, одразу ж після розправи над "обмежниками" та із розгортанням стахановського руху в червні 1935 р. ЦК КП(б)У констатував 70% збільшення на залізницях України аварій і катастроф. Кількість зіпсованих паровозів зросла на 25%, а вагонів - на 31% [51, арк.208].

Незважаючи на такі негативні результати, вище політичне керівництво країни та республіки продовжувало активно впроваджувати стахановські методи роботи на залізничному транспорті. Проте залізничники, розчаровані збільшенням планових завдань та відновленням у заробітній платі на поч. 1937 р. "стелі", збайдужіло спостерігали за марними потугами влади викликати у них ентузіазм до самовідданої альтруїстичної праці. Так, під час проведення на поч. жовтня 1936 р. стахановської декади на залізницях України не тільки не зросла продуктивність праці, а й навпаки, відбулося значне зниження виконання планових завдань [52, арк.234].

3-го січня 1937 р. Л.Каганович рапортував у газеті "Правда" В.Молотову і Й.Сталіну про виконання і перевиконання річних планів залізничним транспортом на 109,8% [53]. Насправді у 1936 р. показники роботи залізниць країни й України зокрема були дещо меншими. Нам не вдалося віднайти правдиві цифри показників роботи українських залізниць, але архіви ЦК КП(б)У свідчать, що погана робота українських магістралей у 1936 р. ставала не один раз приводом для засідань політбюро [54, арк.124]. Наприклад, 20 жовтня 1936 р. ЦК КП(б)У відзначав "вкрай незадовільне виконання Південно-Західною, Донецькою, Сталінською, Південною залізницями плану військових та спеціальних перевезень", який складав всього 49%.

В осінньо-зимовий період 1937-1938 рр. залізничний транспорт знову різко знизив показники своєї роботи. Незважаючи на особисте втручання Сталіна у ситуацію, що склалася на транспорті. Телеграма, розіслана ним на місця 23 жовтня 1937 р., містила недвозначні погрози на адресу керівників усіх ланок залізничного транспорту. Проте навантаження вагонів знизилось до рівня 1935 р. Погіршився рух поїздів через порушення графіків. Як не дивно, основні причини поганої роботи транспорту, названі в наказі наркома шляхів сполучень Л.Кагановича, ті ж самі, що й 10 років тому назад. Залізничний транспорт знову турбували знеособлений ремонт та обслуговування паровозів, неправильна доставка вантажів, роз'єднання вантажів і документів, їх псування та крадіжки, погана організація праці, великі розміри понаднормових робіт, низька технічна кваліфікація кадрів тощо. На думку наркома, це було результатом дій шкідників та ворогів народу [1, с.173].

Кризові явища на початку 30-х рр. посилили постійні затримки із виплатою заробітної плати і вкрай незадовільне постачання залізничників продовольством. Покращити роботу залізничного транспорту та стабілізувати соціальне забезпечення його працівників вдалося лише в другій половині 30-х рр. Проте, виконати планові завдання будівництва нових колій, розширити існуючу залізничну мережу, збільшити вантажні і пасажирські перевезення так і не вдалося.

У червні 1938 р. у доповіді М.С.Хрущова на XIV з'їзді КП(б)У, в резолюції з'їзду відзначались досягнуті "успіхи у викритті, викорчовуванні і розгромі основних гнізд троцькістсько-бухаринських і буржуазно-націоналістичних агентів польсько-німецького і японського фашизму". Відносно досягнень у галузі народного господарства, то вони виявилися куди скромнішими. Констатувався приріст лише по окремих підприємствах. Такі важливі галузі, як вугільна, металургійна, коксохімічна, залізо- і марганцеворудна промисловості, а також залізничний транспорт планових показників не виконали [36, с. 670].

Аналіз архівних джерел свідчить, що т.зв. "великий стрибок" у важкій промисловості в роки індустріалізації призвів лише до великої дезорганізації та надзвичайного ускладнення економічної ситуації не тільки на залізничному транспорті,

але й у народному господарстві в цілому.

Безперечно, і розвиток залізничного транспорту, і народного господарства країни не можна розглядати лише у вигляді прямої лінії, завжди круто спрямованої донизу. Все було на цьому складному і суперечливому шляху: і важкоздолані бар'єри, і потужні ривки вперед, і грубі помилки та прорахунки, і уповільнення темпів. Проте пошук виходу з кризи майже не виходив за рамки адміністрування, директивних наказів, морального та фізичного залякування робітників.

Таким чином, підняте в статті питання становлення адміністративно-командних методів управління залізничним транспортом в 30-рр. ХХ століття може бути продовжене в наукових працях, які висвітлюватимуть історію української економіки ХХ століття.

Список літератури

1. Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР.- М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1939.-180 с.
2. Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР.- М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1954.-285 с.
3. История социалистической экономики СССР: В 7-ми т./Ред. коллегия: д-р экон. наук И.А.Гладков (отв. ред.) и др.; АН СССР, Ин-т экономики.-М.: Наука, 1978.-Т.4. Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР 1933-1937 гг.-519 с.
4. Кульчицький С.В. УСРР в добу нової економічної політики (1921-1928 рр.): Спроба побудови концепт. засад реал. історії/НАН України, Ін-т історії України.-К., 1995.-201 с.
5. Новохатько Л.М. Національний аспект доктрини "соціалістичні реконструкції" (Спроба історико-теоретичного переосмислення)/НАН України, Ін-т іст. України.- К., 1997.-110 с.
6. Пиріг О.Г. Нова економічна політика: теорія і практика її реалізації на Україні: текст лекції.- К.: КТЕІ, 1991.-19 с.
7. Більшовик Південної.-1934.-8 липня
8. Заклик (ст.Черкаси).-1933.- 27 червня.
9. УСРР в цифрах. Статистичний довідник.-Х.: Народне господарство та облік, 1936.-744 с.
10. Постышев П. Советская Украина на новом подъеме. Политический отчет ЦК КП(б)У ХУ съезду КП(б)У 20 января 1934 г.-Харьков: Партиздат ЦК КП(б)У, 1934.- 104 с.
11. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926-1941)/[Сборник. Предисл. канд. экон. наук А. Напорко]. Документы и материалы.- М.: Транспорт, 1970.-432 с.
12. Центральний державний архів вищих органів влади України.-Ф. 2767, оп. 2, спр. 129.
13. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 20, спр. 5694.
14. Центральний державний архів вищих органів влади України.- Ф. 2623, оп. 1, спр. 7213.
15. Сборник важнейших приказов и распоряжений НКПС. 1935-1937 гг.-М.: Центр. юрид. отд. НКПС - Трансжелдориздат, 1937.- 340 с.
16. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 20, спр. 5350.
17. Донбасс в цифрах: (Стат. справочник)/Донецк. обл. упр. нар.-хоз. учета: [ред. К. Каплан].-Донецк: Изд. ДОУНХУ, 1936.- 177 с.
18. Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства/Сост. А. Напорко. [1917-1957. Сборник].-М.: Трансжелдориздат, 1957.-383 с.
19. Гусев М.И. Стальные пути Донбасса: Из истории Донецкой орден Ленина ж.д.-Донецк: Донбас, 1970.-336 с.
20. Сталинская магистраль (Орган политотдела Сталинской железной дороги) . -Днепропетровск.- 1936.-21 мая.
21. Черноморский гудок.-1936.-29 июня.
22. Железнодорожник Донбасса.-Артемовск.-1937.
23. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 6, спр. 338.
24. Захисник транспорту (10-денна газета стрілецької охорони Південно- Західної залізниці).-Київ.- 1930.-12 липня.
25. Повний вперед (Газета парторганізації ст. Миколаїв).- 1931.- 12 листопада.
26. Сигнал (Орган партосередків, профспілок вузла ст. Лозова).- 1932.- 1 жовтня.
27. Рабочая газета(Орган политотдела Юго-Западной железной дороги).- 1934.-20 лютого.
28. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 20, спр. 5246.
29. Пам'ятка залізничника Південно-Західної.-К.: Пролетарська Правда, 1934.- 38 с.

30. Центральний державний архів вищих органів влади України.- Ф. 539, оп. 11, спр. 1420.
31. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 20, спр. 6253.
32. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 20, спр.6274.
33. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 20, спр. 6476.
34. Петровський Г.І. Про роботу робітничо-селянського уряду України. (Доповідь на другому обласному з'їзді рад Харківщини 10 січня 1935 р.).-К.: Партвидав України ЦК КП(б)У, 1935.-62 с.
35. Захарченко Н.А. Железнодорожники УССР на завершающем этапе социалистической реконструкции народного хозяйства (1933-1937 гг.): Дис... канд. ист. наук: 07.00.02.- Донецк. 1988.-245 с.
36. Комуністична партія України в резолюціях з'їздів, конференцій і пленумів ЦК.-Т. 1.-1918-1941.-К.: Політвидав України. 1976.-1007 с.
37. Народне господарство УСРР/Статистичний довідник. За ред. О.М.Асаткіна.-К.: Народне господарство та облік, 1935.-664 с.
38. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 6, спр. 235.
39. Центральний державний архів вищих органів влади України.- Ф.Р.-806, оп. 1, спр. 1245.
40. Центральний державний архів вищих органів влади України.- Ф. 559, оп. 1, спр. 2512.
41. Гусев М.И., Сладков С.С. Донецкая железная дорога за 40 лет. В помощь лектору.-Сталино, 1957.-53 с.
42. Социалистическое народное хозяйство СССР в 1933-1940 годах/Под ред. д-ра экон. наук И.А. Гладкова.-М.: Изд-во АН СССР, 1933.-667 с.
43. Яшник М.М. Железнодорожный транспорт Украины за 50 лет.- К.: Знание, 1968.-32 с.
44. Радянська Україна за 20 років: Збірник/АН УРСР, Ін-т економіки; [Ред.: О.С.Сухопалько, І.Кецельман].-К.: Держполітвидав при РНК УРСР, 1938.-109 с.
45. Шлях залізничника (Орган вузлового залізничного парткомітету та райпрофспілки). -Одеса. -1931.-24 червня.
46. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 6, спр. 285.
47. Залізничник Донбаса (Орган політвідділу Донецької залізниці).- Артемівськ.-1935.-2 червня.
48. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития/Общ. ред. А.Л. Головина.-М.: Транспорт, 1967.-324 с.
49. Стальний путь (Орган парткомітету, професійної і комсомольської організації 10 дистанції колії).- Люботин.-1935.-8 березня.
50. Комуністична партія Радянського Союзу в резолюціях і рішеннях з'їздів, конференцій і пленумів ЦК. 1898-1971.- К.: Політвидав України, 1981. Т.5. 1931-1941.-471 с.
51. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 6, спр. 391.
52. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 6, спр. 409.
53. Правда.-1937.-3 января.
54. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 20, спр. 6901.

Y. Bondarchuk

Kirovograd National Technical University

The administrative-command methods of management of railway transport of Ukraine in the 30s of the XX century.

Any attempt to make a research on our society's command economy in its various fields can help our management develop analytical approach and implement a liberal economy type.

The important observations are:

At the end of the 20s New Economic Policy (NEP.) that was characterized by its liberal management of economic processes and some elements of marketing economy, was replaced by command economy with its directive and voluntaristic approach and noneconomic methods of national economy management.

Later in the 30s for a long period the economy of the Soviet Union went back to the policy of "military communism" which was based on the regression of commodity-money relations, dry administration and compulsion.

"Great Leap" in heavy industry during the years of industrialization caused serious disruption, disorganization and considerable complications in the economic development, including railway transport and other areas of national economy.

compulsion, command economy, liberal economy, administration, rail way transport, rapid economic development, impacts

Одержано 16.05.13