

XVIII ВСЕСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВКП(б)

Дневник заседания 15 февраля

15 февраля в зале Большого Кремлевского дворца началась работа XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б).

Задолго до начала заседания в зале собираются делегаты конференции и гости — партийные, советские, хозяйственные и военные работники, стахановцы заводов и фабрик столицы. На конференции широко представлены партийные организации крупнейших промышленных центров и важнейших транспортных узлов страны, в том числе — крупных индустриальных центров, возникших за годы сталинских пятилеток. Среди делегатов — представители коммунистических партий новых Союзных Советских Социалистических республик — Латвийской, Литовской, Эстонской, Карело-Финской и Молдавской.

В 15 часов в зале появляются товарищи И. В. Сталин, В. М. Молотов, К. Е. Ворошилов, М. И. Калинин, Л. М. Каганович, А. А. Андреев, А. А. Жданов, А. И. Микоян, Н. С. Хрущев, Л. П. Берия, Л. М. Шверник, Г. М. Маленков.

Делегаты и гости с исключительным подъемом встречают товарища Сталина и его соратников — руководителей партии и правительства. Все встают. Несколько минут не смолкает мощная овация и приветственные возгласы в честь товарища Сталина, в честь Ленинско-Сталинского Центрального Комитета ВКП(б):

— Да здравствует товарищ Сталин!
— Великому Сталину — слава!

Тов. А. А. Жданов по поручению Центрального Комитета партии объявляет XVIII Всесоюзную конференцию ВКП(б) открытой. Слово для предложения о составе выборных органов конференции предоставляется секретарю МК и ЦК ВКП(б) тов. А. С. Щербакову.

По поручению Совета представителей делегаций тов. Щербаков предлагает избрать президиум в составе 38 человек. Это предложение конференцией принимается.

Когда тов. Щербаков, переходя к персональному составу президиума, называет имя товарища Сталина, в зале вновь возникает овация. Все встают, горячо приветствуя великого вождя партии и советского народа. Бурными аплодисментами встречаются имена руководителей партии и правительства — товарищей Молотова, Ворошилова, Калинина, Кагановича, Андреева, Жданова, Микояна, Хрущева, Берия, Шверника, Маленкова.

После избрания президиума, секретариата и мандатной комиссии конференция утверждает порядок дня и регламент.

Председательствующий тов. А. А. Жданов представляет слово для доклада по первому вопросу порядка дня секретарю ЦК ВКП(б) тов. Г. М. Маленкову, встреченному делегатами конференции бурными аплодисментами. Доклад тов. Маленкова был выслушан с неослабевающим вниманием.

На этом первое заседание XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) заканчивается.

Следующее заседание конференции назначено на 17 февраля в 11 часов дня.

(ТАСС).



Президиум конференции

1. Алемасов А. М.
2. Андреев А. А.
3. Аншнин И. С.
4. Арутюнов Г. А.
5. Багиров М. Д.
6. Берия Л. П.
7. Бородин П. Г.
8. Бурмистенко М. А.
9. Вагон А. В.
10. Ворошилов К. Е.
11. Жданов А. А.
12. Каганович Л. М.
13. Калинин М. И.
14. Калиберзин Я. Э.
15. Кузнецов А. А.
16. Курпилов Г. Н.
17. Куусинен О. В.
18. Коринец Л. Р.
19. Маленков Г. М.
20. Микоян А. И.
21. Михайлов Н. А.
22. Молотов В. М.
23. Николаева К. И.
24. Пономаренко П. К.
25. Протопопов Д. З.
26. Скворцов Н. А.
27. Снегус А. Я.
28. Сталин И. В.
29. Сярз К. Я.
30. Тимошенко С. К.
31. Фомин М. М.
32. Хрущев Н. С.
33. Черкавини К. Н.
34. Шверник Н. М.
35. Шкиртов М. Ф.
36. Щербаков А. С.
37. Юсупов У.
38. Ярославский Ем.

Секретариат конференции

Поскребышев А. Н.
Мехлис Л. З.
Александров Г. Ф.

Давидский Б. А.
Поспелов П. Н.

Мандатная комиссия конференции

Андреев В. М.
Берков Г. А.
Зедисиченко С. Б.
Никитин В. Д.
Пальцев Г. Н.
Паточкин Н. С.
Попов Г. М.

Родионов М. И.
Савченко А. А.
Суслов М. А.
Чуланов А. С.
Шамберг М. А.
Шаталин И. Н.

Порядок дня XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б)

1. О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта — докладчик т. Маленков.
2. Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год — докладчик т. Вознесенский.
3. Организационные вопросы.

О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта

Доклад тов. Г. М. МАЛЕНКОВА

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 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 году составил 137 500 млн. рублей.

Следовательно, за два года в промышленности и транспорте 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 пережить 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 социали-

стической 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 неустанно 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 г. на 11 проц. сравнительно с 1939 г., однако ряд отраслей промышленности, в особенности паровозной и вагоностроения, электропромышленности, лесной, бумажной, рыбной и промышленности 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 поступил 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 чрезвычайно важна, добились улучшения своей работы в 1940 году, но на электростанциях и особенно в электросетях имеет место все еще большое количество аварий

вследствие расхлябанности технического персонала и несоблюдения правил технической эксплуатации. Новая техника в электрохозяйстве: переход на высокое давление и высокую температуру пара, автоматизация управления агрегатами, применение современной, быстродействующей электроаппаратуры — внедряется медленно и в недостаточных размерах.

В работе железнодорожного транспорта крупным недостатком является невыполнение по ряду железных дорог плана перевозок важнейших грузов, плана по обороту вагонов грузового парка и плана среднесуточной 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, задержки грузов в пунктах перевалки имеют место из-за того, что в работе железнодорожных станций, портов и пристаней нет еще необходимой уязвки.

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 божественностью примитива. Чем честнее мы вскрыем наши недостатки, тем скорее от них освободимся. Этому по-настоящему учит нас товарищ Сталин. Люди, заманивающие 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 добираются еще до каждого отдельного предприятия, руководят своими пред-

приятиями не по существу, а формально, путем бумажной переписки.

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

Крупнейшим недостатком в работе наркоматов является то, что они не принимают исполнения 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 реше-

ний, а для их исполнения. Не понимая, что главным делом руководителя работы должна составлять не представительская 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 выполнении дел на предприятиях по решениям директоров фабрик, заводов и начальников железных дорог. Директор же предприятия, начальник дороги из-за ведомственных соображений часто замазывает недостатки и приукрашивает действительное положение на предприятиях.

В наркомате обычно никто не отвечает за выполнение конкретных решений.

Вот несколько фактов, характеризующих капитально-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 представил плана. 11 октября 1940 года из Экономсовета поступило предложение наркомов тов. Дукельскому ускорить представление плана о ликвидации запущенности Каспийского флота. На этом же заседании Экономсовета тов. Дукельский наложил резолюцию: «т. Дукельскому (это зам. наркома) и Воронову (это зам. начальника плавового отдела) — Где проект плана?». Этот вопрос наркома более двух месяцев висел в воздухе. Лишь 31 декабря работы плавового отдела тов. Гинзбург сдал проект плана тов. Лесовикову. Второго января уже 1941 года тов. Лесовиков передал материал начальнику отдела технической эксплуатации тов. Чеховскому, который держал этот проект до 16 января 1941 года, затем вновь передал его тому же тов. Гинзбургу. 25 января 1941 года, т. е. 10^й месяцев спустя после

ДОКЛАД тов. Г. М. МАЛЕНКОВА

Экономсовета, Дукельский представлял, в Экономсовете на ликвидацию запущенности Каспийского флота.

Позволительно спросить Дукельского, сколько времени думает потратить Наркомат морского флота на ликвидацию запущенности Каспийского флота, если план ликвидации этой запущенности составлялся в течение 10-12 месяцев. Да известно еще, что это за

Вот факт из деятельности Наркомата электростроительности. 29 октября 1940 г. Наркоматом электростроительности было издано указание о постройке оборудования Наркомату судостроительной промышленности к 10 ноября 1940 года с Харьковского электромеханического завода. Нарком тов. Востриков на поступившем документе наложил резолюцию:

«Начальнику военного завода т. Крайкову — подготовить срочно распоряжение 30 октября по этому вопросу». Распоряжение вышло 5 дней и лишь 10 ноября оно попало в Главлит.

Вот третий факт. Приказом № 151 отмечается плохое состояние техники безопасности на заводах. Цунтом восьмью исполнителя обязуются представить тов. Сергееву на утверждение 29 апреля план работ, а сам приказ подписан 4 мая.

Разве это серьезное отношение к делу? Надо же задумываться в заданиях, которые даются подчиненным. А приказ, 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 серьезно занялись делом проверки исполнения решений, делом контроля за работой своих предприятий.

Таковы недостатки в руководстве наркоматов. Теперь о недостатках работы парторганизаций в области промышленности и транспорта.

пример, решение по вопросу „Об итогах выполнения показателей по труду и финансам“ комиссией под председательством наркоматов. Шашкова редактируется нецелых 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 тов. Сергеев в своем приказе № 203 предложил для ректору завода № 176 „построить фосфатировочное отделение цеха № 4, смонтировать ванны и сдать в эксплуатацию. Срок исполнения — 8 июня 1940 года“. Приказ был подписан 5 июня, слан для рассылки 7 июня, а срок исполнения указанной в приказе работы, как видите, был определен 8 июня. И вот другой приказ № 189. Этим приказом завод № 144 обязывался „не позднее 1 июня 1940 года разработать график работы цехов на июль 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. Цунтом восьмью исполнителя обязуются представить тов. Сергееву на утверждение 29 апреля план работ, а сам приказ подписан 4 мая.

Разве это серьезное отношение к делу? Надо же задумываться в заданиях, которые даются подчиненным. А приказ, 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 серьезно занялись делом проверки исполнения решений, делом контроля за работой своих предприятий.

Таковы недостатки в руководстве наркоматов. Теперь о недостатках работы парторганизаций в области промышленности и транспорта.

Продолжение
Начало с.м. на 2 стр-це.

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

Парторганизации 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 главным валидтам повседневную проверку исполнения решений партийными директорами подчиненных им предприятий.

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

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

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

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

В Челябинской области такие заводы, как Челябинский тракторный завод и Челябинский цинковый завод на протяжении последних четырех лет систематически недоисполняют производственный программ на 15—20 проц.

Или вот, возьмем Орловскую область. Такое крупнейшее предприятие области, как „Красный Профинтерн“, в 1938 году выполнял план на 86 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 процентов.

В Башкирской АССР Белорецкий металлургический завод в 1938 году выполнил план на 77 процентов, в 1939 году на 71 процент и в 1940 году на 88 процентов.

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 состояние дел на этих предприятиях и стройках отвечают исключительно наркоматы.

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

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

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

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

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

Решающую роль в недоисполнении 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., Днепрпетровский — 85,8 проц., Сталинград — 85,8 проц., Калинин — 83,7 проц., Челябинск — 80,2 проц., Тула — 85,1 проц., Ярославль — 79,9 проц., Сталино — 90,3 проц.

А ведь первейшей 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 суть работы предприятий, не изучают экономику предприятий и, вместо этого, отбрасываются часто поверхностными обследованиями и верхоязскими решениями.

Ведь факт, товарищи, что многие наши обкомы и горкомы партии свои обязанности в отношении промышленности и транспорта сводят к заслушиванию докладов директоров предприятий на заседаниях бюро обкомов партии. По этим докладом обычно выносятся малоинтересные и малоценные для заводов решения. Да и эти решения, как правило, совершенно не проверяются.

Следует отметить и другое обстоятельство. Занимаясь отдельным предприятием обком или горком партии начинают 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, разобратся 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
с.м. на 4 стр-це.

ДОКЛАД тов. Г. М. МАЛЕНКОВА

III.

ХОЗЯЙСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ
ПАРТОРГАНИЗАЦИЯ В ОБЛАСТИ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

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

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

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

Партийные организации до сих пор главным образом 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 заниматься в равной мере и промышленностью и сельским хозяйством.

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

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

Партийные руководители обязаны понять настоятель-

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

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

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

Об учете оборудования,

Продолжение. Начало см. на 2 стр. цд

всякого рода имущества и материалов на предприятиях. Начать надо с этого вопроса потому, что многие забывают, что без правильного учета оборудования, имущества, материалов нельзя управлять предприятием. Директор предприятия, если он хочет по-настоящему 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. Ди-

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

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

При теперешнем состоянии учета немудрено, что имеет место такое, например, факты. Судя Каспийска за 9 месяцев 1940 года перерасходовали 12,5 тыс. тонн топлива, а наркомат начислил Каспийску 2 млн. рублей экономии по топливу. Вот какие порядки в Наркомате морского флота. Можно и топливо пережечь и прослать экономии хозяйственным. (Оживление в зале).

В результате запущенности учета на предприятиях образуются излишние запасы материалов, изготовляется излишний и, как правило, некомплектный завод, увеличивается неза-

вершенное производство, 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, строящих, на железных дорогах не используются ценнейшие станки, машины и моторы. Очень частенько так, что при получении новых заданий директор предприятия требует внаем на дополнительное количество материалов, станков, оборудования, том числе и импортного, то время как на предприятиях все это имеется в достаточном количестве. Наркоматы же, не имея действительного положения дел на предприятиях, вместо того, чтобы проверить заявки и требования предприятий, обычно штампуют их.

Работа предприятий, где отсутствует сколько-нибудь нормальный учет, чревата неожиданностями. На таких предприятиях неизбежны срывы производства вследствие неопределенности для руководителя нехватки топлива или иного сырья, материалов, полуфабрикатов, инструментов. При этом хватка всегда обнаруживается в тот момент, когда возникает потребность в каких-либо 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, 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, материалов и топлива решает производственный успех предприятия.

Окончание см. в следующем номере

Зам. ответственного редактора Д. КУСТОВ

Выборы в местные Советы депутатов
трудящихся вместо выбывших депутатов

Четко и организованно

Ровно в 6 часов утра распахнулись двери избирательного участка № 9 в селе Рыбово. Первой проголосовала работница железнодорожного транспорта тов. В. Дедова.

Голосование и вся работа на избирательном участке проходила четко, организованно. Нужно сказать, что председатель избирательной комиссии, он же парторг территориальной парторганизации тов.

Оселеков многое сделал для того, чтобы провести выборы активно. К 8 часам вечера проголосовало 97 процентов избирателей — свыше тысячи человек.

В комнате ожидания играл балет, были организованы танцы.

Несколько избирателей голосовали впервые — это молодежь, только что достигшие совершеннолетия. На выборы эти избиратели пришли подготовленными,

отлично зная всю технику выборов.

Выборы депутатов в сельский и районный советы вместо выбывших еще раз продемонстрировали всеобъемлющую силу сталинского блока коммунистов и беспартийных. Абсолютное большинство голосов было отдано за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных т.т. Крычина и Радионову.

Дм. Укусов.

Радостный день

В этот день по-настоящему вылилось здание Померанской школы. Всюду знамена, портреты, лозунги. Здесь трудящиеся избирательного округа № 34 Любинского сельсовета голосовали за процветание своей любимой родины, за большевистскую партию.

К 6 часам утра собра-

лось свыше десятка человек. Председатель избирательной комиссии тов. Н. И. Глухов приглашает избирателей пройти к урнам, заполнить свой почетный долг. Первым опускает бюллетень в урну железнодорожник тов. В. И. Никулин, за ним 70-летняя колхозница тов. Макарова,

а к 2 часам дня уже проголосовало свыше 60 процентов избирателей. 90 процентов избирателей отдали свои голоса за кандидата в депутаты районного Совета, зав. райзо тов. Г. В. Васильева.

П. Воронин.

Победа сталинского блока

Позавчера организовано, кандидатом сталинского блока коммунистов и беспартийных. В голосовании приняло участие 98,6 процента избирателей. В частности избирательных округов — № 13, Андриановского

сельсовета и № 8 Трубинского сельсовета — к избирательным урнам явились все избиратели, продемонстрировав свою сплоченность вокруг большевистской партии.