ՊՐՈԼԵՏԱՐՆԵՐ ԲՈԼՈՐ ՅԵՐԿՐՆԵՐԻ, ՄԻԱՑԵՔ

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ
ՅԵՎ
ՆՐԱ ՀԵՐԹԱԿԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

ՀՐԱՏԱՐԱԿՈՒԹՅՈՒՆ ԼԵՆԻՆԳՐԱՆԻ Կ. (Բ) Կ. ՔԱՂԱՔԱՄԻ

ԼԵՆԻՆԱԿԱՆ 1931 Թ.

17 APR 2013

656.2
Ե-87

ՊՐՈԼԵՏԱՐՆԵՐ ԲՈԼՈՐ ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՑԻՆ ՄԱՍՆԵՐԻ
01 OCT 2010

11 MAR 2010

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՑԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ
— ՅԵՎ —
ՆՐԱ ՀԵՐԹԱԿԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

1781

ՀՐԱՏԱՐԱԿՈՒԹՅՈՒՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ԳՐԱԴԱՐԱՆԻ ԳՐԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿՉՈՒԹՅՈՒՆԸ
ԼԵՆԻՆԱԿԱՆ — ՀՍՀՄ — ՍՍՀՄ 1931 Թ.

ՀԱՆՐԱՅԻՆ ԿԱԴԱՐԱՆ
ՀՍՀՄ ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱԿԱԴԵՄԻԱ
ՄԱՏ. Ա. Մասինյանի
Ա. ՄԱՍԻՍԻԿՅԱՆԻ ԱՆՎԱՆ
14875-58

24.424

ԼԵՆԻՆԱԿԱՆԻ ԿՈՄՈՒՆԵԼ, ՏՐԵՍՏԻ ՏՊԱՐԱՆ

Շրջիս № Պատվեր № 1914 Տիրաժ 3000

1. Յերկրի ինդուստրացման հաջող իրականացումը, արդյունաբերության բոլոր ճյուղերի արագ զարգացումը, նոր հսկա գործարանների 4 վիթխարի կոմբինատների շինարարությունը, գյուղատնտեսության հարատևուն վերելքը՝ նրա կոլեկտիվացման հիման վրա, խորհրդտնտեսությունների շինարարությունը, մեծահարուստ հանիթեր ունեցող նոր շրջանների բուռն աճումը, ծայրերկրեր ի ներգրավումը յերկրի տնտեսական կյանքի մեջ, այս բոլորը կանխորոշում է յերկաթուղային տրանսպորտի ահռելի աճումը, բանի վոր նա կազմում է սոցիալիստական ինդուստրացման սնիզելի որգանական մասը։

Հնգամյակի առաջին յերկու տարում ՍՍՀՄ-ում յերկաթուղային բեռների շրջանառությունը 1920 տարվա 156 միլիոն

տոննից, 1930 տարում հասավ 228 միլիոն տոննի՝ հանդեպ 1913 թվականի 132 միլիոն տոննի, և այդպիսով գերազանցեց մինչպատերազմյան մակարդակը՝ 80 տոկոսով։ Միաժամանակ բուռն թափով ավելանում են մարդկանց փոխադրումները։ Անցյալ 1930 թվականին յերկաթուղային տրանսպորտը փոխադրել է 557 միլիոն հոգի՝ 1928 թվականի 291 միլիոն հոգու փոխարեն, և 1931 թվականի 189 միլիոն հոգու փոխարեն։

Բեռների փոխադրության ասպարիզում ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղային տրանսպորտը գրավեց յերկրորդ տեղը, ՀԱ. Միացյալ Նահանգներից հետո։ 1930 թվականին ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիները կատարեցին 133 միլիարդ տոննա-կիլոմետր աշխատանք, հանդեպ Գերմանիայի 61 միլիարդ տոննա-կիլոմետրի, Անգլիայի՝ 29,2 միլիարդ տոննա կիլոմետրի, և ՀԱ. Միացյալ Նահանգների՝ 565 միլիարդ տոննա կիլոմետրի։ Համեմատաբար

աննշան յերկաթուղային նոր շինարարության մեջ փոխադրումների այդ աճումը մեծ չափով ուժեղացրեց մեր յերկաթուղիների ապրանքաշրջանառությունը։ Արդեն 1930 թվականին ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիների ապրանքաշրջանառությունը մի կիլոմետրին ընկնում էր 1738 հազար տոննա կիլոմետր ապրանքաշրջանառություն՝ հանդեպ ՀԱ. Միացյալ Նահանգների յերկաթուղային ցանցի 1608 հազար տոննա կիլոմետրի։

Այսպիսով ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղային տրանսպորտի ընդհանուր աշխատանքը (բեռների և մարդկանց փոխադրությունը) 1930 թվականին հասավ 185 միլիարդ տոննա կիլոմետրի, վոր յերկու անգամ ավելի է քան 1913 թվականի մակարդակը և միայն 7 տոկոսով պակաս է հնգամյա պլանում 1932—33 տարվա համար նախատեսվածից։

Մինչդեռ 1931 թվականին համաշխարհային ճգնաժամի խորացումը շարունակ նվազեցնում է կապիտալիստական յերկրնե-

ռում յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքը, ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիների փոխադրումներն անընդհատ աճում են և աշխատանքի ընդհանրում արդեն 1931 թվականին հնդամյակը գերակատարվելու յե։

2. Յերկաթուղային տրանսպորտի մատնանշված աճը հիմնված է ինչպես նրա նյութական տեխնիկական բազայի մեծացման, այնպես էլ նամանավանդ յերկաթուղային ռեսուրսների ոգտագործման բարելավման վրա։

Յերկրի շոգեկառքերի քաշողական ընդհանուր ուժը 1913 թվից մինչև 1930 թիվը աճել է 30 տոկոսով, ընդ որում մի շոգեկառքի քաշողական ուժը 8,4 տոննից—1913 թվին, հասել է 1930 թվին 11 տոննի։ Վագոնների ընդհանուր բեռնատարությունը ավելացել է նույնպես 30 տոկոսով։

Զգալի չափովավել ացել է յերկաթուղիների փոխադրական ունակությունը ի հաշիվ նոր կիսակայանների բացման և կայարանների ու հանգույցների ընդարձակման։

Խորհրդային իշխանության դոյության ընթացքում կառուցված է և շահագործման է հանձնված մինչև 1930 թիվը՝ 12,8 հազար կիլոմետր նոր յերկաթուղիներ (Թուրքսիբ, Բորովոյե—Ակմոլինսկ—Կարագանդա, Տրոիցկ—Որսկ, Մերեֆա—Խերսոն և այլն)։

Նյութական բազայի այդ մեծացմանը ուղեկցել է տրանսպորտի աշխատանքի վարչական ցուցանիշների զգալի աճը։

1930 թվին ապրանքային վագոնի միջին որական վազքը կազմում էր 93,4 կիլոմետր, 1913 թվի 72 կիլոմետրի դիմաց։ ապրանքային շոգեկառքի վազքը 1930 թվին —153 կիլոմ.՝ ի դիմաց 1913 թվի 119 կիլոմետրի։

Հաղթահարելով յերկաթուղային տրանսպորտի հին բյուրոկրատիկ ծանրաշարժ ապարատի դիմադրությունը, համառ պայքար մղելով մնասարարների դեմ, առաջ քաշելով իր միջից ղեկավարների նոր կադ-

բեր, յերկաթուղային պրոլետարիատը՝ չնայած հաժաշխարհային պատերազմի և ինտերվենցիայի քայքայիչ հետևանքներին, ձեռք բերեց զգալի նվաճումներ, հաստատելով պլանային - սոցիալիստական տնտեսության առավելությունները կապիտալիստականի հանդեպ։

3. Սակայն չնայած յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքների ընթացքում ձեռք բերված անժխտելի հաջողություններին, նրա տեմպերը չեն համապատասխանում յերկրի սոցիալիստական շինարարության ծավալման տեմպերին, վորի հետևանքով տրանսպորտը ժողովրդական տնտեսության նեղ տեղն է դառել։

Յերկաթուղային տրանսպորտի տեխնիկական վերակահավորման հետաձգությունը, նրա հիմնական կապիտալի զգալի մաշվածությունը, վնասարարությունը, վորը նախընթաց տարիներում մեծ չափերի եր հասել, սա մի կողմից, և տրանսպորտի

կառավարման սիստեմի մեջ գոյություն ունեցող կազմակերպչական խոշոր բացերը և գլխավորապես համապատասխան տեխնիկական բազա չունենալու պայմաններում կիրառվող անպատասխանատու (обезличенная) յերթևեկության սիստեմը և обезличка-ի արմատացումը տրանսպորտային տնտեսության մյուս ոլորտներում, սա էլ մյուս կողմից — պատճառ դառան շոգեկառքային շարժական կազմի դրության վատթարացման, աշխատանքային դիսցիպլինայի խիստ անկման, աշխատանքի արտադրողականության իջեցման և տրանսպորտի աշխատանքների ընդհանուր և զգալի վատթարացման 1930 թվի յերկրորդ կիսամյակում և 1931 թվի 1-ին յեռամսյակում։

4. Կուսակցության Կենտրոնական Կոմիտեն ժամանակին մոբիլիզացիայի յենթարկեց վողջ կուսակցության ուշադրությունը տրանսպորտի խնդիրների շուրջը և նշեց վճռական միջոցառումներ յերկաթու-

ղային տնտեսության առողջացման համար։

Անպատասխանատու (обезличенная) յերթի վերացումը և նրա փոխարինումը ջուխտակած յերթով, յերկաթուղային տրանսպորտի կառավարման վերակառուցումը, վորակյալ կադրերին տրանսպորտ վերադարձնելը, տրանսպորտային տնտեսության վճռական ոլորտներում աշխատողների աշխատավարձի բարձրացումը, այս բոլորը, վոր կիրառվել է Կուսակցության Կենտկոմի և Ժողկոմխորհի վորոշման հիման վրա, արդեն ավելին իրենց արդյունքները։

Կուսակցության այդ կարևորագույն դիրեկտիվի իրագործումը արդեն ապրիլին վոչ միայն բարելավեց շոգեկառքային պարկի դրությունը այլև զգալի չափով առողջացրեց յերկաթուղային տնտեսությունը։

5. Ինչպես յերկաթուղային տնտեսության առողջացման գործում առաջ յեկած բեկման, այդ բեկման հիմնական գործոններ-

ի ամրացման տեմպերը չի կարելի բավարար համարել։

Շարժական կազմի ռեմոնտը և տեխնիկական վերահսկումը նրա վրա, ըստ մեծի մասին դեռևս անբավարար են։ Բրիգադների ամրացումը շոգեկառքերին՝ բավարար չափով հաստատուն չե, հաճախ տեղի յեն ունենում ամրացած բրիգադների վիժեցումներ։

Չափազանց անբավարար է դրված յերթևեկության կարգավորումը Ճան. Հաղորդակցության Ժողկոմատի և յերկաթուղիների կողմից. դիսպետչերական ապարատի վատ աշխատանք, առաջադրած չափանիշների և յերթևեկության գրաֆիկների չկատարում, «պատահարների» զգալի թիվ և կայարանների վատ աշխատանք, վագոնների յերկարատև կանգառումներ, գնացքների հաճախակի փոփոխում,—այս բոլորը իջեցնում է վորակային ցուցանիշները և համառ պայքարի խնդիր դնում նրանց հաղթահարելու համար։

I. ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՎԵՐԱԿԱՌՈՒՑՄԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

1. Փոխադրությունների ահագին աճումը անցած տարիներում, բեռների շրջանառության զգալի մեծացման հետագա հեռանկարները, որ հետևանք է սոցիալիստական շինարարության հախուռն ծավալման, տրանսպորտի արմատական վերակառուցման խնդիր են դնում։

Այդ վերակառուցման տեմպերի արագացումը թելադրվում է նրանով, որ տրանսպորտի նյութական - տեխնիկական բազան զգալի չափով հետ է մնում ժողովրդական տնտեսության պահանջներից։

2. Հավանություն տալով Կենտկոմի Քաղբյուրոյի 1931 թվի մայիսի 25-ի որոշմանը յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցման մասին, պլենումը որոշում է հաստատել Ճ. Հ. Ժողկոմատի հիմնական դրույթները յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցման վերաբերյալ՝ յերկաթուղիների ելեքտրոֆիկացիա, զորեղ շարժական կազմ ունենալը (շոգեկառքեր, ելեքտրաքարշ (электровоз), ջերմաքարշ (тепловоз), 50—60 տոննանոց վագոններ, ավտոսցեպկա, ավտոտորմոզ, ավտոբլոկիրովկա, գծի վերին կառուցվածքի վերակառուցում քարշող սարքավորումների, ջրամատակարարման, կապի վերակահավորում, բեռնման և բեռնաթափման աշխատանքների մեքենայացում։

Ապրանքաշրջանառության աճման համեմատ՝ վերակառուցման մատնանշված տարրերը անհրաժեշտ է առաջին հերթին մտցնել առավել բեռնավորված ուղղություններում։

3. Հաստատել Ճ. Հ. Ժողկոմատի առաջարկը՝ դասավորել յերեք խմբակների շահագործվող յերկաթուղիների գծի վերակառուցումը՝ նայած ապրանքաշարվածության։

ա) Առաջին տիպի գծերի վերակառու-

ցումը, վորտեղ թույլատրվում են շոգեկառքեր, առնակին 23 տոննն բեռով, անց կացնել 1932—1933 թվերի ընթացքում հետևյալ ուղղություններով՝ Կուզնեցկ—Զելյաբինսկ, Զելյաբինսկ—Մագնիտնայա Յասինովատայա—Դոլգինցեվո, Յասինովատայա—Յենակիյեվո—Մակեյեվկայի շրջան, Գրոզնի—Արմավիր, Կուրգան—Սվերդլովսկ, Վալոցկի—Լիսկի—Բալաշով—Պենզա, Վյատկա—Բոյ—Լենինգրադ, Պրոխլադնայա—Բեսլան։

բ) Յերկրորդ տիպի գծերի վերակառուցումը, վորտեղ թույլատրվում են ԵՈՒ շոգեկառքեր, առնակին 20 տոննն բեռով, անցկացնել 1932—33 թվերին Կինել—Ոբենբուրգ—Կազալինսկ—Ուրսատյեվսկայա գծում։

գ) Յերրորդ տիպին վերագրել բոլոր մնացած գծերը, վորոնց ուղեմասային տնտեսության ուժեղացումը պետք է դառնա նրանց տեխնիկական վերակազմման գլխավոր խնդիրներից մեկը։

Վոչ ուշ քան 2 ամսվա ժամանակամիջոցում քննել Մուրմանյան յերկաթուղու փոխադրական ունակության ուժեղացման հարցը։

դ) Յերրորդ խմբակի մեջ մտցնել մյուս բոլոր գծերը, վորոնց ճանապարհային տնտեսության ուժեղացումը պետք է հանդիսանա տեխնիկական վերակազմման ամենագլխավոր խնդիրներից մեկը։

Ամենաուշը յերկու ամսվա ընթացքում քննել Բուռմանի յերկաթուղու փոխադրական ունակությունն ուժեղացնելու հարցը։

4. Ընդունելով, վոր յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցման առաջատար ողակը, վորպես հեռանկար, հանդիսանում է յերկաթուղիների ելեկտրիֆիկացիան, 1932—33 տարիների ընթացքում ելեկտրոֆիկացիան պետք է կիրառվի ընդհանուր առմամբ 3690 կիլոմետր յերկարություն ունեցող յերկաթգծում։ Դրանից բեռնատար յերթևեկության համար ելեկտրոֆի-

ՀՍՀՀ—ՍՍՀ
Ա. Մասիսյան
14845-57

կացիայի յենթարկել 3215 կիլոմետր յերկաթգիծ, վորն ընթանալու յե հետևյալ ուղղություններով՝

1) Պերմի յերկաթուղին-Կիվո-Կուսովայակալինո, Զուսովայա-Նիժնիյ Տագիլ, Նիժնիյ Տագիլ-Սվերդլովսկ, Մագնիտոգորսկ-Ուֆա, Մագնիտոգորսկ-Կվարտալի։

2) Տոմսկի յերկաթուղին՝ Ուսոլյա-Բելոյա—Պոլիսայեվո, Տոպկիյ-Կեմերովո, Ուսիտի-Կուզնեց, Տոպկիյ-Կոլչուգինո-Պոլիսայեվո, Անժերկա-Կեմերովո։

3) Յեկատերինյան յերկաթուղի՝ Դոլգինցեվո Զապորոժիե, Զապորոժիե-Զապլինո, Յասինովատայա—Զապլինո։

4) Հարավային յերկաթուղի՝ Լիման-Ոնոնով, Դաբելցով-Զվերեվկո։

5) Հարավ-արևելյան յերկաթուղի՝ Տիխայա-Ստալինգրադ։

6) Մոսկվա Կուրսկ յերկաթուղին՝ Մոսկվա Ոժելենիե-Վոլխով։

7) Անդրկովկասյան յերկաթուղին՝ Ստալինսկո-Զեստաֆոնի, Նաֆթլուղ Տալինսկ, Զեստաֆոնի—Սամարեղի, Նաֆթլուղ-Աղբստաֆա։

Մարդատար յերթևեկության համար ելեքտրոֆիկացիայի յեն յենթարկվելու ամենից ավելի մարդկային մեծ յերթևեկություն ունեցող գծերը ընդհանուր առմամբ 475 կիլոմետր յերկարությամբ։

Պլենումն ընդգծում է յերկաթուղիների ելեfsrոֆիկացիայի ժողովրդական-տնտեսական հատուկ նշանակությունը և առաջարկում է ԺՏԳԽ-ին միջոցներ ձեռք առնել լրիվ կերպով ծավալելու համապատասխան արդյունաբերությունն այդ պլանը լրիվ կատարելու համար։

5. Անհրաժեշտ համարելով ջուր չունեցող գծերում մտցնել ջերմատարներ, հավանություն տալ 1932-33 տարվա ընթացքում Կրասնովոդսկ-Զարջույ, Սալոկս-Վատայսկ, Ստալինգրադ-Տիխորեցկայա գծերը փոխադրել ջերմատար քարշի։

2. ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՆՈՐ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

1. Մի շարք խոշորագույն արդյունաբերական կոմբինատների ստեղծումը, Ուրալ-Կուզնեցկու պրոբլեմը, Միջին-Ասիայի կապակցումը Սիբիրի հետ, Ղազախստանի և յերկրի կենտրոնի միացման պրոբլեմը, ծայրերկրների ինդուստրացումը, անտառների շահագործման զգալի չափով ծավալումը և ճյուսիսային շրջանների անտառների յուրացումը, հզոր խորհրդային ու կոլեկտիվ տնտեսությունների շինարարությունը, յերկրի պաշտպանունակության հետագա ուժեղացման անհրաժեշտությունը — այս բոլորը յերկաթուղային տրանսպորտի առաջ դնում է հսկայական խնդիր, այն է զարկ տալ նոր յերկաթուղիների շինարարությանը, ուժեղացնել գոյություն ունեցող յերկաթուղիների փոխադրական ունակությունը։

2. *Մինչդեռ նոր յերկաթուղիների աշ-*

խատանքի տեմպը և այդ յերկաթածները շահագործման համար հանձնելու տեմպը, հետ են մնում պլանում նախագծվածից։ Մինչև այժմ կան մի շարք խոշորագույն թերություններ (աշխատանքի պլանները փոխվում են հաճախակի, հետազոտումների անբավարար վորակը, թույլ մեքենայացում, ինքնարժեքի թանգացում, նոր յերկաթուղիների անպատրաստ լինելը՝ շահագործման համար, նրանց համար կադրերի անբավարար պատրաստումը և այլն), վորով ապարդյուն պառկած են մնում հիմնական ներդրումները, ձգձգվում է շինարարությունը և թանգանում է նրա ինքնարժեքը։

Պլենումն անհրաժեշտ համարելով վրճռաբար ավելացնել յերկաթուղային նոր շինարարության շահագործման արդյունավետությունը, միևնույն ժամանակ առաջարկում է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին՝

1) Իրական բեկում ստեղծել տրանս-

պորտի հիմնական աշխատանքների կազմակերպումը բարելավելու գործում, շինարարության պրոցեսների մեքենայացման, աշխատանքի ավելի լավ կազմակերպման, կադրերի պատրաստման ընդարձակման և շինարարական ստորին ողակների ղեկավարման ապարեղում։

2) Առավելագույն չափով ընդարձակել տեղական հումքային ռեսուրսների ոգտագործման ոժանդակ տնտեսական ձեռնարկությունները։

3) ԽՍՀՄ-ի ԺՏԳԽ-ի հետ միասին ամենաուշը մինչև հուլիսի 15-ը մշակել յերկաթուղային նոր շինարարության համար անհրաժեշտ մեքենաների պատրաստման (եքսկավատորներ, կոմպրեսորներ, ջրհան գործիքներ, քարհատներ և այլն) պատրաստման պլանը։

4) Առաջարկել ԽՍՀՄ-ի Ժողկոմխորհին յերեք ամսվա ընթացքում կազմել այն յերկաթուղային նոր շինարարությունների

հաստատուն ցուցակը, վորոնք անպայման կառուցվելու յեն 1932 թվականին։

3. ԱՇՆԱՆ ՅԵՎ ԶՄԵՌՎԱ ՓՈԽԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Մատնանշելով, վոր միանգամայն անբավարար է ծավալվում յերկաթուղային տրանսպորտի նախապատրաստումն աշնան և ձմեռվա փոխադրությունների համար (կայարանների, հանգույցների և կիսակայարանների զարգացումը, պլատֆորմների հարդումը, յերկաթուղիների նորոգումը, ջրի մատակարարումը, ռելսերի, ռելսակալների և շարժական կազմի, ջուր մատակարարելու խողովակների ու սարքավորման անբավարար մատակարարումը), կենտկոմի պլենումը տնտեսական, կուսակցական և արհմիութենական կազմակերպությունների կարեվորագույն խնդիրն է համարում յերկաթուղու նախապատրաստումն աշնան և ձմեռվա փոխադրությունն-

ների համար՝ զուգակցված յերթեվեկութեան վճռական ամրացման հիման վրա։

ԿԿ-ի պլենումն առաջարկում է՝

Ա. ՔԱՐՇԻ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԱՍՊԱՐԵԶՈՒՄ

ա) Լրիվ իրագործել շոգեկառքերի ու վագոնների առողջացման ու նորոգման պլանը, վճռաբար նվաղեցնել հիվանդ շոգեկառքերի թիվը, սահմանելով այդ պլանի կատարման սիստեմատիկ ստուգումը։

բ) Ապահովել հատակ աշխատանքը դեպոյում, վորը կազմում է յերկաթուղային տրանսպորտի հիմնական արտադրական ուղակը, նորոգման վորակպես լավագույն կազմակերպման և ամենառացիոնալ ոգտագործման մասը։

գ) Ժամանակին կառուցել և զարգացնել հիմնական և թեթև նորոգման դեպոները, բարձրացնել դեպոների նորոգման վորակը, միաժամանակ բարելավելով շոգեկառքերի խնամքը, շոգեկառքային բրիգադների կողմից։ Կարգի բերել գոյությունն ունեցող դեպոները, բարելավելով նրանց կազմակերպությունը, վիճակը, սարքավորումը, ջեռուցումը, լուսավորությունը և այլն։

դ) Ուժեղացնել գլխավոր մագիստրալների հիմնական դեպոների նորոգման միջոցները (Դոնբաս, Ուրալ-Կուզնեցկի կոմբինատ, Սիբիր), ապահովելով դրանք անհրաժեշտ բանուժով և ինժիներա-տեխնիկական կադրերով։

ե) Մատնանշելով, վոր հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատը և յերկաթուղիների վարչությունները բավարար չափով չեն ղեկավարում ոտարերկրյա վորձի ու տեխնիկայի ոգտագործումը յերկաթուղիներում, վոր այդ փորձն ու տեխնիկան բնավ չեն կիրառվում դեպոյի տնտեսության շարժական կազմի նորոգման ասպարիզում, պլենումն առաջարկում է Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատին ամենամոտ ժամանակում ապահովել

առաջավոր տեխնիկայի համապատասխան ոգտագործումը։

Բ. ՅԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՍՊԱՐԻԶՈՒՄ

ա) Վճռական միջոցներ ձեռք առնել մարդասար գնացքների ուշացումների դեմ և ճեռեվել, որ ապրանքասար գնացքները յերթեվեկեն ըստ չվացուցակի։

բ) Միջոցներ ձեռք առնել բարձրացնելու յերթեվեկության ապարատի և կայանի աշխատողների վորակավորումը և բարելավելու նրանց դրությունը։

գ) Պարտավորեցնել Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատին կիրառելու կազմվող բրիգադների ամրացումը պարկերին, յերթեվեկող կազմի հերթափոխությունների, գնացքի ուղղությունների և այլն։

դ) Ամառվա ընթացքում ռացիոնալացնել և բարելավել աշխատանքը տեսակավորող, կարգադրող և միջանկյալ կայաններում։

ե) Աշնան և ձմեռվա փոխադրությունների ընդգավառում. ավարտել և ուժեղացնել դեսպեչերներին և ընդհանուր կապը գնացքների, յերթևեկությունը և կայանների աշխատանքը սպասարկելու ու ղեկավարելու համար, հատուկ ուշադրություն դարձնելով, որ կապով լրիվ ապահովված լինեն բեռների փոխադրության մեծ աշխատանք կատարող շրջանները (Դոնբաս, Ուրալ, Սիբիր և այլն)։

զ) Պատշաճ չափով ծավալել վագոնները բեռնելու և պարպելու աշխատանքների մեքենայացումը նախ և առաջ խոշորագույն հանգույցներում Դոնբասի, Ուրալի, Մոսկվայի և Լենինգրադի հանգույցների կարգադրիչ կայարաններում։

ենթ) Անհրաժեշտ համարելով ներկայումս գոյություն ունեցող այն դրությունը, յերբ շոգեկառքերն ու վագոնները աշխատում են ընդամենը արտադրական աշխատանքային որվա 30 տոկոսի չափով, պարտավորեցնել

Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին, ձեռք առնել մի շարք միջոցներ արմատացնելու շոգեկառքերի յերթևեկության ամենառացիոնալ գրաֆիկները, իջեցնելու շոգեկառքերի կանգառնումը, ջուր վերցնելու, վառելանյութ վերցնելու և նորոգվելու համար, նվազեցնելու վագոնների պարապուրդը կայարաններում, բեռ վերցնելու կամ պարպելու համար և այլն։

Գ. ՓՈԽԱԴՐԱԿԱՆ ՈՒՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆՆ ՈՒԺԵՂԱՑՆԵԼՈՒ ԲՆԱԳԱՎԱՌՈՒՄ.

1. Առաջարկել Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին միջոցներ ձեռք առնել ուժեղացնելու յերկաթուղիների փոխադրական ունակությունը, համաձայն Կենտկոմի մայիսի 25-ի որոշման և կառավարության հաստատած ժամկետների, արագացնելով այդ աշխատանքն ամենամեծ յերթևեկություն ունեցող յերկաթգծերում, ճանապարհների կառուցման, կիսակայարաններ-

ի շինարարության, կայանների և հանգույցների փոխադրական ունակության ընդարձակման, քարշի սարքավորման կառուցման և այլն, վորպեսզի այդ աշխատանքներն ավարտվեն ամենաուշը մինչև հոկտեմբերի մեկը։

2. Գծերում ռելսները փոխելիս ծանր ռելսները կենտրոնացնել ամենից ավելի ապրանքաշարժածություն ունեցող գծերում և մեջ ընդ մեջ զանազան տիպի ռելսներ չդնել այդ գծերում։

3. Կազմակերպել ճանապարհի վերի շերտի ավելի մեծ խնամք, բարելավել ճանապարհների վերահսկողության կադրերի ընտրությունը, մատակարարել նրանց անհրաժեշտ գործիքներ և նյութեր և ապահովել ճանապարհի կանոնավոր պահպանումը։

4. ՋՐԻ ՄԱՏԱԿԱՐԱՐՄԱՆ ԱՍՊԱՐԵԶՈՒՄ

Յերկաթուղային տրանսպորտի անխափան աշխատանքի համար հատուկ նշանակություն ունի ջրի մատակարարումը, վորը շնորհիվ

յերկաթուղային կազմակերպությունների ծայրահեղորեն անուշադիր վերաբերմունքի, տեխնիկական բավականաչափ միջոցների բացակայության, խողովակների և սարքավորման միանգամայն անբավարար դրության, հանդիսանում է յերկաթուղային տնտեսության ամենաանբարեհաջող բնագավառներից մեկը։

ա) Ճիշտ համարելով Ջրի մատակարարման աշխատանքի կենտրոնացումը նախ և առաջ Դոնբասի, Ուրալ-Կուզնեցկի կոմբինատի, Թուրքեստան—Սիբիր յերկաթուղիներում, Կենտկոմի պլենումն առաջարկում է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին վերահսկողություն հաստատել Ջրի մատակարարման աշխատանքների կատարման վրա, ձեռք առնելով բոլոր միջոցները այդ աշխատանքները մինչև աշնան ու ձմռվա փոխադրումները ավարտելու համար։

բ) Մատնանշելով խողովակների, նրբանց մասերի, ջրահանների, կաթսաների և ջրի մատակարարման համար անհրաժեշտ սարքավորման այլ տարրերի միանգամայն անբավարար արտադրությունը, Կենտկոմի պլենումն առաջարկում է ԺՏԳԽ-ին միջոցներ ձեռք առնել, մատակարարելու տրանսպորտին ընթացիկ տարում 46,3 հազար տոն ջրի թուջի խողովակներ և լրիվ կատարելու ջրի մատակարարման վերաբերյալ սարքավորման, պլանով նախատեսված բոլոր պատվերները։

5. ՆՅՈՒԹԱԿԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԱՌԱՐԿԱՆԵՐԻ ՀԱՅԹԱՏԹՈՒՄԸ ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻՆ

Անբավարար համարելով ճանապարհային տնտեսության անբավարար վիճակը (ռելսային տնտեսության տեխնիկական ցածր մակարդակը, ռելսակալների անբավարար քանակը, բալաստի վատ վիճակը), վորի պատճառն է նյութական և տեխնիկա-

կան առարկաների անբավարար հայթայ-
թումը տրանսպորտին, կենտկոմի պլենումն
ընդգծելով յերկաթուղային տրանսպորտի
հսկայական նշանակությունը ժողովրդական
տնտեսության և յերկրի պաշտպանության
ապահովման, առաջարկում է ԽՍՀՄ-ի
ԺՏԳԽ-ին՝

ա) Բարձրացնել տրանսպորտին նյու-
թական և տեխնիկական առարկաներ հայ-
թայթելու գործի մակարդակը, համաձայն
նախագծված պլանների, արմատապես բա-
րելավել տրանսպորտին մատակարարվող ար-
տադրանքի վորակը։

բ) Վորպես առանձնապես պատասխա-
նատու խնդիր, անհապաղ ընդարձակել տր-
անսպորտի մատակարարման հետ կապված
արտադրությունները, հավասարեցնելով
վերջիններս հարվածային շինարարություն-
ներին՝ թե արտադրության և թե հիմնա-
կան աշխատանքների ընդգավառում և ա-
պահովել տրանսպորտի պատվերների ժա-

մանակին կատարումը, համաձայն աշնան և
ձմեռվա փոխադրությունների համար տր-
անսպորտի տեսած պատրաստություններին։

գ) Միջոցներ ձեռք առնել, վոր լրիվ
կատարվեն ընթացիկ տարում շարժական
կազմի պատվերները, այն է՝ 47.400 շոգե-
կառքերի, ապրանքատար վագոնների և ցիս-
տերնների (հաշված վորպես յերկառանցք) և
1467 մարդատար գնացքների պատվերնե-
րի լրիվ կատարումը։

դ) Մատակարարել տրանսպորտին 579
հազար տոննա ռելս և լրիվ կատարել ռելսի
ամրացման ոժանդակ մասերի պատվերները։

ե) Լրիվ և ժամանակին կատարել շո-
գեկառքերի ու վագոնների պահեստի պատ-
վերները։

զ) Ձեռք առնել բոլոր անհրաժեշտ մի-
ջոցները ընթացիկ տարում վերացնելու տր-
անսպորտին մատակարարվող արտադրան-
քի բոլոր վորակական թերությունները, մա-
նավանդ ռելսների և բանդաժների վերաբեր-

մամբ, ուժեղացնել տեխնիկական վերահսկողության աշխատանքը, մետաղաձուլական գործարաններում վորակի տեխնիկական վերահսկողության և լաբորատորիաների աշխատանքը, ոգտագործելով ոտարյերկրյա տեխնիկական փորձը։

յե) Ապահովել յերկաթուղային տրանսպորտն անհրաժեշտ նյութերով և ապարատներով, ամենալայն չափով կիրառելու գազային ու ելեկտրական ձուլումը ռելսների մաշված ծայրերը նորոգելու համար։

ը) Ընթացիկ տարում յերկաթուղային տրանսպորտին հայթայթել 22 միլիոն ռելսակալ։

թ) Ռելսակալ կարող գործարաններն ընդարձակելու և նորերը կառուցելու համար կազմակերպել այդ գործարաններին անհրաժեշտ սարքավորմամբ արտադրությունը։

ժ) Ձեռնարկել խճի գործարանների սարքավորման արտադրությանը։

Կենտկոմի պլենումն առաջարկում է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին վճռական պայքար մղել տրանսպորտում մետաղի վատնման դեմ։

Պլենումն առաջարկում է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին, մշակել և կենսագործել մետաղի խնայողությանը նպաստող մի շարք գործնական ձեռնարկումներ (մշակման ժամանակ մետաղի կորուստը նվազեցնելու, ընդարձակել ուտիլիզացիոն ցեխերը, մետաղը փոխարինել պակաս դեֆիցիտային նյութերով, լայն արմատացնել ելեկտրական ու գազային ձուլումը և այլն)։

6. ՆՈՐՈԳՄԱՆ ԳՈՐԾԱՐԱՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՄԻՈՒԹԵՆԱԿԱՆ ՄԻԱՎՈՐՄԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԲՆԱԳԱՎԱՌՈՒՄ

Մատնանշելով համամիութենական միավորման նորոգման գործարաններում նորոգման գործի անբավարար կազմակերպվածությունը, շոգեկառքերի նորոգման վատ

վորակը, կենտկոմի դիրեկտիվների չկատարելը գործարաններում հունիսից սկսած տնտեսական հաշվարկ մտցնելու մասին, ոտարյերկրյա փորձի տնբավարար ոգտագործումը, կենտկոմի պլենումն առաջարկում է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին.

ա) Ամենակարճ ժամանակամիջոցում կատարել կառավարության և կուսակցության վորոշումը համամիութենական միավորման նորոգման գործարաններում շոգեկառքերի նորոգման վորակը բարելավելու մասին, լայն ոգտագործել ոտարերկրյա փորձառությունը նորոգման գործում, իջեցնել նորոգման ինքնարժեքը և պարապուրդները։

բ) Արագացնել գործարանների ծրագրված վերակառուցումը՝ նորոգման գործում ոտարյերկրյա տեխնիկայի ձեռք բերած նվաճումների հիման վրա, նախ և առաջ ապահովելով բեռների փոքր շրջանառություն ունեցող շրջաններին սպասարկող գործարանները։

գ) 1931 թվականի ընթացքում կազմել համամիութենական միավորման գոյություն ունեցող գործարանների վերակառուցման և նոր գործարանների շինարարության պլաններ (նախ և առաջ Ուրալում, Սիբիրում և Հեռավոր Արևելքում)—այնպիսի հաշվով, վոր 1932 թվին հնարավոր լինի ձեռնարկել թե գոյություն ունեցող գործարանների վերակառուցմանը և թե նորերի կառուցմանը։

դ) Պարտավորեցնել Հաղորդակցության Ճանապարհ. Ժողկոմատին հատուկ վերահսկողություն սահմանել համամիութենական միավորման նորոգման գործարանների վրա, տրանսպորտին պահեստի մասեր և սարքավորում մատակարարելու այն պատվերների ընդունում, վորոնք նախատեսված են պլանում 1931 թվականի համար։

7. ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԱՇՎԱՐԿԸ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏՈՒՄ

Հավանություն տալով ԽՍՀՄ ԺԿԽ-ի

վորոշմանը ֆինանսավորման սիստեմի փոփոխման մասին և Ճ. Հ. Ժողկոմատի վորոշմանը հուլիսի 1-ից ճանապարհների դիրեկցիաների, շրջանների, դեպոների և ուրիշ ստորին արտադրական միավորների, նաև տրանսպորտի բոլոր շինարարական և տնտեսական մարմինների, (Նարկոմ պուստորոյ, շինարարական տրեստներ, շինարարական շրջաններ, ՎՈՐԶ և նրա գործարանները, ՎՈԼՏ, տրանսպորտ լես և տրանսպորտային տնտեսություններ) տնտեսական հաշվարկի անցնելը պլենումը բացառիկ կարևոր նշանակություն տալով տրանսպորտում տնտեսական հաշվարկի կիրառմանը, առաջարկում է Ճ. Հաղ. Ժողկոմատին և նրա մարմիններին յերկրորդ կիսամյակի ընթացքում ձեռք բերել տնտեսական հաշվարկի իրական կիրառում և այդ հիման վրա ինքնարժեքի իջեցում և տրանսպորտի աշխատանքի ընդհանուր բարելավում։

Նկատի առնելով, վոր տնտեսական

հաշվարկ մտցնելու համար անհրաժեշտ է անհապաղ և վճռաբար բարելավել հաշվառումն ու հաշվապահությունը տրանսպորտում, ԿԿ-ի պլենումն առաջարկում է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին ամենակարճ ժամանակամիջոցում պատշաճ ձևով կազմակերպել այդ բնագավառները։

8. ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՊԼԱՆԱՎՈՐՈՒՄԸ ՅԵՎ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՓՈԽՀԱՐԱԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԿԼԻԵՆՏՆԵՐԻ ՀԵՏ

ԿԿ-ի պլենումը բացարձակապես անթույլատրելի է համարում տրանսպորտի փոխադրական միջոցների վոչ ռացիոնալ օգտագործումը տնտեսական ու կոոպերատիվ կազմակերպությունների կողմից՝ հանդի պական փոխադրումներ, վագոնների ժամանակին չբեռնելն ու չպարպելը, վոչ իրական հայտեր և դրա շնորհիվ շարժական կազմի չոգտագործելը բեռների համար, մասնավորապես

բեռները փոխադրելու համար ամառվա ամենանպաստավոր ժամանակը չոգտագործելը (հանք, վառելանյութ, հումույթ և արդյունաբերական ապրանքներ)։

ա) ԿԿ-ի պլենումը հավանություն և տալիս Ժողկոմխորհի այն վորոշմանը, վորով ստեղծվելու է փոխադրումների կոմիտե։ Նրա խնդիրն է պլանավորել փոխադրումները, միջոցներ ձեռք առնել, վոր կըլիենտուրան ավելի լավ ոգտագործի փոխադրական միջոցները, խիստ կարգապահություն մտցնել կլիենտների մեջ, վերջ տալ հանդիպական փոխադրումներին։

բ) Պարտավորեցնել ազգային կոմկուսների կենտկոմներին, մարզկոմներին և յերկրային կոմիտեներին, հատուկ վերահսկողություն սահմանել փոխադրումների համար սահմանված պլանների կատարման վրա (վագոնների ժամանակին բեռնելն ու պարպելը, բեռների կայարան բերելն ու տանելը և այլն), ինչպես և կազմել ժամանակին

ճիշտ պլաններ փոխադրումների համար մարզերի ու շրջանների համար։

գ) Առաջարկել Ժողկոմխորհին ձեռք առնել անհրաժեշտ միջոցներ, ուժեղացնելու թե տնտեսական օրգանների և թե տրանսպորտի դատական-վարչական և նյութական պատասխանատվությունը և աշխատողների պատասխանատվությունը փոխադրումների պլանը խախտելու համար և շարժական կազմն ոգտագործելու պայմանները խախտելու համար։

դ) Առաջարկել փոխադրումների կոմիտեյի հատուկ հսկողություն հաստատել հանքի, ածուխի, աղի, գրաֆիտի, փայտի և այլ առարկաների ամառվա փոխադրումների վրա և ապահովել փոխադրումները դեպի Միջին Ասիա ու Հեռավոր Արևելք։

ե) Առաջարկել ԺՏԳԽ-ին անհապաղ բարելավել գործարանային ներքին փոխադրումը և առաջ ուղիների փոխադրումները (մանավանդ Դոնբասում, Ուրալում և

Կուզբասում), համապատասխան դարձնելով այդ փոխադրումներն արտադրության ծավալմանը։

9. ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՉԱԿԱՆ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔԻ ԲՆԱԳԱՎԱՌՈՒՄ

1. Արձանագրելով, որ Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատը և յերկաթուղիների վարչությունները մինչև վերջ չեն կիրառել Կենտկոմի և Ժողկոմխորհի վորոշումը յերկաթուղային տրանսպորտը վերակազմելու մասին՝ տրանսպորտի միջին (շրջանային) և ստորին (դեպո, կայարան, դիստանցիա) տնտեսական ողակների ամրացման վերաբերմամբ, պլենումը պարտավորեցնում է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին և յերկաթուղիների վարչություններին՝ լրիվ իրագործել այդ վորոշումը և իր հետագա աշխատանքի ընթացքում նկատի ունենալ, որ անհրաժեշտ է ամրացնել շրջանը, որպես տնտեսական

կարեվորագույն ողակ յերկաթուղային տրանսպորտի սիստեմում։

2. Աչքի առաջ ունենալով, որ տրանսպորտում չափազանց անբավարար է ինժիներա-տեխնիկական աշխատողների թիվը, պլենումն առաջարկում է Ժողկոմխորհին լրիվ ապահովել կադրերի պատրաստման ֆինանսավորումը 1931 թվականի պլանի համաձայն։

Միանգամայն անբավարար համարելով տեխնիկական ԲՈՒՀ-երի, տեխնիկումների և ֆաբգործուսների հիմնական շինարարության ծավալումը, առաջարկել ԽՍՀՄ-ի Ժողկոմխորհին, ապահովել այդ շինարարությունը անհրաժեշտ շինանյութերով։

3. Վերակառուցման աշխատանքների պլանի համաձայն, առաջարկել Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին վերակազմել կադրերի պատրաստման ծրագիրն ու ուղղությունը տրանսպորտային բոլոր տեխնիկական ԲՈՒՀ-երում և տեխնիկումներում։

4. Պարտավորեցնել Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին կիրառել տրանսպորտային կադրերի, դիսպեչերների, կայարանային կազմի, վարչական տեխնիկական աշխատողների, դեպոների ելեկտրաքարշի, շահագործման բաժնի և այլ աշխատողների պատրաստումը, նպատակ դնելով բարձրացնել նրանց վորակավորումը՝ վերակառուցման աշխատանքի այդ ճեռնարկումներն ամենաարդյունավետ կերպով կենսագործելու համար։

ԿԿ-ի պլենումն առաջարկում է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին, վճռաբար բարելավել տրանսպորտային ապարատի, մանավանդ ոպերատիվ վարչությունների բոլոր ողակների աշխատանքի ոպերատիվ ղեկավարությունը, ուժեղացնել տեղերի կենդանի ղեկավարումը, կազմակերպելով Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի և յերկաթուղային վարչությունների ու շրջանների ղեկավար աշ-

խատողների սիստեմատիկ ուղևորությունները դեպի տեղերը, վճռաբար պայքար մղել տրանսպորտային ապարատի ճահճացման ու բյուրոկրատիզմի դեմ, միջոցներ ձեռք առնել, վոր համապատասխան որգաններն արագ կերպով կոնկրետ պատասխաններ տան գծի, տեղական որգանների, տրանսպորտի առանձին աշխատողների հարցումներին, բարելավել յերկաթուղային տնտեսությունը և նրա աշխատանքը, ժամանակին ստուգել կուսակցության և կառավարության տրանսպորտին վերաբերյալ վորոշումների կատարումը։

10. ԱՇԽԱՏԱՎԱՐՁԻ ՅԵՎ ԲՆԱԿԱՐԱՆԱՅԻՆ ԿԵՆՑԱՂԱՅԻՆ ՀԱՐՑԵՐՈՒՄ

Հավանություն տալով Կենտկոմի Քաղբյուրոյի 1931 թվականի հունվարի 10-ի վորոշմանը, յերկաթուղայինների կարևորագույն խմբակների աշխատավարձը բարձրացնելու մասին (վորով աշխատավարձը

միջին հաշվով բարձրանում է 13 տոկոսով, պլանով նախատեսված 8 տոկոսի փոխարեն) աշխատավարձը կատարված աշխատանքին համապատասխան դարձնելու, աշխատանքի արտադրողականությունը բարձրացնելու մասին, ինչպես և յերկաթուղայինների մատակարարումը բարելավելու և բնակարանային ու կենցաղային պայմաններին վերաբերյալ վորոշմանը, ԿԿ-ի պլենումն առաջարկում է՝

1. Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին և յերկաթուղայինների Կենտկոմին լրիվ իրագործել ԿԿ-ի այն դիրեկտիվները, վորոնք պահանջում են առավելագույն չափով կիրառել գործավարձը յերկաթուղային տրանսպորտում, լայն պարգևատրել աշխատողներին որինակելի աշխատանքի համար։

2. Ամենակարճ ժամանակամիջոցում մշակել և կիրառել լրացուցիչ ձեռնարկումներ։ բարելավելու բարձր վորակավորում ունեցող աշխատողների նյութական ու կենցաղային պայմանները ծայրերկրային յերկաթուղիներում (Սիբիր, Հեռավոր-Արևելք—Միջին-Ասիա, Մուրմանի յերկաթուղին)։

3. Առանձնապես կարևոր նշանակություն տալով տրանսպորտի աշխատողներին բնակարանով ապահովելու գործին, մասնանշելով այդ շինարարության անբավարար ընթացքը, պարտավորեցնել Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին ապահովել բնակարանային շինարարության պլանի կատարումը։ Այդ նպատակով առաջարկվում է Ժողկոմխորհին յերրորդ յեռամսյակի համար նախատեսել անհրաժեշտ նյութական ֆոնդեր և դրամական հատկացումներ։

4. Պարտավորեցնել Մատժողկոմատին և Ցենտրոսոյուզին միջոցներ ձեռք առնել ավելի բարելավելու ապրանքների և մթերքների հայթայթումը յերկաթուղայիններին,

վճռաբար բարելավելու տրանսպորտային կոոպերացիայի աշխատանքը, լայն զարգացնելու տրանսպորտում հանրային սեղանները, հարմարեցնելով վերջինս յերկաթուղայինների աշխատանքի հատուկ պայմաններին (գիշեր-ցերեկ սպասարկելը)։

II. ԱՐՀՄԻՈՒԹԵՆԱԿԱՆ ՅԵՎ ԿՈՒՍԱԿՑԱԿԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏՈՒՄ

Մատնանշելով կուսակցական և արհմիութենական աշխատանքի վորոշ բարելավումը տրանսպորտում, վորը կատարվել է ԿԿ-ի և Ժողկոմխորհի 1931 թվականի հունվարի 15-ի վորոշման հիման վրա, կուսակցական և բանվոր մասսաների ավելի մեծ համախմբումը կուսակցության այդ վորոշման իրագործման շուրջը և տրանսպորտային տնտեսության բարելավումը, ԿԿ-ի պլենումը գտնում է, վոր կուսակցական և արհմիութենական կազմակերպությունների աշխատանքում հիմնական խնդիրը պետք է

հանդիսանա ել ավելի մոբիլիզացիայի յենթարկել բանվորական մասսաներին, արտադրական ակտիվության վերելքի և սոցմրցման ու հարվածայնության աճման հիման վրա և պայքարի հանել նրանց տրանսպորտի աշխատանքը բարելավելու, վնասարարության հետևանքները վերացնելու համար, մի շարք դեպքերում տրանսպորտային ապարատի մեջ խորթ տարրերի, դասակարգային թշնամիների ու կուլակային տարրերի թափանցման դեմ։

Պետք է հատուկ ուշադրություն նվիրել կուսակցական և արհմիութենական ստորին ողակների՝ ցեխերի, խմբակների, բրիգադների վճռական ամրացմանը։ Պլենումը պարտավորեցնում է ՀԱՄԿՄ-ի և յերկաթուղայինների միության կենտկոմի ֆրակցիաներին, յերկրային կոմիտեներին և շրջկոմներին՝ անհրաժեշտ միջոցներ ձեռք առնել ուժեղացնելու կուսակցական և արհմիութենական աշխատանքը մանավանդ այդ ողակներում։

Դրա հետ միասին պլենումը մատնանշում է, որ կուսակցության յերկրային, մարզային և շրջանային կոմիտեների կողմից հարկ յեղած չափով չի կիրառվում տրանսպորտում նրանց աշխատանքն ուժեղացնելու դիրեկտիվը։ Տրանսպորտի կուսակցական-քաղաքական աշխատանքի պատասխանատվությունը դնելով կուսկազմակերպիչների ինստիտուտի վրա պլենումը շեշտում է, որ այդ վոչ մի չափով չի վերացնում տեղական կուսկազմակերպությունների պատասխանատվությունը տրանսպորտի աշխատանքների համար։ Պլենումը մատնանշում է, որ տրանսպորտի առաջ կանգնած հսկայական տնտեսական քաղաքական խնդիրների իրագործումը պահանջում է գլխավոր ուշադրությունը կենտրոնացնել զուգրեթի և դիսցիպլինայի ամրացման, տրանսպորտի կառավարման բնագավառում բյուրոկրատիզմը հաղթահարելու, անմիջապես աշնանային և ձմեռային փոխադրումներին պատրաստվելու, յերկաթուղային տրանսպորտի նյութական-տեխնիկական բազայի արմատական վերակառուցումը բայլշևիկորեն առաջ տանելու վրա։

Տրանսպորտը — յերկրի սոցիալիստական ինդուստրացման անբաժան մասը — պետք է իր բոլոր ոդակներում զարգանա սոցիալիստական շինարարության ընդհանուր ծավալման հետ լիովին համընթաց։

Очередныя задачи желездорожного транспорта

ՀԱՍՀ-ՍՍՀՄ
Гос. Публ. Библиотека
им. А. Мясникяна
Ս. ՍՅՈՒՆԻՔՅԱՆԻ ԱՆՎԱՆ

Издание Ленинаканского горкома партии

«Ազգային գրադարան»
NL0227132

Գիտ
24.424
41б
656.2
Ա-87