

7032

ՀԱՄԿ (Բ)Կ ԿԵՆՏԿՈՄԻ
ՀՈՒՆԻՍՑԱՆ ՊԼԵՆՈՒՄԻ
Ա Ր Դ Յ ՈՒ Ն Ք Ն ԵՐ Ը

ՆՅՈՒԹԵՐ ԶԵԿՈՒՑՈՂՆԵՐԻ ՑԵՎ
ԿՈՒՍԼՈՒՍԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆՑԻ ՀԱՄԱՐ

3KП2

2-22

Պ Ե Ց Ը Դ Ս Ց

1931

Յ Ե Ր Ե Վ Ս Ն

3K72
Z-22

23 SEP 2006

1 DEC 2009

ՀԱՄԿ (Բ) Կ ԿԵՆՏԿՈՄԻ
ՀՈՒՆԻՍՅԱՆ ՊԼԵՆՈՒՄԻ
ԱՐԴԵՈՒՆՔՆԵՐԸ

1293
ՆՅՈՒԹԵՐ ԶԵԿՈՒՑՈՂՆԵՐԻ ՅԵՎ
ԿՈՒՍԷՊԻՍԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆՑԻ ՀԱՄԱՐ



9554 1981

ՅԵՐԵՎԱՆ

18 SEP 2013

7032

ՊԵՏՏՐՈՍԻ ՏՊԱՐԱՆ
ԳԼԱՎԼԻՏ 6722 (Բ)
ՀՐԻՏ. № 1803
ՊԱՏՎԵՐ 4524
ՏԻՐԱԺԸ 5000

11062-53

ՀԱՄԱԿ(Բ)Կ ԿԵՆՏԿՈՍԻ ՀՈՒՆԻՍՅԱՆ ՊԼԵՆՈՒՄԻ ԱՐԴՅՈՒՆԲՆԵՐԸ

(1931 թ. ՀՈՒՆԻՍԻ 11--15)

Կուսակցության Կենտկոմի հունիսյան պլենումի վորոշումները նշում են վողջ Փրոնտով սոցիալիստական ծավալուն աղջալի հետագա առաքիմանը: Այդ բարձրագույն աստիճանն արտահայտվում է այն բանով, վոր բնդիայնվում են ժողովրդական տնտեսության սոցիալիստական վերակառուցման շրջանակները: Այն վիթխարի հաջողություններից հետո, վոր ձեռք բերեց կուսակցությունը արդյունաբերության և գյուղատնտեսության վերակառուցման բնագավառում, արժատական վերակառուցման պրոցեսները պլենումի վորոշումներով ուղղվում են դեպի ժողովրդական տնտեսության նոր ճյուղերը: Տրանսպորտի խնդիրը, վորը ցրվեց հունիսյան պլենումում, ամենից առաջ և գլխավորապես նրա վերակառուցման պրոբլեմն է:

16-րդ կուսհամադումարում արտասահած իր ճառում ընկ. Ստալինն ասում էր.

«Կարիք չկա յերկար կանգ առնել այն վիթխարի նշանակության վրա, վորպիսին ու ի տրանսպորտը վողջ ժողովրդական տնտեսության համար: Յեկ վոր միայն ժողովրդական տնտեսության համար: Ինչպես հայտնի յե, տրանսպորտը ամենալուրջ նշանակություն ունի:

նակություն ունի նաև յերկրի պաշտպանության համար: Յեւ ահա, Հնայած տրանսպորտի, վիթխարի նշանակության, տրանսպորտի տնտեսությունը, այդ տնտեսության վերակառուցումը դեռևս յետ Է մնում զարգացման ընդհանուր տեմպից: Հարկավոր է արդյոք ապացուցել, վոր նման դրությամբ մենք տրանսպորտը ժողովրդական տնտեսության նեղ տեղ դարձնելու վտանգի տակ ենք դնում, վոր պիտին կարգելակի մեր առաջխաղացությունը»:

Հունիսյան պլենումի վորոշումները կուսակցությանը մոբիլիզացիայի յեն յենթարկում վերացնելու տրանսպորտի այդ յետամնացությունը զարգացման ընդհանուր տեմպից, պայքարելու տրանսպորտային տնտեսության նյութական-տեխնիկական բազայի վերակառուցման համար:

Պակաս կարեւորություն չունի և մյուս խնդիրը, վորը դրվեց Հունիսյան պլենումում, — քաղաքների սոցիալիստական վերակառուցման խնդիրը: Պրոլետարական հեղափոխության 13 տարիների ընթացքում առաջին անգամը լինելով Կենտրոնական Կոմիտեյի պլենումում իրենց ամբողջ ծավալով դրվում են քաղաքային տնտեսության հարցերը: Յեւ դա պատահական չէ: Այդ հարցի դրումը պլենումում արդյունքն ու արտահայտությունն է այն ամենավիթխարի նվաճումների, վորը ձեռք է բերել կուսակցությունը սոցիալիզմի կառուցման ասպարիզում: Ինչպես տրանսպորտի, այնպես և քաղաքային տնտեսության պրոբլեմը պլենումում դրվեց պրոլետարական քաղաքն արմատական վերակառուցման յենթարկելու, նոր քաղաքներ կառուցելու, կոմունալ տնտեսության զարգացման տեմպերը վերակառուցման չրջանի խնդիրների մակարդակին բարձրացելու տեսանկյան տակ: Կենտկոմի այս պատմական վո-

րոշումը քաղաքի և դյուղի հակադրության վոչնչացմանը ձեռնարկելու մի ակտ է հանդիսանում, վորպիսին մարքսը—Ենգելսը—Լենինը դնում էյին՝ իրեն սոցիալիզմի կարեւորագույն պրոբլեմներից մեկը:

Լենինը գրում էր.

«Վճռականորեն ընդունելով մեծ քաղաքների առաջադիմականությունը կապիտալիստական հասարակարգում, այդ մեղ ամենեւին չի խանդարում մտցնելու մեր իդեալի մեջ, (և մեր գործողության ծրագրի մեջ, քանի վոր անիրագործելի ըզեալները մենք թողնում ենք ընկեր ընկեր Ստրովեներին և Բերդյայեվներին) քաղաքի և դյուղի հակադրության վոչնչացումը . . . Երեկայումս, յերբ հարավոր է ելքտրական եներգիայի փոխադրությունը լայն տարածության վրա, յերբ արանսպորտի տեխնիկան այդքան է բարձրացել, վոր կարելի յե ավելի փոքր (ներկայի համեմատությամբ) ծախքով փոխադրել ճանապարհորդներին մեկ ժամում 200 վերստից ավելի արագությամբ, չէա նաև վոչ մի տեխնիկական արգելք, վոր դարերից ի վեր սակավաթիվ կենտրոններում կուտակված գիտության և արվեստի գանձերից ոգտվի վողջ աղաքնակչությունը, վորը քիչ թե չատհավասարչափ դասավորությամբ գտնվում է ամբողջ յերկրում: Յեւ յեթե վոչ վոք չի խանդարում քաղաքի և դյուղի հակադրության վոչնչացմանը (ըստ վորում հարկավոր է, իհարկե, այդ վոչնչացումը պատկերացիլ էլ վոչ թե տվյալ ակտի, այլ մի ամբողջ շարք միջոցառումների ձեւով), բայց յերբենք էլ միմիայն «եստետիկական զգացմունքը» չէ, վոր պահանջում է այդ» (Հ. IX, էջ 94):

Այս «պատմականորեն կարեւոր վերակառուցողական պրոբլեմներին, վորոնք բոլորում են այն բանից վոր խորհուրդների յերկիրը թեւակոխել է սոցիա-

լիզմի շրջանը» (Մոսկվայի կուսակալի մանածեվից) ,
պլենումի վորոշումներն մեջ ղուգորդում է սոցիա-
լիստական շինարարության կարևորագույն ընթացիկ
հարցերի գործնական լուծումը (բերքահավաքի կամ-
պանիայի, աշնանացանի նախապատրաստությանն կո-
տնտեսություններում աշխատանքի կազմակերպման
հարցեր, տրանսպորտի առողջացման գործնական ձեռ-
նարկումները, բանվոր դասակարգի նյութական-կեն-
ցաղային պայմանների հետագա բարելավման կոնկրետ
միջոցառումները) : Պլենումի մշակած այս բոլոր գործ-
նական միջոցառումները «նոր ետապում սոցիալիստա-
կան շինարարության կոնկրետ ղեկավարության տր-
պար են հանդիսանում» (Մոսկվայի կուսակալի ման-
ածեվից) :

Գյուղի սոցիալիստական վերակառուցման համար
մղված պայքարի արդյունքներն ամփոփելով, հունիսյան
պլենումն արձանագրեց, վոր կոլտնտեսական գյուղա-
ցիւթյունն արդեն դարձել է հողագործության կենտ-
րոնական դեմքը : Իսկ կոլտնտեսական շարժման հաջո-
ղություններն ապահովում են ցանքատարածության
ընդարձակումն և հացահատիկային պրոբլեմի վերջ-
նական լուծումը : Գյուղատնտեսության սոցիալիստա-
կան վերակառուցման ասպարիդում ձեռք բերված վիթ-
խարի նվաճումների համաշխարհային-պատմական նշա-
նակություն ունեցող այս ցուցանիշը և այն նոր, պատ-
մականորեն կարևոր վերակառուցողական պրոբլեմնե-
րը, վարը գրեց պլենումը, ծառայում են իրենց մեր կու-
սակցության գլխավոր դժի բացարձակ ճշտության առ-
հերքելի ապացույց, վորոշակի ցույց տալով կապի-
տոլյանտական դեմքը աջ և «ձախ» ոսկորառնիստների,
վորոնք արտացոլում են դասակարգային թշնամու դի-

մադրությունը հաջողությամբ դարգացող սոցիալիստա-
կան արշավի հանդեպ : Հունիսյան պլենումը բանվորա-
կան և կոլտնտեսական ամենալայն մասսաների կուսակ-
ցության հանդեպ տածած վստահության նոր հոսանքի
արդյունք և մասսաների խանդավառությունը, նրանց
հաղթանակի կամքը թուլացնելու փորձ անող բոլոր
թերահավաստների ու նվազողների հանդեպ նոր հարվա-
ծի կենտրոն հանդիսացավ :

ՊԼԱՆ

1. Ցանֆի նախնական արդյունքները և
բերհալավաճումն կամպանիայի խնդիրները

1. Գարնանացանի կամպանիայի արդյունքները :
 - ա) կոլտնտեսական շարժման վճռական հաղթանակ-
ները :
 - բ) կոլտնտեսական գյուղացիությունի վորպես հո-
ղագործության կենտրոնական դեմք :
 - գ) կոլեկտիվ աշխատանքի արտադրողականություն-
ը :
 - դ) ցանքի ընդհանուր արդյունքները :
2. Կոլտնտեսությունների ամրացման և բերքահավաքի
կամպանիայի խնդիրները :
 - ա) Յեկամուտների բաշխումն ըստ աշխատանքի
քանակի ու վորակի, վորպես յեկամուտների բաշխ-
ման հիմնական սկզբունք կոլտնտեսություննե-
րում :
 - բ) Աշխատանքի ճիշտ կազմակերպման համար բեր-
քահավաքի կամպանիայի ընթացքում :
 - գ) Կոլտնտեսության անխտիր բոլոր աշխատանք-
ները կազմակերպել գործավարձի հիմունքով :
 - դ) Արտադրանքի նորմաները գործավարձը կո-
տնտեսություններում արմատացնելու միջոցն են :

յն) ճիշտ և ժամանակին կատարվող հաշվառումը
գործավարձի հիմունքն է:

դ) խորհրդակցությունները խնդիրները աշխատանքանի կամպանիայի ընթացքում:

3. Կոլտնտեսությունների խնդիրները բերքահավաքի կամպանիայի ընթացքում:

4. Կոլտնտեսության մարտական անջադերությունն է— միջոցներ ձեռք առնել, վերականգնել արդյունահանությունը ժամանակին հանձնի բերքահավաքի մեքենաները:

II Յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցումը և նրա աշխատանքի հետագա բարելավումը

1. Սոցիալիստական ինդուստրիալիզմը և տրանսպորտը:

2. Սոցիալիստական տրանսպորտի նվաճումները:

3. Տրանսպորտի աշխատանքի թերությունները:

ա) դիմադրելություն:

բ) աշխատանքի հարցեր:

գ) կադրերի մասին:

դ) յերթեկոսություն և կլիենտուրա:

4. Աշնան և ձմեռվա փոխադրությունների նախապատրաստում:

ա) տնտեսական հաշվարկի մասին:

5. Նյութական-տեխնիկական բաղան:

6. Յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցումը:

7. Յերկաթուղային նոր շինարարություն:

III. Մոսկվայի ֆադաֆային տնտեսության և ԽՍՀՄ-ի ֆադաֆային տնտեսության զարգացման մասին:

1. Սոցիալիստական շինարարության հաջողությունները և ֆադաֆային տնտեսությունը:

ա) ֆադաֆային տնտեսությունը կապիտալիզմի ո-

րոք և պրոլետարիատի դիկտատուրայի դարաշրջանում:

բ) խորհրդային իշխանությունն ինվազիաները ֆադաֆային տնտեսության ասպարիզում:

գ) վերակառուցել և զարգացնել ֆադաֆային տնտեսությունը համաձայն սոցիալիստական վերակառուցման արագ տեմպերի:

2. Մոսկվայի ֆադաֆային տնտեսությունը:

ա) Մոսկվայի ֆադաֆային տնտեսությունը հետ և մնում Մոսկվայի արդյունաբերության, ագրարականության և վերջինիս կուլտուրական պահանջների աճման տեմպերից:

բ) ծավալել բնակարանային շինարարությունը և բանվորական մասսաների կենցաղային կարիքների սպասարկման գործը:

գ) արմատապես փոխել Մոսկվայի վառելանյութային բաղանի կառուցվածքը և զարգացնել տեպլոֆիկացիան:

դ) Մոսկվայի ֆադաֆային տրանսպորտի պրոբլեմի լուծման միջոցառումները:

ե) ճանապարհային և ստորյերկրյա տնտեսություն:

զ) ջրամատակարարում:

է) ֆադաֆային սանիտարական դրությունը:

ը) Մոսկվայի պլանավորումը:

3. ԽՍՀՄ-ի ֆադաֆային տնտեսության զարգացումը:

ա) Արագացնել ֆադաֆային տնտեսության զարգացման տեմպերը արդյունաբերական շինարարություն տեմպերի և պլանների համապատասխան:

բ) Նոր շինանյութեր:

գ) կադմակերպել կոմունալ սարքավորման արտադրության գործը:

դ) տնտեսական հաշվարկը արմատացնել ֆադաֆային տնտեսության մեջ:

յե) Նոր կադրերով ամրացնել քաղաքային տնտեսության մարմինները:

զ) Կազմակերպչական հարրցեր:

1. ՑԱՆՔԻ ՆԱԽՆԱԿԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ ՅԵՎ ԲԵՐՔԱՀԱՎԱՔԱՄԱՆ ԿԱՄՊԱՆԻԱՅԻ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

1. ԳԱՐՆԱՆԱՑՄԱՆ ԿԱՄՊԱՆԻԱՅԻ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ

ա) Կոլտնտեսական շարժման վնասակամ հաղթանակները

1931 թ. դարձանապաշտի կամպանիայի հիմնական արդյունքն են հանդիսանում այն վնասակամ հաղթանակները, վոր ունեցավ Կոլտնտեսական շարժումը ԽՍՀՄ-ի մարզերից ու շրջաններից մեծ մասի գյուղատնտեսական հիմնական ճյուղերում: Կոլտնտեսությունը հիմնական արտադրողը դարձավ վոչ միայն հացահատիկի, այլ և գյուղատնտեսական կարեկորագույն հումքերի (բամբակ, ցիլանդ, արևածաղիկ և այլն) արտադրության ասպարիզում: Վորո՞նք են Կոլտնտեսական շարժման այս վճռադատ հաղթանակները բնորոշող հիմնական փաստերը:

Հիմնական փաստերը հետևյալներն են, — առ 1-ը հունիսի կոլտնտեսությունների մեջ եր 13·033·300 տնտեսություն, կամ 52,7 տոկոս: Խորհունտեսությունները ավելի քան կրկնապատկեցին ցանքատարածությունը: Ծավալվեց խորհունտեսությունների վիթխարի շինարարություն վոչ միայն հացահատիկի, այլ և անասնապահության և տեխնիկական կուլտուրաների ասպարիզում: Խորհունտեսությունների խորհրդային եւր խոշոր հողագործության այդ առաջատար ուժի, գյուղատնտեսական արտադրության նոր տեխնիկայի

և նոր կազմակերպման այդ դրոշակակիրների ուժգին աճումը կուսակցության մեծագույն հաղթանակն է հանդիսանում գյուղատնտեսությունն սոցիալիստական լիակատար վերակառուցման համար մղվող պայքարում: Հիմնական հացահատիկային շրջանների (դաշտային Ուկրաինա, Հյուսիսային Կովկաս, Ներքին Վոլգա, Միջին Վոլգայի Ձախլիսին, Դրիմի հարթավայր) համատարած կոլեկտիվացումն ավարտված է: Այս շրջաններում կոլտնտեսությունների մեջ է գյուղացիական տնտեսությունների 80 տոկոսից ավելին և վոչ զյուշ լուսիական ցանքի ու գյուղատնտեսական արտադրություն միջոցների 90 տոկոսից ավելին:

Կոլեկտիվացման տոկոսը հիմնական հացահատիկային շրջաններում

Առ 1-ը հունիսի 1931 թ.

Դաշտային Ուկրաինա	Հյուսիս. Կովկաս	Ն. Վոլգա	Մ. Վոլգ. Ձախլիսին	Ղրիմ	Գեր. հանրապետ.
82,9	82	81,9	86,1	83,7	95

Մյուս հացահատիկային շրջաններում — Կենտրոնական Սևահողային Մարզ, անտառադաշտային Ուկրաինա, Միջին Վոլգայի աջ ափ, Կազակստանի հացահատիկային շրջաններ, Արևմտյան Սիբիր, Բազկիրիա, Ուրալ և Հեռ. Արև. Յերկիր — Կոլտնտեսությունների մեջ է գյուղացիական տնտեսությունների 50 տոկոսից ավելին և գյուղացիական ցանքերի 60 տոկոսից ավելին:

Կոլեկտիվացման տոկոսը մյուս հացահատիկային շրջաններում

Ան 1-ը հունիսի 1931 թ.

Կենտրոնական Սեվահողային Մարզ	55,1
Ձախալինյա Ուկրալինա	67,1
Աջալինյա Ուկրալինա	59,7
Միջին Վոլգա	64,6
Կադակստան	53,8
Արևմտյան Սիբիր	43,9
Բաշկիրիա	53,8
Ուրալ	60,6
Հեռավոր Արևելյան Յերկիր	55,4

Բաժնակցացան և ֆակտիկացան վնասակա շրջաններում — Ուղբեկստան, Կադակստան, Թուրքմենստան և Ադրբեջան, Կենտրոնական Սեվահողային Մարզի և Ուկրալինայի ճակնդեղացան շրջանները — Կոլտնտեսությունների մեջ և բոլոր գյուղացիական տնտեսությունների նույնպես կեսից ավելին և Կոլտնտեսությունների միջոցով ցանված և գյուղացիական ցանքերի 60 տակտսից ավելին:

Մյուս հացահատիկային շրջաններում և բամբակացան ու ճակնդեղացան վնասակա շրջաններում կուլեկտիվացման ասպարիզում ունեցած այս հաջողությունները հնարավորություն են ստեղծել համատարած կուլեկտիվացումն այդ շրջաններում հիմնականում ավարտել այս տարի, և համեմատյալ դեպքում վոչ ուշ, քան 1932 թ. գարնան:

Այսպիսով, մեր կուսակցության լենինյան ճիշտ քաղաքականության կիրառումը, անհաշտ պայքարն ընդդեմ աջ ուսյրտունիզմի ու «ձախ» ֆրակցիների, հանգեցին այն բանին, Վոր կատարվեցին ու գերակատարվեցին կուլեկտիվացման խնդրում կուսակցության

Կենտկոմի 1930 թ. հունվարի 5-ի, 16-րդ կուսհամագումարի և խորհուրդների 6-րդ համագումարի վորոշումներով ուրվադրված տեմպերը: Այն խնդիրը, վորը դրել էր կուսակցության 16-րդ համագումարը հնգամյակի վերջում վողջ ի. Միության համատարած կուլեկտիվացումը հիմնականում ավարտելու մասին, լուծվում է չտեսնված հաջողությամբ: Այդ խնդիրն անպայման կլուծվի:

բ) Կոլտնտեսական գյուղացիությունը, վորպես հողագործության կենտրոնական դեմք

Կուսակցության 16-րդ համագումարում ընկ. Ստալինը, վերլուծելով խորհանտեսական և Կոլտնտեսական շինարարության արդյունքները, ասում էր.

«Գյուղատնտեսության և նրա հիմնական պրոդուկտների բախտը այսուհետև վնասելու յեմ վոչ քե անհատական գյուղացիական տնտեսությունները, այլ կոլտնտեսությունները և խորհունտեսությունները»:

1931 թ. դարնանացանի արդյունքը յեղավ այն. վոր կոլտնտեսությունները և խորհանտեսությունները գրավեցին վոչ ցանքատարածության վոչ պակաս, քան յերկու յերրորդ մասը, հիմնական արտադրողը դառնալով վոչ միայն հացահատիկի, այլ և կարելորդագույն տեխնիկական կուլտուրաների բնադալառում: Լիովին ճշտվեցին ընկ. Ստալինի այն խոսքերը, թե այսուհետև գյուղացիության բախտը վորոշելու յեն կոլտնտեսությունները և խորհանտեսությունները: Անհատական սեկտորի դերը գյուղատնտեսական արտադրության մեջ դարձել է յերկրորդական: Կոլտնտեսական գյուղացիությունը արդեն դարձել է հողագործության կենտրոնական դեմքը:

«Կոլտնտեսական գյուղացիութիւնն արդէն դարձել է հողագործութեան կենտրոնական դեմքը, կոլտնտեսութիւնները դարձել են հիմնական արտադրողներ վոչ միայն հացահատիկի, այլ և գյուղատնտեսական կարելիորագույն հումութի բնագավառում (բամբակ, նակկեղ, արեւածաղիկ և այլն) :

Չքաւոր և միջակ անհատական տնտեսութեան դերը գյուղատնտեսական արտադրութեան մեջ դարձել է յերկրորդական : ԽՍՀՄ-ի հացահատիկային և հումութային շրջաններում ավարտուած է կուլակութեան, վորպէս դասակարգի վերացումը» (ընկ. Յակովլեւի ղեկուցման առթիւ պլենումի ընդունած բանաձեւից) :

Այս արդիւնքը հանդիսանում է ընդհանուր բնութագրութիւնը դասակարգային այն ամենախորը տեղաշարժերի, վորոնք տեղի ունեցան համառարած կուլեկտիւացման և այդ հիման վրա կուլակութեան՝ վորպէս դասակարգի՝ վերացման քաղաքականութիւնն իրագործելու հետեանքով : Յեթե դեռևս մի քանի տարի առաջ հողագործութեան կենտրոնական դեմքը միջակ գյուղացին էր, յեթե վարդացման նախորդ ետապում գյուղատնտեսութեան տիրապետող ձևը մանր գյուղացիական անհատ տնտեսութիւնն էր՝ ամեն ոք, ամեն ժամ և մասսայական մասշտաբով կապիտալիզմ ծնեցնելու իր ընդունակութեամբ, ապա այսօր հողագործութեան կենտրոնական դեմքն է դարձել կոլտնտեսական գյուղացիութիւնը, վորը բանվոր դասակարգի ղեկավարութեամբ վարդացնում է սոցիալիստական տնտեսութիւն : այսօր վճռական, գյուղատնտեսութեան բոլոր հիմնական պրորլեմները վորոշող դեր են խաղում խորհտնտեսութիւնները և կուլեկտիւ կոլտնտեսա-

ութիւնը, վորը արտադրութեան սոցիալիստական տիպ է հանդիսանում : Համառարած կալեկտիւացման հիման վրա հաջողութեամբ վերացվում են կուլակային տարրերը : Այժմ անվերադարձ կերպով լուծված է գյուղատնտեսութեան վարդացման սոցիալիստական յեղանակի հաղթանակման հարցը : Դրա հետ միասին մենք ընդհուպ մոտեցել ենք «ուլ ում» պրորլեմի լուծմանը նաև գյուղատնտեսութեան ասպարիղում : Մենք յիսկատար իրավունքով կարող ենք պնդել, վոր մեր յերկրի ներքին ուժերի վոխհարաբերութեան տեսակետից սոցիալիզմի հաղթանակը լիովին ապահովված է :

Կոլտնտեսական գյուղացիութիւնը, վոր այս որից քի վեր հողագործութեան կենտրոնական դեմքն է դարձել, հանդիսանում է խորիքային իշխանութեան իրական և ամուր հեմարանը : Այդ նշանակում է, վոր բանվոր դասակարգը և նրա կուսակցութիւնը հանձին կոլտնտեսական գյուղացիութեան՝ ձեռք են բերել գյուղում շատ ավելի ամուր մի հենարան, քան յերբեվիցե Հոկտեմբերյան հեղափոխութիւնից հետո անցած ամբողջ ժամանակաշրջանում : Մեր վարդացման նախորդ ետապներում մենք ամուր հենվում էինք չքաւորութեան վրա : Մենք հենվում էինք անհատ տնտեսատեր չքաւորի վրա, իրրև մի խավի, վորը քաղաքականապես լամենից ավելի մոտիկ էր բանվոր դասակարգին և նրա կողմն էր կանդնած, իրրև մի խավի, վորը կուլակութեան կողմից շահագործվելով՝ դասակարգային պայքար էր մղում վերջինիս դեմ և վորի վրա հենվում էր խորհրդային իշխանութիւնը կուլակութեան դեմ պայքարելիս : Կուլեկտիւացման մասսայական ծավալման հետ սկսվել է այն պրոցեսը, յերբ մանր սեփականա-

տերն արմատապես վերակազմվում և և դառնում և սոցիալիստական տնտեսության աշխատավոր: Յեվ վորովհետև կոլտնտեսական գյուղացին հանդիսանում և սոցիալիստական տիպի խոշոր տնտեսության աշխատավոր, ուստի նա կուսակցության և խորհրդային իշխանության ամենից ավելի ամուր հենարանն և դյուրում: Կուսակցական կազմակերպությունները պետք և յենեն 16-րդ կուսհամագումարի այն ցուցմունքները, ըստ վորի վողջ գործնական աշխատանքի ընթացքում պետք և կիրառել կոլտնտեսականի վրա հենվելու լուրջը:

Այդ ամեններն չի նշանակում, թե կարելի չէ վոր-ևե չափով թուլացնել աշխատանքն անհատ չքավորների և միջակների մեջ: Ընդհակառակը պետք և ապահովել անհատական սեկտորում տնտեսական կամպանիաների անցկացնելու դեկալարաթյունը, անհատ տրևտեսատերերի մեջ տարվելիք վողջ աշխատանքն անմիջապես շաղկապելով նրանց հետագա կոլեկտիվացման խնդիրների հետ: Անհատ չքավոր ու միջակ տնտեսություններն այժմ յերկրորդական դեր են խաղում: Սակայն ամենալինասակար մի տենդենց կլինե՞ր անհատ չքավորների և միջակների մեջ տարվելիք աշխատանքի թերազնահատումը:

Միմիայն ուղորտունիատներին և հատուկ չըմբռնել այն անխելի կապը, վոր գոյություն ունի չքավորների ու միջակների հետագա կոլեկտիվացման խնդրի և անհատական սեկտորում կատարելիք աշխատանքի միջև:

գ) Կոլեկտիվ աշխատանքի արտադրողականությունը

«Կրկնապատիկ և յեռապատիկ կրարձրանալ աշխատանքի արտադրողականությունը, կրկնապատիկ և

յեռապատիկ կտնտեսվել մարդկային աշխատանքը հողագործության և մարդկային տնտեսության համար, յեթե այս բաժան-բաժան, մանր տնտեսությունից անցում կատարվել դեպի հասարակական տնտեսությունը» (Լենին):

Այս տարվա դարնանացանի փորձը յեկավ լիովին արդարացնելու Լենինի խոսքերը, խոշոր հասարակական տնտեսության կազմակերպման պայմաններում գյուղատնտեսական աշխատանքի կրկնապատկման ու յեռապատկման մասին: Գարնանացանը ցույց տվեց, վոր մեր յերկիրն այսօր իրոք դարձել և աշխարհի ամենախոշոր գյուղատնտեսության յերկիրը:

«Շնորհիվ խորհրդային տնտեսությունների զարգացման և աշխատավոր գյուղացիության մեծամասնության կոլեկտիվացման ուղին անցնելուն, մեր յերկիրը դարձավ ամենախոշոր գյուղատնտեսության յերկիր աշխարհում: 1931 թվականի դարնանը մեր 200.000 կոլեկտիվ տնտեսությունները (փորձը միացրել են 13 միլիոն նախկին անհատական տնտեսություններ), 4000 խորհրդային տնտեսությունների հետ միասին ցանկ եմ բույս մինչդեռ մնացած 12 միլիոն անհատական գյուղացիական տնտեսությունները կարողացել են ցանել դարնան ցանքերի ամբողջ տարածության միմիայն մոտ 30 %-ը»: (Ընկ. Յակովլևիի դեկլարացիան առթիվ Կենտկոմի պլենումի ընդունած բանաձևից):

Գարնան ցանքերի 70 տոկոսից ավելի տարածություն, Գարնանացանի այս հաջողությունները ձեռք են բերել շնորհիվ հենց այն հաճախների, վոր ԽՍՀ-ի գյուղերում գերակշռելու և ունեցել կոլեկտիվ կազմակերպման աշխատանքի մասը, անհատական



տնտեսություն տիրապետության սլայմաններում մենք վոչ մի դեպքում չեյինք կարողանալ տարահովել այն տեմպերը, վորպիսին ունեցանք այս տարի և վորպիսին ինքնադրում եր ուշացած դարնան պատճառով դաշտային տնտեսության լարվածությունը: Փարնանացանի բարձր տեմպերն ամբողջ աշխարհին ցույց տվին խոշոր, հանրայնացված, սոցիալիստական տնտեսություն վիթխարի առավելությունները:

Ջանքն այս տարվա մայիս ամսվա մեկ հնգուրյակում պղպի չափով ավելի յե յեղել, քան անցյալ տարվա մայիսի մեկ հնգուրյակում: Ընկ. Յակովյեվը Կենտրոնի պլենումում տված իր գեկուցման մեջ բարեց 1930 և 1931 թվականների ցանքի տեմպերը բնորոշող ցայտուն թվեր: Մինչդեռ անցյալ տարվա մայիսի մի իլնգորյակում ցանվում եր 6 միլ. հեկտար, 1931 թ. մայիսի մի հնգորյակում ցանվում եր 9-10 միլ հեկտար:

Ցանկերի տեմպեր 1930 յեվ 1931 թ.թ. մայիսին
(Ուն հինգուրյակներով, միլիոն հեկտարներով)

	1-5	5-10	10-15	15-20	20-25	25-1
Տարի	մայիս	մայիս	մայիս	մայիս	մայիս	մայիս - հունիս
1930	4.9	6.4	6.3	6.3	7.2	5.9
1931	10.9	11.2	10.4	10.5	10.0	9.1

Ինչպես տեսնում ենք, դարնանացանի տեմպերը համարյա թե կնկնապատկվում են: Այդ տեմպերի չորհրդի եր, վոր խորհանտեսությունները և կոլտնտես-

ությունները կարողացան հաջողությամբ հաղթահարել այս տարվա ուշացած դարնան պատճառով ստեղծված դժվարությունները դարնանացանի կամպանիայի ընթացքում: Միևուրտային սլայմանների կողմից դարնանացանի կամպանիայի առաջ դրված դժվարությունները հաղթահարեց կոլեկտիվ կազմակերպված աշխատանքը:

Կոլեկտիվ աշխատանքի բարձր արտադրողականությունը բնորոշվում է, այնուհետև, նրանով, վոր կոլտնտեսական ձին անհատական տնտեսության ձիու համեմատությամբ ավելի բարձր արտադրողականություն ունեցավ: Միջին հաշվով, կոլտնտեսական ամեն մի ձիուն ընկնում է գրեթե յերեք անգամ ավելի ցանք քան անհատական տնտեսության ամեն մի ձիուն:

Կոլտնտեսության մեջ ընդգրկված ամեն տնտեսություն ընկնող ցանքը 2-3 անգամ ավելի յեղավ, քան ամեն մի անհատական տնտեսության ընկնող ցանքը: Դրա հետ միասին կոլտնտեսություններում մենք ունենք հողամշակման վորակի ընդհանուր բարելավում: Հետեվանքն այն է, վոր կոլտնտեսություններում մենք ունենք աշխատանքի և արտադրության միջոցների ավելի արդյունավետ ոգտադործում, վորը 2-3 անգամ ավելի յե, քան արտադրության միջոցների ոգտագործումը մանր անհատական տնտեսության մեջ:

Կոլեկտիվ աշխատանքի արտադրողականության բարձրացման դործում խոշորագույն դեր խաղացին մեքենա-տրակտորային կայանները: Անցյալ տարի

ՄՏԿ-ները մշակեցին մինչև 2 միլ. հեկտար կոլտնտեսական ցանք: Այս տարի առ 10-ը հունիսի ՄՏԿ-ները մշակել էլին արդեն 20.261.000 հեկտար՝ վորից միլիոնավոր ու հարյուր հազարավոր հեկտար՝ տեխնիկական կուլտուրաների համար: ՄՏԿ-ների ցանքի պլանը գերակատարված է ավելի քան 2 միլիոն հեկտարով: ՄՏԿ-ները անցյալ տարվա 2.347 կոլտնտեսության դեմաց այս տարի սպասարկեցին 46.514 կոլտնտեսություն:

«Այդպիսին է արորից դեպի տրակտոր տանող այն նաևապարիք, վոր անցավ մեր յերկրի գյուղացիական տնտեսությունը: Թո՛ղ բոլորն իմանան, վոր հարկերը այլին Միություն բանվոր դասակարգը հաստատուն ու վստահ առաջ է տանում իր դաշնակից աշխատավոր գյուղացիության տեխնիկական վերազինման գործը» ՄՏԿ-ները 18 միլ. հեկտար պլանի կատարման առթիվ ընկ. Ստալինի հրած վողջույնից):

դ) Ցանփի բնդիանուր արդյունքները.

Առ 20-ը հունիսի ցանված է 95.283.000 հեկտ.: Գանքի պլանը կատարված է 95,3 տոկոսով: Սրանով անցյալ տարվա ցանքի տարածությունը արդեն գերազանցված է: Առ 20-ը հունիսի անցյալ տարվա ցանքի գերազանցված է բոլոր կարելիորագույն կուլտուրաների նկատմամբ:

Գարնվորագույն կուլտուրայի ցանփի արդյունքները (առ 20-ը հունիսի)

	Ցանված է հազար հեկտարներով	Տոկոսներով անցյալ տարվա համեմ.
Ցորեն	25,280	106,9
Արևածաղիկ	4,548	121,2
Բամբակ	2,512	160,4
Ճակնդեղ	1,494	130,7
Բանջարանոցներ	1,952	170,3
Վուշ	2,913	129,7

Գարնանացանը գյուղատնտեսության տնտեսական պլանի կատարման գործում առաջին կարելիորագույն շրջանն է միայն: Խորհտնտեսական և կոլտնտեսական շինարարություն մեծագույն հաջողությունները նախագրյալ են այն բանի, վորպեսզի առաջիկա բերքահավաքի կամպանիան ևս անցկացնենք նույնպիսի հաջողությամբ:

Անհրաժեշտ է պարզ ու վորոշակի դիտակցել, վոր բերքահավաքի կամպանիան անհամեմատ ավելի բարձր է, քան դարնանացանի կամպանիան: Սոցիալիստական հողագործության համար մղվող պայքարում 1931 թ. բերքահավաքի կամպանիան հանգես է դալիս իբրեւ կարելիորագույն ետադներից մեկը:

Բերքահավաքի կամպանիան այն ողակն է, վոր պիտի ավարտի կոլտնտարածման հաղթանակը հնգամյակի յերրորդ տարում: Բոլոր կուսակցական, խորհրդային և կոլտնտեսական կազմակերպությունների առաջ իր ամբողջ հասակով ծառացել է բերհանավաքին բայձեվիկորեն նախապատրաստվելու պրոբլեմը, բերքահավաքի նախապատրաստության աշխատանքի տեմ-

պերը վերից վար անհապաղ արագացնելու պրոբլեմը : Գուրաքանչյուր խորհրդանշանաբան, յուրաքանչյուր կոյտնաբանություն, պետք է կադմակերպի իր վողջ ու-
ժերն ու միջոցները՝ բերքը արագ, ժամանակին և ա-
ռանց կարուստի հավաքելու համար, — այդպես է որվա
կենտրոնական խնդիրը : Այդ խնդիրը մենք հաջողու-
թյամբ կկարողանանք լուծել, վորովհետև դրա համար
մենք ունենք բոլոր հնարավորությունները, վորոնք
թաղնված են խոշոր հանրայնացված արտադրության
վիթխարի, հաստատապես ստուգված առավելություն-
ների մեջ : Այդ խնդիրը պետք է կենսագործել, — ահա
այն հարցը, վոր դնում է կենտկոմի պլենումը ամբողջ
կուսակցության և ամբողջ յերկրի առաջ : Այստեղից
բղխում է այն մեծագույն նշանակությունը, վորպիսին
ստանում է բոլոր կուսակցական, խորհրդային և հա-
սարակական կադմակերպությունների կադմակերպի-
ղերը հնգամյակի յերբորդ, վճռական տարվա բերքա-
հավաքի կամպանիայում :

2. ԿՈՆՏԵՆՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱՄՐԱՑՄԱՆ ԽԸՆ- ԴԻՐՆԵՐԸ ՅԵՎ ԲԵՐՔԱՀԱՎԱՔԻ ԿԱՄՊԱՆԻԱՆ

Կենտկոմի պլենումը մատնանչեց բոլոր կուսակ-
ցական կադմակերպություններին, «վոր հանդատանա-
յանքի ու կոլեկտիվացման հաջողություններով և թե-
րադնահատել ամբողջ լրջությունը այն խնդիրների,
վոր դրված են մեր առաջ կոլտնտեսությունների ամ-
րացման ու բերքահավաքի ասպարիղում, կնշանակել
հսկայական վնաս հասցնել կոլեկտիվացման գործին» :

Անցյալ տարվա բերքահավաքի կամպանիայի փոր-
ձը ցույց տվեց, վոր կոլտնտեսական շինարարությյան

նվաճումները թե ապրանքային արտադրանքը պետու-
թյանը հանձնելու և թե ներկոլտնտեսական կուտակ-
ման ու կոլտնտեսականների նյութական մակարդակի
լարձրացման ասպարիղում ել ավելի արդյունավետ
կլինեյին, յեթե բերքահավաքի ժամանակ ունեցած կո-
րուստները մինիմումի հասցվեյին :

Շատ կոլտնտեսություններ անցյալ տարի թերա-
դնահատեցին բերքի հավաքման դժվարությունները,
վատ նախապատրաստվեցին, չկարողացան ճիշտ դա-
սավորել իրենց ուժերը աշնանային զանաղան աշխա-
տանքներում : Հետեվանքը յեղավ այն, վոր միլիոնա-
վոր ուրլու ափենաթանկարժեք դյուղատնտեսական
արտադրանք փչացավ : Այսպես, որինակ, անցյալ
տարվա կորուստները հենց միայն Հյուսիսային Կով-
կասի կոլտնտեսություններում հասան մոտ 70 միլիոն
ռուբլու : Ներքին Վոլգայի կոլտնտեսությունները
վատ բերքահավաքի հետեվանքով կորցրին 22 տոկ :
Հյուսիսային Կովկասում, վորտեղ առանձին ցայտու-
նությամբ յերեվան յեկան կոլտնտեսությունների տըն-
տեսական անհարթությունները, «Հոկտեմբեր» կոլ-
տնտեսությունների բերքահավաքի ժամանակ ունեցած կո-
րուստներն այն հետեանքն ունեցան, վոր այդ խոշո-
րագույն կոլտնտեսություն (16.000 հեկտ. տարածու-
թյուն) ընդհանուր յեկամուտը 1930 թ. կադմեց 1.400
հաղար ու : Մինչդեռ կոլտնտեսությունը 2 միլիոնից
վոչ պակաս յեկամուտ կունենար, իսկ կոլտնտեսա-
կանները յերկու ադգամ ավելի կստանային, յեթե չլի-
նեյին այն հսկայական կորուստները, վորպիսիք յե-
ղան բերքի հավաքման ժամանակ : Այս կոլտնտեսու-
թյան ընդհանուր կորուստները զնահատվում են մոտ
500-600 հաղար ուրլի :

Այս տվյալները ցույց են տալիս, վոր բերքահա-
վաքի խնդիրներն ավելի բարձր են ու ավելի մեծ դժ-
վարությունների հետ են կապված, քան ցանքի խնդի-
րը, վորովհետև բերքահավաքի ժամկետները զգալի-
որեն ավելի կարճ են, ավելի մեծ քանակությամբ բան-
ուժ և պահանջվում և բերքահավաքման մեքենաներով
բավարար չափով ապահովված չենք: Բերքահավաքի
կամ պանիայի ուղորտունիստական թերադնահատմանը
վճռական հակահարված պետք է տալ:

1930 թ. բերքահավաքի կամ պանիայի ընթացքում
կոլտնտեսություններում խոշոր կորուստներ պատճա-
ռած գլխավորապես թերությունները հետևյալներն
են (ա) յեկամուտների բաշխումը վոչ քե ըստ աշ-
խատումքի ֆանակի ու վարակի, այլ ըստ շնչերի, բ)
բերքահավաքի ասպարիզում աշխատումքի վատ կազ-
մակերպումը:

ա) Յեկամուտների բաշխումն ըստ աշխատումքի
ֆանակի ու վարակի, վորպես կոլտնտեսություն-
ների յեկամուտների բաշխման հիմնական սկզբ-
քունք

«Մոշոր անտեսություն վարելու վորձի պակասու-
թյունը և յեկամուտների բաշխումը վոչ քե ըստ աշ-
խատումքի, այլ ըստ շնչերի, վոր լայն տարածված եր
անցյալ տարի, ունեցան այն հետեվանքը, վոր շատ
վեպքերում բերքահավաքը լրիվ չկատարվեց. բեր-
քահավաքի ժամանակ տեղի ունեցած կորուստները շատ
մեծ յեղան կոլտնտեսություններում, իսկ աշնանավա-
րի տարածությունը բավարար չափով չընդարձակվեց»
(ԿԿ-ի հունիսյան պլենումի բանաձևվից):

Յեկամուտների ըստ շնչերի բաշխումը անցյալ տարի
առանձնապես լայն տարածում ունեցավ Հյուսիսային
կովկասում, Միջին Վոլգայում և Սիբիրում: Առանձին
չրջանային կոլտնտեսականերություններն իրենց ան-
ճիշտ ցուցմունքներով անցյալ տարի նույնիսկ նպաս-
տեցին բերքը և յեկամուտներն ըստ շնչերի բաշխելու
ձևի տարածմանը: Այսպես, որինակ՝ Կուբանի չրջ-
կովկասյան 1930 թ. հրահանգը հանձնարարում եր
«Կոլտնտեսականներին բաշխվելիք բերքի մասը բա-
ժանել արտելի բոլոր անդամների մեջ (ըստ աշխատուն-
քի ֆանակի ու վորակի նրանց հասանելիք յեկամուտի
հաշվին), հաշվի առնելով նրանց ընտանիքի շնչերի
իսկը»: Նման դիրեկտիվը շատ կոլտնտեսությունների
առիթ եր տալիս յեկամուտը ամբողջովին բարդյուն-
շով բաժանել ըստ շնչերի, բաժիններ ու նորմաներ
սահմանել, ուսցնել սպառողական ֆոնդերը: Այսպես,
«Հոկտեմբեր» կոլտնտեսությունը (նախկին Կուբանի
ոկրուգ) ներքին կարգապահության կանոններում ուղ-
ղակի հայտարարեց, վոր յեկամուտը «բաժանվելու» յե
արտելի անդամների վրա պարենային և տնտեսական
կարիքների բավարարման համար, ըստ նրանց ընտա-
նիքի շնչերի թվի»: «Հոկտեմբեր» կոլտնտեսությունում
ամեն մի շնչի տրվեց 20-ական փութ ցորեն և 3-ական
փութ յեգրիպտացորեն: Հետեվանք այն յեղավ, վոր
կոլտնտեսականների մի մասը, մանավանդ նրանք,
վորոնք քիչ եյին աշխատում և անկանոն եյին աշխա-
տանքի դուրս դալիս, պարտքի տակ ընկան կոլտնտեսու-
թյան հանդեպ, իսկ մյուսները, վորոնք լավ եյին
աշխատել, չկարողացան լրիվ աւ ժամանակին ստանալ
իրենց յեկամուտը:

Այսպէս, որինակ, «Նոր կյանքի ուղի» արտելում (Հյուսիսային Կովկաս) 1931 թ. մարտ ամսին իրենց հասանելիք յեկամուտը լրիվ չստացածների և գերավանսավորվածների տոկոսը հետեւյալն էր,—առաջին բրիգադում լրիվ չեյին ստացել 83,7 տոկոս, բրիգադում գերավանսավորել էյին 16,3 տոկոս, յերկրորդ բրիգադայում լրիվ չեյին ստացել 67,2 տոկոս, գերավանսավորել էյին 32,3 տոկոս, յերրորդ բրիգադում՝ 37,6 տոկոս և 62,4 տոկոս և այլն:

Այն կոլտնտեսականները, վորոնք վատ եյին աշխատել, բայց բերքահաւաքի յեռուն չըջանում գերավանսավորվել էյին հացով, բոլորովին դադարեցին աշխատանքի դուրս գալ: «Հոկտեմբեր» կոլտնտեսությունում, որինակի համար, հնձի ժամանակ, աշխատանքի յեր դուրս դալիս մինչև 70 տոկոսը: Յեկամուտն ըստ շնչերի բաժանելուց հետո, այդ տոկոսն ընկավ 45-50-ի: Կային բրիգադներ, վորոնք ամբողջովին վորոշ որեր դուրս չեյին դալիս աշխատանքի: «Հոկտեմբեր» կոլտնտեսությունը, որինակի համար, շնայած այնքան աշխատունակ անդամներ ուներ, վոր լիուլի կերպով կարող էր կատարել բոլոր աշխատանքները, ստիպված յեղավ վարձու բանուժի վրա ծախսել մոտ 55.000 ռ.: Բերքահաւաքի վիժման հետեւանքով կոլտնտեսությունից բոլորովին դուրս յեկան 250 տնտեսություններ:

Յեկամուտների ըստ շնչերի բաշխումը, վերացնելով կոլտնտեսականների շահադրդուությունը կոլեկտիվ տնտեսության հանդեպ, հանգում է աշխատանքային կարգապահության անկման և աշխատանքի ցածր ար-

տադրողականության, ստեղծում է սպառողական տրամադրություններ, դարկ է տալիս սոկոլողականության և հացը դռնի-դուռ քաշ տալուն, ուղցնում է սպառողական ֆոնդերն ի հաշիվ պետությանը վահառելիք հացի քանակի նվազման և արգելակում է անհատական տնտեսությունների նոր հոսանքը դեպի կոլտնտեսությունները: Ահա թե ինչու կուլակները յեկամուտներն ըստ շնչերի բաշխելու լողունդն ոգտագործում են կոլտնտեսության դեմ պայքարելու համար: Այսոր արդեն կուլակը շնջում է կոլտնտեսականի ականջին—«Միևնույն է, յեկամուտը հավասար է բաշխվելու»:

Թե դրամական և քե բնադրյաւնֆային յեկամուտներն ըստ շնչերի բաշխելու ամեն տեսակ փորձերի դեմ առաջիկա բերքահաւաքի կամպանիայի ընթացքում ամենամոտոգ, ամենավնասական պայքար պետք է մղել:

Յեկամուտների բաշխում ըստ աշխատանքի քանակի ու վորակի—ահա յեկամուտների բաշխման այն ղարտադիր սկզբունքը, վորին հետվելով կոլտնտեսությունները լիովին կապահովեն անցյալ տարի լայն ծավալում ստացած վնասակար ու կործանիչ սխալների կրկնողությունից:

Յեկամուտների բաշխման պլանը հաստատելիս ուրաքանչուր կոլտնտեսություն պետք է նախատեսի կապիտալ ծախքերն ապահովելու համար միջոցներ—ին կոլտնտեսություններում մինչև 15 տոկոսի և նոր կոլտնտեսություններում մինչև 10 տոկոսի չափով—կոլտնտեսական արտադրության հետադարձական համար (անբաժան ֆոնդեր):

Նկատի ունենալով այն, Վոր անցյալ տարի յեկամուտները բաշխումը լիարատ ձգձգվեց և տնտեսական տարվա վերջում կոլտնտեսություններն իրենց յեկամուտները վոչ ավել քան 50-60 տոկոսն ելին միայն բաշխել (միջին հաշվով), իսկ մի շարք կոլտնտեսություններ մինչև որս ել դեռ հաշվները վերջնականապես չեն մաքրել կոլտնտեսականների հետ, Կենտկոմի հունիսյան պլենումն առաջարկեց—ամենաուշը մինչև 1932 թ. հունվարի 15-20-ը վերջացնել կոլտնտեսություններում 1931 թ. յեկամուտների բաշխումը:

Իերքի բաշխում կատարելիս կոլտնտեսությունը պետք է կերի ուեսուրաներով ասպհովի առաջին հերթին մթերատու և բանող անասունների հանրայնացված մասին, հաշվի առնելով հոտի ընդարձակումը յեկող տարում: Մնացած կերը պետք է բաժանել կոլտնտեսականների վրա, համաձայն նրանցից յուրաքանչյուրի ունեցած աշխորերի քանակի և նկատի ունենալով նրա ունեցած մթերատու անասունների թիվը: Կոլտնտեսությունը պետք է առանձնացնի նաև սեբմայուլի ֆոնդեր այնպիսի քանակով թ, Եմբ, Վոր աղահովի կոլտնտեսության արտադրական պլանով ցանքատարածության համար նախատեսված ընդարձակումը:

Համատարած կոլեկտիվացման շրջանների համար առհմանված 5 տոկոսային հատկացումները կոլտնտեսության յեկամուտներից պլենումը հանձնարարում է ոգտադործել հետևյալ կերպ—2 տոկոսը բաշխել հանրայնացված գուլքի չափի համեմատ, $1\frac{1}{2}$ տոկոսը

հատկացնել բրիգադիւրների և հարվածայինների պարպելատրման ֆոնդին, $1\frac{1}{2}$ տոկոսը՝ ղանաղան դասընթացներում սովորող կոլտնտեսականների ոգնության ֆոնդին:

բ) Աշխատակի գիշտ կազմակերպման համար բերահալափի կամպանիայի ընթացքում

Յերկրորդ թերությունը, Վորը յեկամուտների ըստ չնչերի բաշխման հետ միասին վճռական դեր խաղաց անցյալ տարվա բերքահավաքի ճեղքվածքների դործում, աշխատանքի թույլ և անճարակ կազմակերպումն է: Կոլտնտեսություններն անցյալ տարի ճընշող մեծամասնությամբ դործավարձի փոխարեն կիրատում ելին որավարձը: Այդ նշանակում էր, Վոր կոլտնտեսականը աշխոր դրանցել տալու համար յերբեք կարիք չուներ աշխատանքի Վորոչ նորմա կատարել, այլ բավականանում էր միայն նրանով, Վոր աշխատանքի յեր դալիս: Դրա հետևանքը յեղավ աշխատանքի ցածր արտադրողականություն և յեկամուտների հավասարեցուցիչ բաշխում, քանի Վոր առանձին կոլտնտեսականների արտադրողականությունը հաշվէ յեր առնվում: Որավարձի հետ միասին կոլտնտեսությունների մեծ մասում տիրապետում էր դիմադրկությունը: Կոլտնտեսականները չեյին ամրացվում Վորոչ մեքենաների, հաճախ չեյին ամրացվում բրիգադներին: Արդյունքը յեղավ այն, Վոր ինվեստարի գիշտ ու արդյունավետ ոգտադործման և նրա պահպանման համար բրիգադում Վոչ Վոք Վոչ մի պատասխանատւություն չեր կրում:

Չնայած մի շարք կոլտնտեսություններում դի-

մաղրկութեան վերայման ուղղութեամբ կատարված ղեալի տեղաշարժերին, այս տարվա դարնանացանի կտմանիայի ընթացքում ևս կոլտնտեսականները չեյին ամրացվում ինվենտարին, բանող անասուններին և արտադրութեան մյուս միջոցներին: Դիմաղրկութեանը կոլտնտեսական արտադրութեանը վերջնականապես վերացնելու նպատակով, ԿԿ-ի հունիսյան սլեյնումը կատեղադրել կերպով առաջարկեց — «Մեկն տեսակ աշխատանքներում պետք է տրակտորներին, ձիերին և մեքենաներին ամրացնել աշխատողները՝ մշտական կազմ, յուրաքանչյուր կալիչ մեքենային, յուրաքանչյուր տրակտորին իր համապատասխան կցվող մեքենաներով, պետք է ամրացնել մշտական բրիգադ, պետք է ստեղծել սայլապանների մշտական կազմ և այլն: Մեծ կոլտնտեսութուններում, ինչպես և շարամեջ մշակութուն պահանջող և տեխնիկական մշակութիւնների մեծ հողամասեր ունեցող կոլտնտեսութուններում, բրիգադները պետք է ամրացվեն բերքահավաքի վորոշ հողամասերին, այն հաշվով, վորպեսզի բրիգադի աշխատանքի դնահատումը աշխուրեքով բարձրանա կամ նվազի, նայած տեղի ունեցած կորուստներին և բերքահավաքի արագութեան»: Սրան պետք է ավելացնել նաև ամենօրյա առաջադրանքների սխտեմը, վորը գործադրվում էր շատ կոլտնտեսութուններում, շնորհիվ այն հանգամանքի, վոր այնտեղ բրիգադներին արտադրական առաջադրանքներ չեյին արվում և բրիգադները բերքահավաքի հողամասերին չեյին ամրացված: Բրիգադները, խմբերը և առանձին կոլտնտեսականները նախորդ չգիտեյին, թե ուր և ինչպիսի աշ-

խատանքի պետք է դնան հաջորդ օրը և աշխատանքի վոր մասի համար են պատասխանատու: Միայն ույլերեկոյան կամ վաղ առավոտյան կոլտնտեսականներին հայտնում էյին, թե նրանք ինչ պետք է առնեն և վորտեղ: Բանուծի ղեկավարութեան այդպիսի կենտրոնացում ստեղծում էր բրիգադիւնների և բրիգադների անպատասխանատվութիւն, աշխատանք ստանալու և աշխատանքի վայրը դնելու վրա ժամանակի կորուստ էր պատճառում (դա, հատկապես խոշոր կոլտնտեսութուններում, մեկ աշխատանքից մյուսին անցնելու վրա ժամանակի ահագին կորուստ էր պատճառում), բանուծի մեծ հոսունութիւն էր ստեղծում բրիգադներում (հոսունութիւնը բրիգադում կազմում էր 450 տոկոսից մինչև 1000 տոկոս), վորովհետեւ այսպիսի սխտեմի սլայմաններում անհնարին է մշտապես իրար հետ աշխատողների կորիզ ստեղծել:

Ուկրայնական կոլտնտեսութուններից մեկում («Շլյակա Իլյիչա»), ուրինակի համար, այսպիսի սխտեմի շնորհիվ, կալիչ մեքենաները բերքահավաքի ժամանակ կալատեղը մոտ 19 անգամ վտխեցին: Այդ սխտեմը ջղայնացնում էր կոլտնտեսականներին, գեցում էր աշխատանքի կարգապահութիւնը, գցում էր հանձնարարված գործի պատասխանատվութիւնը, կոլտնտեսականների մեջ տնտեսական հոգածու վերաբերունքը չէր ստեղծում կոլտնտեսական տնտեսութեան և նրա ինվենտարի հանդեպ: Յեւ վրանի վոր այդպիսի սլայմաններում չափազանց դժվար է կանոնավորել հաշվառման գործը, ասլա այդ ամենը շփոթութիւն էր ստեղծում հաշվառման մեջ և դրա հետեւանքով՝ յեկամուտների բաշխման գործում:

Աշխատանքի կազմակերպման թերութիւնները կոտնտեսութիւնում, դիմադրկութիւնը, ամենորոյա նար-
յաղները և այլն, զենք ելին տալիս կուլակի ձեռքը կո-
տնտեսութեան դեմ, նոր անդամների ներգրավման դեմ
պայքարելու համար:

Աշխատանքի կազմակերպման այս բոլոր թերու-
թիւնները հետեւանքով, յեղած բարդ մեքենաները,
մանավանդ կալիքիները, բերքահաւաքի շրջանում
խիստ անբավարար չափով ելին ոգտադործւում, վոր-
պիսին ձգձգում եր բերքահաւաքը և բարդացնում եր
աշխատանքը, քանի վոր անհրաժեշտ եր լինում անցնել
այլ աշխատանքների (աշնանացան, արտադրանքի վո-
խադրութիւն, աշնանահերկ, փայտամթերում, շինա-
րարութիւն և այլն): ԲԳՏ-ի տվյալներով, խուրձ կո-
պող մեքենաների ոգտադործման տոկոսն անցյալ տարի
կազմում եր 48-50 և այլն: «Հոկտեմբեր» կոլտնտեսու-
թիւնում բերքահաւաքի 145 որացուցային որերից կալ-
իքիներն աշխատել են միջին հաշվով 58 օր, մի քո-
նիսն ել ընդամենը 18 օր: Ամենից ավելի շատ աշխա-
տած կալիքիների աշխատանքի որերի թիւը յիւլի
ե 90 օր: Կալիքիներն ոգտադործւում ելին միջին հաշ-
վով իրենց ունեցած կարողութեան 55 տոկոսով և մեկ
հերթի: Միջին վարկայում մեկ կալիքը, 900 փթի
նորմայի դիմաց՝ տալիս եր միջին հաշվով 700 փութ,
իսկ մի շարք կոլտնտեսութիւններում՝ 300-350 փութ:

գ) Կոլտնտեսութեան ակտիւ բոլոր աշխատանքները
կազմակերպել գործավարձի հիմունքով

Կենսիկումի պլենումը մատնանշեց, վոր «կոլտնտե-
սութիւններում առանց բացառութեան բոլոր աշխա-
տանքները պետք և կազմակերպւած լինեն գործավար-

ձի հիմունքներով, այնպէս, վոր գործավարձն ունենա
ամենապարզ և յուրաքանչյուր կոլտնտեսականին
հասկանալի ձևեր և կոլտնտեսականին հասանելիք աշ-
խատանքային որերի քանակը հնարավոր լինի գրան-
ցել նրա աշխատանքային գրքույկում, առանց բարդ
հաշվարկումների, միաժամանակ հաշվի առնելով վո-
րակը» (ԿԿ-ի պլենումի բանաձեւից):

Գործավարձը, չնայած այն բոլոր թերութիւն-
ներին, վոր տեղի յեն ունենում կոլտնտեսութիւննե-
րում նրա կիրառման ասպարեզում, լիովին հայտաբե-
րել ե իր հսկայական նշանակութիւնն աշխատանքի ար-
տադրողականութեան բարձրացման գործում: Այսպէս,
որինակ, Հյուսիսային Կովկասի այն արտեւներում,
վորոնք գործավարձ ելին կիրառում, 1 աշխ-որին
ընկնող ընդհանուր արտադրանքը կազմեց 246 ռուբլի,
իսկ գործավարձը չկիրառող արտեւներում՝ 179 ռուբ-
լու: Այդ նույն արտեւներում յեկամուտները բաշխե-
լիս՝ գործավարձ կիրառող արտեւների ամեն մի աշ-
խատունակ անդամին հասավ 112 ռ., իսկ գործավարձ
չկիրառող արտեւներում՝ 78 ռ.: Գործավարձ կիրա-
ռող արտեւները պետութեան արտադրանք հանձնե-
ցին ամեն մի աշխատունակ անդամից 137-ական ռուբ-
լու հաշվով, իսկ որավարձ կիրառող արտեւները՝ մի-
այն 53-ական ռուբլու հաշվով: Այսպիսով գործա-
վարձը բարձրացնում եր աշխատանքի արտադրողակա-
նութիւնը, ավելացնում եր կոլտնտեսականների յե-
կամուտը և բարձրացնում կոլտնտեսութեան ապրան-
քայնութիւնը: Անցյալ տարի, բերքահաւաքի և աշ-
նանացանի կամպանիաների ընթացքում, կոլտնտեսու-

թյունները գործավարձը թույլ ելին կիրառում: Գնահատումը կատարում ելին վոչ թե աշխուրհրով, այլ դրամով, զնահատումը հաճախակի փոփոխում ելին գործավարձը միայն մի քանի աշխատանքներում ելին կիրառում: Գործավարձ մտցրած առանձին կոլտնտեսություններում, ընդհանր աշխատանքի վատ հաշվառման, հաշվարկումը վերջիվերջո կատարվում եր որավարձի սկզբունքով, վորը և խախտում եր գործավարձը:

1931 թ. գարնանացանի կամպանիան դալիս ե առեւել, վոր անցյալ տարվա դասերը կոլտնտեսությունների համար դուր չանցան: Կոլտնտեսությունները վճարաբար հրաժարվեցին դրամական զնահատումից և իբրեւ չափ մտցրին աշխուրհ: Կոլտնտեսականների մեծ մասն անցավ գործավարձի (առ 1-ը մայիսի 1931 թ. գործավարձի ելին անցել Հյուսիսային կողմ կատում՝ կոլտնտեսականների 70 տոկոսը, Կենտրոնական Սեահողային Մարզում՝ 46 տոկոս, Միջին Վոլգայում՝ 80 տոկոս, Ներքին Վոլգայում՝ 53 տոկոս), ինկվիդացիայի յե յենթարկվում դիմադրկութունը, կանոնավորվում ե հաշվառումը: Դրա ընդհանր կոլտնտեսություններում նկատելի յե աշխատանքային կարգապահության բարձրացում, աշխատանքի արտադրողականության աճում, ավելանում ե կոլտնտեսականների չահադրդութունը հասարակական տնտեսությունների հանդեպ, պակասում են զանդատներն աշխատանքի դուրս չդալու մասին, ավելանում ե մեքենաների, ինվենտարի և անասունների ողտադործման չափը:

Սակայն միանգամայն սխալ կլինեթ հանգստանալ

այս անվիճելի հաջողություններով, չաւանել գարնանացանի կամպանիայի ժամանակ յերևան յեկած խոշոր բացերը, վորոնց հաղթահարման համար անհրաժեշտ ե բարձրացնել կոլտնտեսականների ակտիվությունը բերքահավաքի ժամանակ:

Գործավարձը կոլտնտեսություններում մեծ մասամբ կիրառվում եր բրիգադային ձևով: Մինչդեռ գործավարձի այդ ձևը խոշոր թերություններ ունի: Մի շարք առաջավոր կոլտնտեսությունների փորձը ցույց ե տալիս, վոր մանր-խմբակային և անհատական գործավարձը բրիգադային գործավարձի համեմատությամբ զգալի առավելություններ ունի, մանավանդ բաղձանի ժամանակ: Այսպես Սերգոբակի ՄՏԿ-ի կոլտնտեսություններում (Ներքին Վոլգա) բրիգադային գործավարձը տալիս եր 1 հեկտար վար, խմբակայինը՝ 1½ հեկտ, տնտեսություններից մեկում 4 կոլտնտեսական խմբակային գործավարձով քաղհանում ելին որական 2 սաժեն, իսկ անհատական գործավարձով՝ որական 4 սաժենից ավելի: Անհատական գործավարձի ժամանակ արտադրողականությունն ավելի յե լինում առավել քան 2 անգամ: Ուսորնայա կայարանի կոլտնտեսությունում (Պավլովսկի շրջան) 25-30 հոգուց բաղկացած բրիգադը չեր կարողանում կատարել բաղձանի նորմաները: Բաժանվեցին 5-8 հոգուց բաղկացած խմբակների, և առաջադրանքները գերակատարվեցին: Մի խմբակը 4 որվա ընթացքում 8 հեկտարի դիմաց տվեց 9,15 հեկտ, մյուսը՝ 2,25 հեկտարի դիմաց 4,35 հեկտ:

Կոլտնտեսությունների կարևորագույն խնդիրն ե կարճ ժամանակում անհատական և մանր-խմբակային

գործավարձի անցկացնել բերքահաւաքի աշխատանքները, վարակի վոր դա տեխնիկական հնարավոր է (քաղհան, խուրճ կապել, հունձ, խրճերի փոխադրութիւնն և այլն) :

Գործավարձն արմատացնելու և ամրացնելու նըպատակով անհրաժեշտ է ամեն կերպ աջակցել առաջավոր կոլտնտեսութիւնների ցույց տված նախաձեռնութեանը գործավարձ սահմանելու բրիգադիւրներին և ընդհանրապես կոլտնտեսութիւնների հրամանատարական կազմի համար, վորոնք դեռ մինչև որս եյ որավարձով են աշխատում և վորոնց նյութական շահերը դեռ ուղղակի չեն շաղկապված նրանց բրիգադում, խմբում, ջոկում, արտադրանքի նորմաների ու արտադրական պլանների կոտորման և գերակատարման հետ :

Գործավարձը կոլտնտեսութիւններում արմատացնելու և ամրացնելու տեսակետից, հատկապես բերքահաւաքի շրջանում, վոչ պակաս կարևոր դեր պիտի խաղա պրոդերեսիվ գործավարձը, վորի դրական փորձը մենք ունեցանք դեռևս անցյալ տարի :

դ) Արտադրամի նորմաները գործավարձը կոլտնտեսութիւններում արմատացնելու միջոցն է

Գործավարձը կոլտնտեսութիւններում արմատացնելու կարևորագույն միջոց են հանդիսանում արտադրանքի նորմաները : Առանց արտադրանքի վորոշակի նորմաների՝ գործավարձն անհնարին է : Արտադրանքի նորման կոնկրետ արտահայտութիւնն է այն արտադրողականութեան, վորին իբրև միւնիթումի, պետք է ձգտի յուրաքանչյուր կոլտնտեսականը : Ուստի ամենիվին ել պատահական չէ այն փաստը, վոր գործա-

վարձը սահմանելիս, կուլակներին աղբեցութեան տակ գտնվող կամ ուղղակի կուլակային ձգտումներն արտահայտող կոլտնտեսական տարրերը գործավարձը վիժեցնելու փորձեր եյին անում, փորձեր, վորոնք արտահայտվեցին նրանով, վոր նրանք կամ ուղղակի աղիտացիա եյին մղում գործավարձը մտցնելու դեմ, կամ սահմանում եյին այնպիսի ցածր նորմաներ, վորոնք գործնականում ի չիք կրարձնելին գործավարձը :

«Նորմաներ հարկավոր չեն, վորովհետև նրանք վոչ ուրիշ ուժերին են համապատասխանում, մեկը կկատարի, մյուսը չի կատարի : Թող ամեն մի աշխատող աշխատի այնքան, վորքան կամենում է» (Մայիսի 1-ի անվան կոլտնտեսութիւն, Ներքին Վոյսքա) — ահա կուլակային տարրերի մոտավոր պատճառաբանութիւնն ընդդէմ նորմայի : Այլիլի վտանգավոր է, անշուշտ, վոչ թէ ուղղակի աղիտացիան ընդդէմ գործավարձի և արտադրանքի նորմաների, այլ շափաղանց ցածր նորմաներ սահմանելու փորձերը : Մի շարք կոլտնտեսութիւններում շրջկոլտնտեսութիւնների տրված արտադրանքի նորմաները, վորոնք առանց այդ ել ցածր եյին, ավելի ևս իջեցվեցին պոկեղական տարրերի ճնշման տակ :

Ել ինչով, յեթե վոչ բացահայտ կուլակային խեղաթիւրմամբ կարելի չէ բացատրել այն փաստը, վոր վորոշիւրով անվան կոլտնտեսութիւնը (Ներքին Վոյսքա) միևնույն մարդում և աշխատանքի միևնույն պայմաններում գտնվող մյուս կոլտնտեսութիւնների համեմատութեամբ սահմանում է գրեթէ յերկու անգամ ավելի ցածր նորմաներ :

Կոլտնտեսութիւնը, վորպես սոցիալիստական տի-

պի խոշոր ձեռնարկութիւն, վոր ավելի լավ ե կազմակերպված, ավելի լավ ե տեսնիկապես զինված, սկսեց ե շատ հետ թողնի ե արդեն հետ ե թողնում վոչ միայն մանր անհատական տնտեսութեան, այլև կուրակային խոշոր տնտեսութեան արտադրողականութիւնը: Արտադրանքի նորմաների վերաբերմամբ նման մինիմալիստական դիրքավորում ունենալու մեջ ամենացայտուն կերպով արտահայտւում են աջ ոպորտունիստական թերահավատութիւնը կոլտնտեսական շինարարութեան հանդեպ ե դործավարձը վիժեցնելու կուրակային փորձերը:

Գործավարձի այդպիսի աջ ոպորտունիստական, կուրակային խեղաթյուրումների շարքը սկսեց ե դասել, մինիմալ նորմաների հետ միասին՝ նաև աշխորհրով չափազանց բարձր գնահատումներ սահմանելու փորձերը, վորպիսին տարեվերջին անպայման կհանդի աշխորհրի արժեքի իջեցմանը, հետևաբար ե կոլտնտեսութեան անդամների ու անհատ տնտեսատերի աչքին կնսեմացնի կոլտնտեսական արտադրութեան արդյունավետութիւնը:

Անհրաժեշտ ե պայքարել ինչպես նորմաներն իջեցնելու, այնպես ե չափազանց բարձր գնահատումների միջոցով աշխորհրը չոայլութեամբ բաժանելու դեմ: Միաժամանակ անհրաժեշտ ե նախազգուշացնել, վորպեսզի կոլտնտեսութիւնները խուսափեն կոլտնտեսականների հիմնական մասայի համար պարզապես անմատչելի չափազանց լարված նորմաներ սահմանելուց: Այդպիսի «ձախ» շեղումները նորմաների սահմանման ասպարիզում ամենից ավելի հաճախակի յերեւան են դալիս այն բանում, վոր ձգտում են հալա-

սարվել առանձին հարվածային կալտնտեսականների ռեկորդային ամենաբարձր նորմաներին, վորոնք առայժմ կոլտնտեսական մասայի ուժերից վեր են: Ուստի, հաշվի առնելով դարնանացանի փորձը, բերքահավաքի ժամանակ, արտադրանքի նորմաները սահմանելիս՝ անհրաժեշտ ե կողմորոշվել լավագույն կոլտնտեսականների միջին արտադրանքով:

յ) ձիշտ ե ժամանակին կատարվող հաշվառումը գործավարձի հիմունքն ե

«Գործավարձը հնարավոր չե իրականացնել առանց ժամանակին հաշվառման յենթարկելու յուրաքանչյուր կոլտնտեսականի կատարած աշխատանքային որերի թիվը: Դեռ ավելին. առանց հաշվառման հնարավոր չե կոլտնտեսութեան, վորպես խոշոր տնտեսութեան գոյութիւնը: Կոլտնտեսութիւններում հաշվառումը կազմակերպելու քաղաքականում կուսակցական կազմակերպութիւնները պետք ե զեկավարվեն կենինի հետեյալ ցուցմունքերով—«հաշվառումը ե աշխատանքի քանակի ու միջերջների բաշխման վերահսկողութիւնը—դա յի սոցիալիստական վերակառուցման կութիւնը, յիրը ստեղծված ե սպահովված ե պրոլետարիատի քաղաքական տիրապետութիւնը» (ԿԿ-ի պիենումի լանաձիկը):

Կոլտնտեսութիւններում ձիշտ հաշվառում կազմակերպելու հարցը ներկայումս քաղաքական մեծ հարց ե հանդիսանում, վորովհետև առանց հաշվառման չկա դործավարձ, չկա արտադրանքի նորմաների կատարման վերահսկողութիւն, չկա կոլտնտեսականի համար պարգևութիւն: «Առանց հաշվառման չկա կոլ-

տնտեսություն, իբրև խաշար տնտեսություն»—ասում
եր ընկ. Յակովլեվն իր զեկուցման մեջ: Սխալները
հաշվառման առարկեղծում արատավորում են գործա-
վարձը, հանդուժ են որավարձի ռեցիդիվին, ղինում
են կուլակին կոլտնտեսության դեմ, գործավարձի
դեմ, աշխատանքի արտագրողականության բարձրաց-
ման դեմ նրա մղած պայքարում: Ներկայումս կոլ-
տնտեսություններում հաշվառման գրությունը վոչ մի
դեպքում բավարար համարել չի կարելի: Ծնորհիվ այն
հանգամանքի, վոր կոլտնտ-կոոպերատիվ՝ կազմակեր-
պությունները թույլ ղեկավարություն են ցույց տա-
լիս կոլտնտեսություններում հաշվառում կազմակեր-
պելու գործի նկատմամբ, գոյություն ունեն հաշվառ-
ման բազմաթիվ և ամեն տեսակ ձևեր, վորոնք հաճախ
խիստ խառնիճաղանձ և անարդյունավետ են (չեկեր,
դրոշմանիշներ, գրքույկներ և այլն): Վերոյհետև բը-
րեղադերները պատրաստված չեն և կոլտնտեսություն-
ներում լավ գրադես հաշվառողների պակաս և ղգաց-
վում, ուստի շատ հաճախ առանձին կոլտնտեսական-
ների արտագրանքը սխալ և վոչ-ժամանակին և գրանց-
վում: Հյոնսիսային կովկասի, Ուկրալինայի և այլ վայ-
րերի մի շարք կոլտնտեսություններում հաշվառումը
յետ և մնում արտագրությունից: Հաշվառումը հետա-
ձգվում և մինչև ցանքի վերջը, գրանցումը կատար-
վում և ամիսը մեկ անդամ («կարմիր փաբոս», Հյու-
սիսային կովկաս, «Նոր Կենցաղ», Մոսկվայի մարզ):

Իրանով իսկ կոլտնտեսականը վոչ մի հնարավո-
րություն չի ունենում ստուգելու, թե ճիշտ են արդյոք
կատարված գրանցումները: Յերբ Բուդյոննու ան-
վան (Ուկրալինա) կոլտնտեսությունում մարտ ամսվա

համար տրված 35 հաշվառման չեկեր ստուգման յեն-
թարկվեցին, բանից դուրս յեկավ, վոր նրանցից 11-ը
եյին գրանցված իսկ 7-ն ել հետո. եյին ուղղ-
ված: Ապրիլ ամսվա 38 չեկերից՝ 11-ն ուղղած, 10-ը
սխալ և 7-ը անհասկանալի եյին: Աշխատանքի սխալ
հաշվառումը մի շարք՝ կոլտնտեսություններում պատ-
ճառ և դարձել որավարձի վերականգնման (որինակ՝
«կիմի Տասնամյակ» արտելը Ուկրալինայում և այլն):
Կոլտնտեսությունները դեռևս բոլորովին չեն մոտե-
ցել աշխատանքի վորակի հաշվառման, վորը գործա-
վարձի ժամանակ հսկայական նշանակություն ունի:
Այսպես՝ Ուկրալինայում, Ներքին Վոյգայում, Սիբի-
րում և Հյուսիսային կովկասում հետադրուության յեն-
թարկված 18 կոլտնտեսություններից և վոչ մեկը
անցյալ տարի աշխատանքի վորակի հաշվառում չի ու-
նեցել, իսկ այս տարվա գարնանացանի կամպանիայի
ժամանակ միայն 3 կոլտնտեսություն մոտեցել են աշ-
խատանքի վորակի հաշվառման գործին:

Ահա թե ինչո՛ւ աշխատանքի պարզ, կոլտնտեսա-
կանի համար հասկանալի հաշվառման կանոնավորման
հարցը կարևորագույն մի խնդիր և առաջիկա բերքա-
հավաքի ժամանակ, յերբ աշխատանքի պրոցեսները
կրարդանան և հետեվարար ճիշտ ու ժամանակին կա-
տարվող հաշվառումից մեծ մասամբ կախված կլինի
գործավարձի հաշվությունը, ուրեմն և վողջ կամ-
պանիայի հաշվությունը:

«Վագորոք, նախքան բերքահավաքի կամպանիայի
ծավարման սկիզբը, անհրաժեշտ և լիովին պարզ
դարձնել յուրաքանչյուր կոլտնտեսականի համար, թե
տնտեսական տարվա գարնանային շրջանում նա ինչքան

և աշխուր ունեցել: Կենտրոնն առաջարկում է կուսակ-
ցական և խորհրդային կադմակերպություններին՝ մի-
ջոցներ ձևող առնել, վոր մինչև բերքահավաքի ըս-
կիզբն ավարտվի ցանքի և քաղհանի կամպանիայի ժա-
մանակ յուրաքանչյուր կոլտնտեսականի կատարած
աշխատանքային օրերի հաշվարկումը» (ԿԿ-ի հունիս-
յան պլենումի վորոշումները):

գ) Կոլտնտեսությունների խնդիրները աշխատանքային
կամպանիայի ընթացքում

Գյուղատնտեսական աշխատանքների աշնանային
շրջանում կոլտնտեսությունների առաջ բերքահավաք-
ման զծով ամենավիթխարի խնդիրներ են դրվում:
Կոլտնտեսությունները պետք է հավաքեն 60 միլիոն
հեկտարից վոչ պակաս միայն զարնանացան տարա-
ծություն բերքը: Բացի այդ, նրանք պետք է հավաքեն
մոտ 20 միլ. հեկտար աշնանացան տարածության բեր-
քը: Միայն հացահատիկային կուլտուրաների բերքա-
հավաքման տարածությունը կոլտնտեսություններում
անցյալ տարվա համեմատությամբ աճում է վոչ պա-
կաս, բան 28 միլ. հեկտարով: Բացի այդ, կոլտնտե-
սությունները պետք է հավաքեն անցյալ տարվա աշ-
նանացանի կամպանիայից հետո կոլտնտեսություն
մտած կոլտնտեսությունների աշնանացան տարածու-
թյունը, վոր 9 միլ. հեկտարից պակաս չէ (այդպիսի
տարվա $3\frac{1}{2}$ միլ. հեկտարի դիմաց): Վոչ պակաս կա-
րելվոր առաջադրանքներ ունեն կոլտնտեսությունները
նաև ցանքի կամպանիայի զծով:

1931 թ. կոնտրոլ թվերով աշնանը պետք է արվի
վոչ պակաս, քան 43 միլ. հեկտ. աշնանացան, վորի

մեծ մասը կոլտնտեսությունները պետք է ցանեն: Բա-
ցի այդ, զարնանացանի կամպանիաների փորձը դուրս
է ստելու, վոր բարձր բերքատվություն ապահովելու և
զարնանացանի կամպանիաների ժամանակ սովորաբար
նկատվող լարվածությունը վերջ տալու համար (1931
թ. ցանք է յեղել 10-15 հնգորյակ, մինչդեռ զար-
նան ցանքը պետք է վերջացնել 3-4 հնգորյակում),
անհրաժեշտ է մի շարք աշխատանքներ փոխադրել աշ-
նանը: Այն փաստը, վոր Միջին և Ներքին Վոլգան հը-
րաչալի անցկացրին զարնանացանի կամպանիան այս
տարի, րացատրվում է այն հանգամանքով, վոր այդ
շրջանների կոլտնտեսությունները մեծ քանակությամբ
էյին աշնանահերկ կատարել: Այսպես, Միջին Վոլգան
ունեն 64 տոկոս աշնանահերկ, մինչդեռ Հյուսիսային
Կովկասում այդ տոկոսը հասնում էր միայն 25-ի, վորը
պակաս կարելվոր դեր չխաղաց Հյուսիսային Կովկասի
զարնանացանի համեմատաբար դանդաղ կատարվելու
խնդրում:

Հերկը զարնանացանի ընթացքում քարշող ուժի
ամրոզվ ծախքի մինչև 70 տոկոսն է կաղմում: Ուստի
հերկը աշնան փոխադրելը կարելվորագույն մի միջոց-
առում է, վոր կարող է հեշտացնել զարնան ցանքի
աշխատանքները: Գարնանավարի պայմաններում 1(յ)0
հեկտ. ցանքատարածության վրա անհրաժեշտ է լի-
նում մսխել մինչև 456 ձիու ուժ, մինչդեռ աշնանա-
հերկի պայմաններում միայն 160 ձիու ուժ է պահաջ-
վում: Այսպիսով, աշնանահերկը առաջիկա զարնանա-
ցանի նախապատրաստության կարեորագույն ողակն է
հանդիսանում:

ԿԿ-ի հունիսյան պլենումն առաջարկեց 42 միլիոն

հեկտար աշնանահերկ կատարել, վրեյից 31 միլիոնը կոլտնտեսությունների միջոցով: Այս առնչությամբ խոշոր խնդիրներ են դրվում ՄՏԿ-ների առաջ: «Այս տարի ամառը և աշնանը ՄՏԿ-ները պետք է հերկեն 6 միլ. հեկտ. ցել, անեն 8 միլ. հեկտ. աշնանացան, 1.5 միլ. հեկտ. աշնանավար և միլենոլյն ժամանակ միջոցներ ձեռք առնեն, վոր իրենց սպասարկած կոլտնտեսությունները պետություն հանձնեն (վաճառեն) իրենց վոչ միայն հացաբույսերի, այլև տեխնիկական մշակույթների ապրանքային արտադրանքը» (պլենումի բանաձևվերից):

Այսպիսով, աշնանս կոլտնտեսությունները պետք է կազմակերպեն մի ամբողջ շարք բարդ ու պատասխանատու խնդիրների կոմպլեկսի կատարումը (այն էլ գրեթե բոլորը միաժամանակ) — հավաքեն հացահատիկային ու տեխնիկական մշակույթները, գյուղատնտեսական արտադրանքը հանձնեն պետության, ցել հերկեն և աշնանացան անեն, առաջիկա դարձնանացանի համար հերկ պատրաստեն:

Այս բոլոր արտադրական առաջադրանքները ժամանակին կատարելու և իրենց բերձն ամբողջովին լրացնելու համար, կոլտնտեսությունները պետք է ուշի-ուշիվ քննարկեն այս առաջադրանքների կիրառումը կազմակերպելու գործը, վորի համար ամեն մի կոլտնտեսությունում պետք է մշակել միանգամայն սլարգ ու կոնկրետ բանվորական սլաններ: Այս բանվորական պլաններում, վորոնց կազմում է այն ու կատարման համար պետք է մոբիլիզացիայի յենթարկել վոլջ կոլտնտեսական հասարակայնությունը և կուսակցական, խորհրդային ու կոմյերիտական կազմակերպություն-

ները, անհրաժեշտ է նախատեսել այն, վոր աշխատանքից պետք է ազատել համապատասխան քանակությամբ բանվոր արտադնացներ արդյունաբերություն մեջ և խորհտնտեսություններում աշխատելու համար:

Մոցիալիտական ծավալուն շինարարությունը այս տարի պահանջում է առնվազն 2,3 միլ. նոր բանվորություն, վորից արդյունաբերության համար անհրաժեշտ է 800 հազար մարդ, նոր խորհտնտեսությունների ծավալման համար՝ մինչև 1½ միլ. մարդ: Հենց միայն բամբակադործական խորհտնտեսությունները սեպտեմբեր ամսվա համար պահանջում են 200 հազար մարդ: Ճակղեղացան խորհտնտեսությունները ողոստոս ամսվա համար՝ պահանջում են 235,000 մարդ, հացահատիկային խորհտնտեսությունները նույն ամսվա համար՝ 165,000 մարդ: Անասնաբուծական խորհտնտեսություններից հենց միայն «Սկոտովոդ»-ը հունիս ամսվա համար պահանջում է 287,000 մարդ, վերջապես, բանվորական տնտեսությունը պահանջում է 535,000 մարդ:

Այս ուժերի կարեվորագույն ռեզերվներ են հանդիսանում կոլտնտեսությունները: Կոլտնտեսություններից ղեկավար արդյունաբերությունն ու խորհտնտեսությունները արտադնացության կազմակերպելու գործը ներկայումս չափազանց անսովորաբար դրույթյան մեջ է: Կոլտնտեսություններում ստեղծում են արտադնացությունը կապեցնող արհեստական խոչընդոտներ: Անգամ յեղել են դեպքեր, յերբ արտադնացության համար կոլտնտեսականներին մտարել են կոլտնտեսությունից: Կոլտնտեսություններն իրենց այդ վերաբերմունքը բացատրում են նրանով, վոր քաղհանի և բեր-

քահավաճման չըջանում աշխատող ձեռքերի պահաս են զգում: Այս պատճառաբանություններն անկասկած ճիշտ չեն: Ծիշտ չե, վոր կոլտնտեսությունները չունեն ավելորդ բանուժ, արդյունաբերությանը և խորհրդատեսություններին տալու համար: Սովորաբար կոլտնտեսություններում աշխատող ձեռքերի պահասություն և ստեղծվում բացառապես շնորհիվ այն հանգամանքի, վոր կոլտնտեսականների աշխատանքը ճիշտ չի ոգտադործվում, մասնավորապես այն, վոր կանանց ուժը միանգամայն թույլ և ներդրավում կոլտնտեսությունների հիմնական արտադրական աշխատանքի ասպարեզը: Յեթե աշխատանքը ճիշտ կազմակերպվի, մասնավորապես, յեթե կանանց աշխատանքը ճիշտ ոգտադործվի (վորի համար մեծ ոժանդակություն կարող է ցույց տալ մսուրների, մանկահրապարակների կազմակերպումը և այլն), ապա կոլտնտեսությունները դաշտային աշխատանքների ամենալարված չըջանումն իսկ կարող են բանուժի զգալի ավելցուկ ունենալ:

3. ԽՈՐՀՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ԲԵՐՔԱՆԱՎԱՔԻ ԿԱՄՊԱՆԻԱՅԻ ԸՆԹԱՑՔՈՒՄ

Խորհրդային նոր հողագործության առաջատար ուժ և խոշոր գյուղատնտեսական արտադրության կազմակերպման նոր մեթոդների ու նոր տեխնիկայի դաշակակիր հանդիսացող չորս հազար խորհունտեսություն—այդպիսին և խորհունտեսական չինարարության ասպարեզում հիմնական փաստը:

1931 թ. դարնանացանի կամպանիայի ընթացքում Զերնոտրեստի, ամասնարուծական և տեխնիկական

կալտուրաների խորհունտեսությունների ցանխատարածությունը սովիի քան կրկնապատկեց. սնցյալ տարվա 3, 2 միլ. հեկտարից այս տարի նա բարձրացավ մինչև 8 միլ. ավելի հեկտարի: Հացահատիկային խորհունտեսություններն այս տարի հավաքելու չեն 4, 2 միլ. հեկտարի բերք և պետությանն են հանձնելու առնվազն 160 միլ. փութ ապրանքային հաց:

ԿԿ—ի պլենումը բոլոր կուսակցական կազմակերպությունների առանձին ուշադրությունը հրավիրեց հացահատիկային խորհունտեսությունների բերքահավաքի կամպանիայի բացառիկ կարեւորության վրա:

Քննարոնական Կոմիտեյի պլենումը հրավիրում է կուսակցական կազմակերպությունների ուշադրությունն այն հանգամանքի վրա, վոր հացահատիկային խորհունտեսությունների 4·200·000 հեկտար տարածության բերքահավաքը և 160 միլ. փթեց վոչ պակաս ապրանքային արտադրանքի հանձնումը հանդիսանում է բերքահավաքի կամպանիայի կարեւորագույն սնտեսական-քաղաքական խնդիրներից մեկը: Զերնոտրեստը և հացահատիկային խորհունտեսությունները պետք է միջոցներ ձեռք առնեն, վոր ընթացիկ տարում վոչ միայն բերքահավաքը կատարվի ժամանակին և նվազագույն կորուստներով, այլև ժամանակին հանձնվի ապրանքային հացահատիկը (վորից առնվազն 70 տոկոսը մինչև նոյեմբերի մեկը):

Խորհունտեսությունների բերքահավաքի կամպանիայի դժվարությունները նրանումն են կայանում, վոր 165 հացահատիկային խորհունտեսություններից 65—ը առաջին անգամն են բերք հավաքում: Յեթե անցյալ տարի, մեքենաների վատ ոգտադործման, դիմագրկության, խորհունտեսությունների դեկավար կազ-

րելի կողմից բերքահավաքման կամպանիայի դժվարությունների թերադնահատման հետեւանքով մենք խոշոր թերություններ ունեցանք բերքահավաքի կազմակերպման գործում և զգալի կորուստներ կրեցինք բաղմամբիվ խորհանտեսություններում, ապա այս տարի հացահատիկային խորհանտեսությունների ամբողջ սխտեմը պետք է ապահովի բերքահավաքի իսկական բայլչեմիկյան նախապատրաստության և կանխի այդ կամպանիայի անձիշտ կազմակերպման ամեն մի հնարավորություն: Առանց բացառության բոլոր խորհանտեսություններում գործավարձ սահմանելը, տրակտորների վրա զիմադրկության լիակատար վերացումը և մեքենայի ու արակտորի հանդեպ հոգածո վերաբերմունքը բացառիկ դեր պետք է խաղան հացահատիկային խորհանտեսությունների բերքահավաքի կազմակերպման գործում: Անհրաժեշտ է հիշել, վոր գործավարձի կիրառման խնդրում խորհանտեսությունները նույնպիսի որինակ պետք է հանդիսանան կոլտրնտեսությունների համար, ինչպիսին նրանք հանդիսանում են խոշոր տնտեսության կազմակերպման և նոր ու կատարելագործված տեխնիկայի կիրառման ասպանելում: Մյանց հետ միասին, բերքահավաքի կամպանիայի նախապատրաստման ուղղությամբ խորհանտեսությունների համար կարեւորագույն խնդիրներ են ապահովել խորհանտեսությունները ավտոմոբիլային տրանսպորտով հացի փոխադրության համար և մասնաշաղկան աշխատանք ծավալել խորհանտեսությունները բանվորակա ուժով բավարարելու ուղղությամբ: Յեթե ՄՏԿ-ները հնարավորություն ունեն ձիերի ոգտագործման միջոցով ապահովել հացի փոխադրությունը, ապա Զերնոտրեստի մեքենայացված խորհանտես-

ությունները կկարողանան ժամանակին պետության հանձնել ապրանքային հացը միայն այն դեպքում, յեթե նրանք ավտոմոբիլներով ապահովված լինեն: Յերկրորդ պայմանը—բանուժի ապահովումը— վճռական է բոլոր չրջանների խորհանտեսությունների համար: Կուսակցական և խորհրդային կազմակերպությունները մասնաշաղկան աշխատանք պետք է ծավալեն խորհուրդնությունները բանուժով լիովին ապահովելու համար:

Անասնաբուծական խորհանտեսությունների բերքահավաքն այս տարի բոլորովին նոր խնդիր է:

Անասնաբուծական խորհանտեսությունները պետք է հավաքեն 350 միլ. փութ խոտ, 100 միլ. փութ հյութալի կեր և 35 միլ. փութ հացահատիկային կեր: Յեթե հացահատիկային խորհանտեսություններում բոլոր աշխատանքները, այդ թվում նաև բերքահավաքի աշխատանքները զգալի տոկոսով մեքենայացված են, ապա անասնաբուծական խորհանտեսությունները տրվալ ետապում այդպիսի մեքենայացում դեռևս չունեն (կամ դրեթե չունեն): Դրա համար էլ անասնաբուծական խորհանտեսությունների բերքահավաքման բանվորական պլանները նախատեսում են ձիու, ուղտի, յեզան և ամենապարզ մեքենայի աշխատանքը: Այդտեղ է թաղնված անասնաբուծական խորհանտեսությունների բերքահավաքի հիմնական դժվարությունը:

Կի-ի պլանումը հետեւյալ կերպ գնահատեց անասնաբուծական խորհանտեսությունների բերքահավաքի խնդիրները—«Անասնաբուծական խորհանտեսություններում բերքահավաքի կամպանիան դժվարանում է թույլ մեքենայացման շնորհիվ, վորի հետեւանքով ան-

Հրաժեշտ է դառնում բերքահաճաքի աշխատանքների մեծ մասը կատարել ձիով և յեզով: Այդ հանդամանքն անասնաբուծական խորհրդատեսությունների վրա պարտականություն է դնում՝ ամեն կերպ մեքենայացում մտցնելով, հատուկ ուշադրություն նվիրել լծկաններով (ձի, յեղ, ուղտ) ապահովվելու գործին: Կենտկոսն ստաջարկում է կուսակցական կազմակերպություններին՝ ավակցություն ցույց տալ խորհրդատեսություններին լծկան և բանվորական ուժ, ինչպես և կերը փոխադրելու համար տեղական տրանսպորտ ձեռք բերելու գործում: Կենտկոմը պատասխանատվություն է դնում շրջկոմների և շրջգործկոմների վրա այդ ավակցությունը կազմակերպելու համար» (ԿԿ-ի պրենումի բանաձևվից):

Պետական տնտեսությունների յերրորդ բնագավառը—«Սոյուզսախար»-ի խորհրդատեսությունները—կուսակցական կազմակերպությունների ամենալուրջ ուշադրությունն է պահանջում: «Սոյուզսախար»-ի խորհրդատեսությունները պետք է տան 230 միլ. փութ ճակնդեղ, 45 միլ. փութ հացահատիկ, վորից առնվազն 30 միլ. փութը սաքամֆային: Ներկայումս «Սոյուզսախար»-ի խորհրդատեսությունները ամենից քիչ են ապահովված մեքենայացմամբ: Ինչպես անասնաբուծական խորհրդատեսություններում, այնպես ևլ այստեղ, բերքահաճաքի աշխատանքների մեծագույն մասն այս տարի դեռևս ձեռքով պետք է կատարվի՝ իսկ փոխադրությունները՝ ձիու ոգնությամբ: Անհրաժեշտ է ընդգծել, վոր սեփական ձիեր չունենալով «Սոյուզսախար»-ի խորհրդատեսություններն առանձին գովարու թյունների յեն հանդիպելու ճակնդեղի փոխա-

դրության գործում: Այստեղից՝ ամենապատասխանատու խնդիր է դրվում տեղական կուսակցական և խորհրդային կազմակերպությունների վրա, վորոնք պետք է բոլոր միջոցները ձեռք առնեն խորհրդատեսությունները մամանակին ձիերով ապահովելու և այդ տեսակետից բազմակողմանի ավակցություն ցույց տան նրանց:

Բերքահաճաքի կամպանիային իսկական մարտական տեմպերով նախապատրաստվելու բալլչիվիկյան աշխատանք ծավալելով, բերքահաճաքի սլանների կատարման համար խորհրդատեսությունների բանվորական մասսաներին մոբիլիզացիայի յենթարկելով, սոցմրցման և հարվածայնության հզոր ալիք առաջացնելով և միայն, վոր մենք կկարողանանք բերքն արագ հավաքել և ապրանքային արտադրանքը պետությանը հանձնել այն ժամկետներին, վոր սահմանել է կուսակցությունը:

4. ԿՈՒՍԱԿՑՈՒՅԱՆ ՄԱՐՏԱԿԱՆ ԱՌԱՋԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆՆ Ե՝ ՄԻՋՈՑՆԵՐ ՁԵՌՔ ԱՌՆԵԼ, ՎՈՐՊԵՍՁԻ ԱՐԳՑՈՒՆԱԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ԺՍՄԱՆՍԿԻՆ ՀԱՆՁՆԻ ԲԵՐՔԱՀԱՎԱԿԻ ՄԵՔԵՆԱՆԵՐԸ:

Սոցիալիստական ինդուստրիայի հզոր աճումն այս տարի մեղ հնարավորություն տվեց կրկնապատկելու խորհրդատեսություններին և կոլտնտեսություններին տրվելիք մեքենաների ու գործիքների թիվը: Այս մեքենաների և գործիքների թիվում կարելիորագույն տեղ են զբաղում բերքահաճաքման մեքենաները: Անհրաժեշտ է ամբողջ ուժով շեշտել, վոր այդ արդյունաբերության կողմից բերքահավաքման մեքենաների արտադրու-

քյան պլանը ժամանակին կատարելը ամենապատասխանատու մոմենտն է բերքահավաքի կամպանիայի նախապատրաստման միջոցառումների սխեմում: Այնինչ դյուղատնտեսական մեքենաչինարարության արդյունաբերությունը վերջին ամիսների ընթացքում սխառմատիկ կերպով թերակատարում է բերքահավաքման մեքենաների արտադրության պլաները: ԿԿ-ի պլանումն առաջարկեց ԺՏԳ-ին հունիս և հուլիս ամիսների ընթացքում ծածկել գյուղատնտեսական մեքենաչինարարության գործարանների նախնոր ամիսների պարտքը:

«Կոմունար» (Կոմբայն), Լյուբերեցկու (խուրձ կապող, խոտհար և վուշ գող մեքենաներ), Կիմովի, Ուրովի և Կ. Մարսի անվան, (վուշի և կանեփի նախական մշակման դործարանների սարքավորում), Ռոստովի Սելմաշ (խուրձ կապող և խոտ հավաքող ինվենտար), Խերսոնի և Մայիսկայան (բամբակ հավաքող մեքենաներ) Նիկոլայեվսկու (ճակնդեղ հավաքող մեքենաներ և հացահատիկային դուրաններ), Գումելի գյուղմեքենաչինարարական (սիլոս կտրող մեքենաներ) Ռյազանի (պետնախնձոր քանդող մեքենաներ) և «Սերպի Մոլոտ» (կալիչ մեքենաներ) դործարանների բանվորները, տնտեսավարները և մասնագետներն իրենց առաջիկա աշխատանքների ընթացքում պետք է յեղեն ԿԿ-ի պլանումի այն ցուցմունքից, վոր «բերքահավաքման մեքենաները ժամանակին հանձնելը կուսակցության մարտական առաջադրությունն է»:

Առանձնապես պատասխանատու յեն տեխնիկական կուլտուրաների (բամբակ, ճակնդեղ, վուշ) բերքի հավաքման խնդիրները: Առաջիկա բերքահավաքի կամպանիային, անգամ յեթե արդյունաբերությունը

լրիվ կատարած լինի բերքահավաքման մեքենաների արտադրության պլանը, տեխնիկական կուլտուրաների բերքահավաքի աշխատանքների անհշան մասը յիայն մեքենայացված կլինի: Այստեղից իր ամբողջ հասակով բարձրանում է բոլոր ամենապարզ գործիքներն ուղտադորձելու և կոտնտեսականների բանվորական ուժը մաքսիմալ չափով զուգելու խնդիրը: Բամբակի, վուշի, ճակնդեղի և այլ տեխնիկական կուլտուրաների շրջանների կուսակցական կազմակերպությունները պետք է յեղեն ԿԿ-ի այն ցուցմունքից, վոր այս տարի ևս աշխատանքի հիմնական մասը պետք է կատարվի ձեռքով և ձիով: Ահա յե յինչու շրջանների, կոտնտեսությունների և խորհտնտեսությունների բոլոր ներքին և ևնտրանքը մորթիլիցայի յենթարկելու խնդիրը հանդիսանում է իբրև առաջահերթ մի խնդիր: Մի ամբողջ շարք շրջաններում, առանձին կոտնտեսություններում, խորհտնտեսություններում և դյուղացիական տնտեսություններում կան պարզ գործիքներ և մեքենաներ, վորը պետք է լիովին մորթիլիցայի յենթարկել աշխատանքը հեշտացնելու համար: Դրա հետ միասին, այդ նույն հանգամանքը անհրաժեշտ է դարձնում առանձնապես մտածված ձեռքով կազմակերպել վորջ բերքահավաքի կամպանիան տեխնիկական կուլտուրաների շրջաններում, հիմք ունենալով վորջ կոտնտեսական բունակչության լիակատար մասնակցությունը բերքահավաքին՝ գործավարձի խստագույն կիրառման հիման վրա:

Խնդուստրացման հաջողությունները մեզ թույլ են տալիս իր ամբողջ լայնությամբ դնել տեխնիկական կուլտուրաների արտադրության, ինչպես նաև խոշոր անասնաբուծական տնտեսության մեջ կերի արտադրու-

թյան մեքենայացման պրոբլեմի լուծումը: Հասցահատիկային տնտեսության մեքենայացման հարցերը, շնորհիվ տրակտորացման և աճող կոմբայնացման, հաջողությամբ լուծվում են: Կոմբայնների արտադրություն համար սահմանված պլանը մոտ ապագայում կլուծի հացահատիկների բերքահավաքի մեքենայացման պրոբլեմը: Սոանձին դժվարություններ են կանգնած վուշի ու կանեփի, բամբակի և ճակնդեղի բերքահավաքումն ու մշակումը մեքենայացնելու ասպարիզում: Բայց ներկայումս այդ կուլտուրաների մեքենայացման պրոբլեմը տեխնիկական հիմնականում լուծված է: Վուշի բերքահավաքը մեքենայացնելու խնդիրը վորպես ավելի բարդ մի խնդիր, կլուծվի վուշի նախնական մշակման գործարանների կառուցումով, վորոնց հիմնական մեքենան հանդիսանում է շվինդ-տուրբինը (այս տարի արտադրվելու յե մինչև 500 հատ շվինդ-տուրբին) և վուշ դղող մեքենաների արտադրությամբ (այս տարի 2,5 միլ. հեկտ. վուշի համար պահանջվող 50-60.000 հատ այդպիսի մեքենայի դիմաց մեք. փաստորեն ունենալու յենք 4.500 հատ): Բամբակի և ճակնդեղի համար մեր արդյունաբերությունը ձեռնարկել է արտադրելու մի շարք բերքահավաք հատուկ մեքենաներ (կախող մեքենաներ, Չեկմենկի մեքենաներ և այլն,) վորոնք մեղ հնարավորություն կտան ծավալել այդ կուլտուրաների բերքահավաքի մեքենայացումը: Այդ ամենը նկատի ունենալով, Կի-ի պլենումն ընդունեց իր պատմական վորոշումը յեկող տարվա համար ապահովելու բամբակի, վուշի ու ճակնդեղի բերքահավաքի առկա 50 տոկոսի մեքենայացումը և անասնաբուծական խորհուրդներով կերերի արտադրության ու մշակման լրիվ մեքենայացումը:

Այդպիսին է այն պատմական սղին, վոր մանր, բաժան-բաժան, առանձնացված տնտեսական տնտեսություններից ու ճախարակից տանում է դեպի նոր ու կատարելագործված տեխնիկան, դեպի տրակտորը, կոմբայնը, ուժեղ մեքենաները, դեպի դյուղատնտեսական արտադրության կարևորագույն պրոցեսների մեքենայացումը՝ աշխարհի ամենախոշոր դյուղատնտեսությունների կառուցման հիման վրա:

II. ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՍՊՈՐՏԻ ՎԵՐԱԿԱՌՈՒՑՈՒՄԸ ՅԵՎ ՆՐԱ ՀԵՏԱԳԱ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԲԱՐԵԼԱՎՈՒՄԸ

1. ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ԻՆՎՈՒՍՏԻՍՏԻՑԻԱՆ ԵՎ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ

ԽՍՀՄ-ի պլանային սոցիալիստական սխեմի վիթխարի առավելությունները ժողովրդական տնտեսության աճման համար ապահովեցին այնպիսի տեմպեր, վորպիսիք չի տեսել կապիտալիստական տնտեսությունների զարգացման պատմությունը և վորոնք անհնարին են կապիտալիզմի որոշ:

«Յերկրի ինդուստրացման հաջող իրականացումը, արդյունաբերության բոլոր ճյուղերի արագ զարգացումը, նոր հսկա գործարանների և վիթխարի կոմբինատների շինարարությունը, դյուղատնտեսություն հարածուն վերելքը՝ նրա կոլեկտիվացման հիման վրա, խորհունտեսությունների շինարարությունը» հանդիսանում են սոցիալիստական սեկտորի վնասված հաղթանակի մի շարք պատմական տարրերի:

Մենք թեվակոխել ենք ժողովրդական տնտեսու-

թյան արագաթափ աճման շրջանը, ամբողջ Ֆրոնտով սոցիալիստական ծափալուծն արշավի շրջանը, սոցիալիզմի շրջանը: Դա «կանխորոշում է յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքների հակայական աճումը, քանի վոր նա կազմում է սոցիալիստական ինդուստրիալիզմ անխզելի որգանակամ մասը»: (ԿԿ-ի հունիսյան պլենումի բանաձեվից):

Միանգամայն ակնհայտ է այն բացառիկ կարևոր նշանակությունը, վորպիսին ունի տրանսպորտը սոցիալիստական շինարարություն ատաջադրած խոշոր խնդիրների կատարման համար:

Ժողովրդական տնտեսության զարգացման նախապծոված տեմպերի հաջող իրադրոծումը և սոցիալիստական արշավի հետագա ծափալուծը յերկաթուղային տրանսպորտից պահանջում են պարզորոշ ու անխափան այնպիսի աշխատանք, վորը համապատասխանի մեր եկոնոմիկայի բարձր տեմպերին ու նրա սեմանը:

Առանձնապես պատասխանատու յե յերկաթուղային տրանսպորտի դերը ծայրերկրների ինդուստրիացման և նոր շրջանների յուրացման գործում:

Չնայած այն անվիճելի հաջողություններին, վորոնք կան յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքում և վորոնք իմ. Միության Ժողովրդական տնտեսության սոցիալիստական զարգացման ընդհանուր վիթխարի հաջողությունների մի մասն է կազմում, այնուամենայնիվ յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքի մակարդակը և նրա զարգացման տեմպերը վոր մի չափով «չեն համապատասխանում յերկրի սոցիալիստական շինարարության ծափալման տեմպերին, վորի հետեմանքով տրանսպորտը դարձել է Ժողովրդական տնտեսության նեղ տեղը»:

Այն անհամապատասխանությունը, յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքի վոր բավարար չափով պարզորոշ լինելու և նրա դործունեյություն մի ամբողջ շարք թերությունների հետ միասին, բացատրվում է այն հանգամանքով, վոր յերկաթուղային տրանսպորտի առկա նյութական-տեխնիկական բազայի և յերկրի վորսադրական պահանջների միջև համաչափություն գոյություն չունի:

Ահա՛ թե ինչու՞ իբրև վնասկան մի խնդիր հանդես է գալիս յերկաթուղային տրանսպորտը արմատական վերակառուցման յենթարկելու, նրա նյութական-տեխնիկական բազան իմ. Միության բովանդակ Ժողտնտեսության ընդհանուր վերակառուցմանը լիովին համապատասխան դարձնելու անհրաժեշտությունը:

Այս հրացի կոնկրետ դրման, յերկաթուղային տրանսպորտի արմատական վերակառուցման գծի վորոշման գործում, վերակառուցում, վորը բղխում է մեր եկոնոմիկայի նոր ետապի, սոցիալիզմի թեմպերի ման շրջանի պայմանների ամբողջությունից, տրանսպորտի անթիվ ԿԿ-ի հունիսյան պլենումի ընդունած վորոշումներից ստանում են պատմական վիթխարի նշանակություն:

Մատնանշելով յերկաթուղային տրանսպորտի հակական նշանակությունը, Լենինը դեռևս 1918 թ. ապրիլում եր. — «Յերկաթուղին քաղաքի և գյուղի, արդյունաբերության և հողագործության ամենացայտուն շաղկապի առանցքն է, նրա դրսեվորումներից մեկը, շաղկապ, վորը վրա ամբողջապես հիմնվում է սոցիալիզմը: Պլանաչափ գործունեյություն համար և վորջ աղբարնակչության ոգտին այդ միացումը կատարելու համար հարկավոր է յերկաթուղի»:

Խորհրդային տնտեսության վերականգնման գործում տրանսպորտին վիթխարի նշանակություն վերագրելով, Վլադիմիր Իլյինը իր յերևութներում բազմիցս կոչ էր անում կոստակցությունը և բանվոր դասակարգին առանձին մեծանշանություն, արագություն, միաձուլություն և հեղափոխական յեռանդով պայքարելու տրանսպորտի վերականգնման համար:

Համաշխարհային իմպերիալիստական պատերազմի և ինտերվենցիայի քայքայիչ հետեւանքներն առանձնապես անդրադարձան յերկաթուղային տրանսպորտի վրա: «Մեր յերկաթուղային տրանսպորտը, — ասում էր Լենինը ջրային տրանսպորտի բանվորների համագումարում 1920 թ., — տնկատեղած ավելի յե քայքայված է, քան ջրայինը: Նա քայքայվեց քաղաքացիական պատերազմում, վորն ամենից ավելի ցամաքային ճանապարհների վրա յեր տեղի ունենում. յերկու կողմից էլ ամենից ավելի կամուրջներ եյին քանդում. իսկ այդ ծայրահեղ չափերով անդրադարձավ վողջ յերկաթուղային տրանսպորտի քայքայման վրա»: Խոսելով Խորհրդային տնտեսության վերակառուցման մասին, Լենինն ընդգծում էր այն վիթխարի նշանակությունը, վոր ունի տրանսպորտը քաղաքի և գյուղի նորմալ շրջանառության համար: «Հարկավոր է, — ասում էր Վլադիմիր Իլյինը, — վոր մենք վերականգնենք հողադործության և արդյունաբերության շրջանառությունը, իսկ այդ վերականգնելու համար՝ հարկավոր է նյութական հետաքրքրանք: Վո՞րն է այդ նյութական հետաքրքրանքը: Վո՞րն է հողադործության միջև: Այդ հետաքրքրանք յերկաթուղային և ջրային ճանապարհների տրանսպորտն է»:

Այն զգալի դերը, վոր պատկանում է տրանսպոր-

տին սոցիալիստական ինդուստրացման ծավալման գործում, կրկնապատիկ է դառնում շորհիվ այն վիթխարի նշանակության, վոր նա ունի յերկրի պաշտպանունակության ամրացման համար: Կապիտալիստական յերկրների մշտական թշնամական հարձակողականները Պ. Միլոթյան խաղաղ քաղաքականության հանդեպ, իմպերիալիստների կողմից կառուցվող սոցիալիզմի յերկրի դեմ ուղղված ինտերվենցիայի պատրաստությունները հարկադրում են մեզ յերկրի պաշտպանունակության ամրացման խնդիրը դնել իբրեւ առաջնահերթ մի խնդիր:

Պաշտպանունակության ամրացման գործում պատկառելի դերն առանձնապես զգալի յե: Ենդեւն իր ծամանակին «Անդե-Յյուրինդ»-ում ընդգծել է տրանսպորտի վիթխարի նշանակությունը պաշտպանունակության վիթխարի նշանակությունը պաշտպանունակության համար. «Վոչ մի բան այնքան կախում չունի տնտեսական պայմաններից, վորքան բանակն ու նավատորմից: Սպառազինությունը, կազմը, կազմակերպումը, տակտիկան և ստրատեգիան ամենից առաջ կախում ունեն տվյալ պահին արտադրության ունեցած աստիճանից և հաղորդացության ցանապարհներից»:

Տասնյակ միլիոնավոր մարդկանց մասնակցությունամբ տեղի ունեցած իմպերիալիստական պատերազմի դասերը, քաղաքացիական կռիւների դասերը, մի ավելորդ անգամ ևս հաստատեցին, վոր պատերազմական հաջողությունները բանակի սպառազինության տեխնիկայի հետ միասին կախում ունեն լայնածավալ մանեվրներ զործելու հնարավորութունից, ցանկատուաւի գծերի և հեռավոր քիկունքի յերկաթուղային ցանապարհների պարգորոշ աշխատանքից, գործի հարկ յեղած

վայրում արագ կենտրոնացնելու հնարավորությունից:

Ահա թե ինչու՞ ժողովրդական տնտեսությունը սիրտն ունի տրանսպորտի զբաղման տեղը քննելու, պետք է չիչել վոչ միայն նրա բացառիկ նարեոր դերը սոցիալական շինարարության մեջ, այլև նրա առաջնական դերը նշանակությունը յերկրի պաշտպանության գործում:

2. ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՆԱՀԱՅՈՒՄՆԵՐԸ

Վերթնարի ու հերոսական ջանքերով բանվոր դասակարգը վոչ միայն վերականգնեց խմբերիալիստական պատերազմի և ինտերվենցիայի շրջանում քարուքանդ յեղած յերկաթուղային տրանսպորտը, այլև նախապատերազմյան մակարդակի համեմատությունում մեծացրեց նրա նյութական-տնտեսական բաղան, միաժամանակ բարելավելով նրա ուսուրանների ոգտագործումը:

«Հաղթահարելով յերկաթուղային տրանսպորտի բյուրոկրատական-քարացած հին ապարատի ընդդիմությունը, համառ կռիվ մղելով վնասարարների դեմ, իր շարքերից ղեկավարների նոր կադրեր առաջ քաշելով, յերկաթուղային սլրուկետարիատը՝ չնայած համալսարհային պատերազմի և ինտերվենցիայի կործանիչ հետեվանքներին, ղգալի հաղողություններ ձեռք բերեց, հաստատելով պլանային-սոցիալիստական տնտեսության հսկայական առավելությունները կապիտալիստականի համեմատությամբ» (Կի-ի հունիսյան պլենումի վորոշումից):

Բոլոր շոգեշարժերի (թե մարդատար թե ապրանքատար) քարշի ուժը 1913 թվից մինչև 1931 թ. հունվար ամիսը աճել է 30 տոկոսով, այդ թվում ապրանքատար

տար շոգեշարժերի ընդհանուր քարշող ուժը՝ 36 տոկոսով:

Ապրանքատար վադոնների թիվը նույն ժամանակաշրջանում ավելացել է 445.000-ից մինչև 500.000. միաժամանակ մեկ ապրանքատար վադոնի բեռնաքարծու-թյունը 15,2 տոննից բարձրացել է 18 տոննի:

«Զգալի չափով ավելացել է յերկաթուղիների վորտադրական ունակությունը նոր կիսակայարանների բացման և կայարանների և հանգույցների լայնացման հաշվին»:

Թեխնացանցի ընդհանուր տարածությունն առ 1-ր հունվարի 1931 թ. կազմում էր 80.000 կիլոմետր (չա-հադործման յերկարություն)՝ նախապատերազմյան հադործման յեղած (1913 թ.) 58.000 կլմ.-ի դիմաց: Յե-շրջանում յեղած (1913 թ.) 58.000 կլմ.-ի դիմաց: Յե-թե դուրս դանք պատերազմի ժամանակ կառուցված նոր յերկաթգծերի մասը, ապա խորհրդային իշխանության սլրոք յիկված և շահագործման է պլված 12.800 կիլմ.: Այս շրջանում շահագործման դրված ամենից ավելի խո-շոր յերկաթգծերից հարկավոր է մատնա-չել Թուրքսի-բը (1442 կլմ.) Բորսվոյե-Ակուլինկ- Կարապանդ (460 կլմ.), Տրոյեցկո-Ռոսկ (401 կլմ.), Ն. Նովոդորո-կոտենիչի (380 կլմ.), Մերեֆա-Պերսոն (625 կլմ.) Կարտալի-մագնիտանայա (145 կլմ.), Կոլչուգինո-Կուզ-նեդկ (234 կլմ.) և այլն:

Խորհրդային իշխանության որոք յերկաթուղում ա-ռանձնապես բարելավվել է կապը:

Հեռախոսային կապը տարածված է 4.000 կլմ.-ի վրա, 1913 թ. 700 կլմ.-ի դիմաց: Դեպպետչերական կա-պը (վորը կապված է յերթեվեկության կանոնավոր-ման, գնացքների ղեկավարման հետ) ընդդրելու է 65.000 կլմ. 1931 թ., 1921 թ. 4000 կլմ.-ի դիմաց:

Պլանային-սոցիալիստական սխառնի տառվելու-
թյունները, զբաղի հաջողութունները պայմանավորեցին
ԽՍՀՄ-ի յ՝ ընթացիկների համար նաև իրենց նյութա-
կան-տեխնիկական բաղադրի ավելի լավ ոգտադրման
տեսակետից վուչ միայն նախապատերազմյան ցարական
Ռուսաստանի, այլև առաջավոր կապիտալիստական յեր
կրները համեմատությամբ:

Այդ բնորոշումը և հետևյալ փոքրիկ աղյուսակով

	ԽՍՀՄ		ՀԱՄՆ	Գերմանիա
	1930	1931	1929	1930
1. Վագոնի միջին ո- րական (կիրոմեարե- լով) վազքը	72	94,4	62	—
2. Շոգեշարմի միջին որական վազքը	119	165	150	140
3. Ապրանքատար դր- նացքի փնտուրը ք. շր	308	522	730	270

Սակայն, չնայած այս բացարձակ հաջողություն-
ներին, ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղու շարժական կազմի ոգտա-
դրման փորական ցուցանիշները դեռևս զգալի-
րեն յետ են մնում ընթացիկ տարվա պլանային նախա-
տեսումներից և վուչ մի չափով չեն համապատասխա-
նում այն հնարավորություններին, փորպիսին մենք ու-
նենք շարժական կազմը ավելի լավ ոգտադրման
խնդրում, այն լիովին համապատասխանեցնելով մեր
ժողովրդական տնտեսության պլանային-սոցիալիստա-
կան սխառնի տառվելություններին:



Սոցիալիստական շինարարության ընդհանուր հա-
ջողությունները, ժողովրդական տնտեսության անմահ

վեր յարի սեմայերը յերկաթուղային տրանսպորտի աչ-
խատանքի բացառիկ լայն ծավալման պայմաններ տեղ-
եցին:

Շնչամյակի-առաջին յերկու տարիներում բեռնա-
շրջանառությունը աճեց 54 տոկոսով: Ներկա 1931
թվականի համար ուրվագծված և 330 միլ. տոննի բեռ-
նաշրջանառություն, 1913 թվականի 132 միլ. տոննի
դիմաց:

Մինչդեռ 1903 թվականից մինչև 1913 թվականը
բեռների փոխադրումների տարեկան միջին աճումը կազ-
մում էր ՀԱՄՆ-ում՝ 5,2 տոկոս, Անգլիայում՝ 2,6 տո-
կոս, Գերմանիայում՝ 5,7 տոկոս, իսկ նախահեղափո-
խական Ռուսաստանում՝ 5 տոկոս, ԽՍՀՄ-ի յերկաթու-
ղու բեռների փոխադրումների աճման տեմպերը նա-
խորդ տարիների համեմատությամբ կազմում են 192
թ.՝ 12 տոկոս, 1929 թ.՝ 20 տոկոս, 1930 թ.՝ 27 տո-
կոս, իսկ 1931 թ. համար կոնորով թվելով նշված և
բեռների շրջանառության աճում՝ 37 տոկոս:

Վազքի միջին հեռավորության ավելացման հետե-
վանքով յերկաթուղու ընդհանուր բեռնատարական
աշխատանքը նախապատերազմյան մակարդակի համե-
մատությամբ ավելացել և 2 անգամից ավելի:

Մասնաճանի հսկայական յերբեկեկությունը, վոր
արդյունք և սոցիալիստական շինարարության ձեռք
բերած հաջողությունների, մարդկանց փոխադրումնե-
րի բուռն աճումը առաջացրեց: Նախապատերազմյան
շրջանի 185 միլիոն հոգու փոխադրումների դիմաց,
1930 թ. փոխադրված և 557 միլիոն հոգի, իսկ 1931 թ.
համար ըստ պլանի նախատեսված և փոխադրել 723 միլ.
հոգի: Այսպիսով, դեռևս 1930 թ. մարդկանց փախա-

դրամների խնդրում մեր յերկաթուղին 3 ամգամ գերազանցեց նախապատերազմյան մակարդակը, ըստ վորում մերձադաճային հաղորդակցության խնդրում այդ գերազանցումը հասնում է 5,3 անգամի:

Մարդկանց փոխադրումների այսպիսի բուռն աճում չի յեղել կապիտալիստական յերկրների պատմության մեջ անգամ նրանց զարգացման լավագույն տարիներին: 1903-ից մինչև 1918 թվականը մարդկանց փոխադրումների տարեկան միջին աճումը կազմել է ՀԱՄՆ-ում՝ 4 տոկոս, Անգլիայում՝ 2 տոկոս, Գերմանիայում՝ 6,5 տոկոս, ցարական Ռուսաստանում՝ տոկոս, և միայն ԽՍՀՄ-ումն է, վոր մարդկանց փոխադրումներն ավելացան 1928 թ.՝ 12 տոկոսով, 1929 թ.՝ 25 տոկոսով, իսկ 1930 թ.՝ անգամ 52 տոկոսով:

Այդպիսի բուռն աճման շնորհիվ ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիների ընդհանուր աշխատանքը դեռևս 1930 թ. ավելի քան յերկու անգամ բարձր էր նախապատերազմյան մակարդակից և միայն 6 տոկոսով պակաս այն մակարդակից, վորպիսին ըստ ուղտիմալ պլանի նախատեսված էր հնգամյակի վերջին տարվա՝ 1932-33 թվականի համար: Ընթացիկ տարում ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիները վոչ միայն կկատարեն, այլև զգալի չափով կդեբազատարեն այն աշխատանքը, վորն ըստ հնգամյա պլանի նախատեսված է 1932-33 թվականի համար:

Այսպիսով, յերկաթուղային տրանսպորտն իր հընգամյա պլանը կկատարի 3 տարուց ավելի պակաս ժամանակում:

Մեր սոցիալիստական տրանսպորտի և բնդհանրապես վերցրած վողջ ժողովրդական տնտեսության նվաճումներն առավել ևս ապշեցուցիչ էն դառնում այն ա-

մենախորը համաշխարհային ճգնաժամի ֆոնի վրա, վորըն արդեն յերկու տարի յե, ինչ սառնանցնում է փտող կապիտալիզմի հիմքերը:

Հենց միայն 1930 թ. Գերմանիայի յերկաթուղիների բեռների չըջանառությունն ընկավ 18 տոկոսով, Ամերիկայինը՝ 13,6 տոկոսով, Ճապոնիայինը՝ 9,6 տոկոսով, Անգլիայինը՝ 6,3 տոկոսով: Կապիտալիստական տնտեսության հետագա անկումն ու դեգրադացիան առանձին ուժով հարվածում են յերկաթուղային տրանսպորտին:

«Ճգնաժամ, գործադրկուրյուն, շաշյություն, լայն մասսաների աղքատացում— ահա՛ կապիտալիզմի անբուժելի հիվանդությունները» (Ստալին): Այնտեղ, մի բուռը կապիտալիստների շաշյության կողքին, գործադրկության հսկայական աճում, բանվորական լայն մասսաների աղքատության ավելացում. ընկնում է արտադրությունը, ընկնում է բեռների չըջանառությունը, շեշտակի իջնում է յերկաթուղային տրանսպորտի ընդհանուր աշխատանքը:

Միևնույն ժամանակ մեզ մոտ, Խ.Մ.իաւրյունում— հանքերում, գործարաններում, գյուղատնտեսության մեջ և տրանսպորտում— յեռուն պայքար է դնում տեմպերի համար, ծավալվում է վեթիարի շինարարություն, համառ պայքար է մղվում հանում սոցիալիզմի:

ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիների փոխադրումների բուռն աճումը, այն ժամանակ, յերբ նրանք պակասում են կապիտալիստական յերկրներում, զգալիորեն բարձրացնում է ԽՍՀՄ-ի բեռների փոխադրումների տեսակարար կշիռը համաշխարհային ընդհանուր բեռնաչըջանառության մեջ:

Համաշխարհային բեռնաչըջանառությունը 1903

65

Համեմատելի հոնիսյան պիւնումի տրդյունցները—8

Թվականից մինչև 1929 թվականը 2,9 միլիարդ տոննից բարձրացել է 3,6 միլիարդ տոննի: 1930 թ. այդ համաշխարհային բեռնաշրջանառությունն ընկավ 3,2 միլիարդ տոննի: ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիների բեռնաշրջանառության տեսակարար կշիռը 1913 թ. 4,4 տոկոսից 1929 թ. հասնում է 5,2 տոկոսի, իսկ 1930 թ.՝ 7,4 տոկոսի: Ընթացիկ տարում այդ տեսակարար կշիռը կազմելու յե մոտ 9 տոկոս: Յեթե 1913 թ. նախկին ցարական Ռուսաստանի յերկաթուղիների բեռնաշրջանառությունը 8 անգամ պակաս եր ՀԱՄՆ-ի բեռնաշրջանառությունից, 3 է կես անգամ՝ Գերմանիայից և 3 անգամ Անգլիայից, ապա արդեն ընթացիկ տարում ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիների բեռների փոխադրումները բարձր կլինեն Ֆրանսիայի բեռնաշրջանառությունից, հավասար՝ Անգլիային, մոտ 30 տոկոսով պակաս՝ Գերմանիայից և միայն 3 անգամ պակաս ՀԱՄՆ-ից:

Մարդկանց փոխադրումների դժով (մարդատար-կելոմեներ) նախկին ցարական Ռուսաստանի յերկաթուղիները 1913 թ. ԽՍՀՄ-ի ներկա սահմաններում յերրորդ տեղն էյին զբաղում աշխարհում:

1930 թ. ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիները մարդկանց փոխադրումների դժով առաջին տեղը գրավեցին աշխարհում (52 միլիարդ մարդատար-կելոմեներ մեղ մոտ, Գերմանիայում՝ 44 միլիարդ և ՀԱՄՆ-ում՝ 43 միլիարդ):

Փոխադրումների ալգալիսի վիթխարի աճման շնորհիվ ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիները ապրանքատար գնացքների յերթևեկության հոծության տեսակետից 1930 թ. առաջին տեղը բռնեցին աշխարհում:

Խ. Միության նվաճումները միայն յերկաթուղիների բեռնաշրջանառության զգալի աճմամբ է, վոր

բնորոշ են: Հենց ապրանքաշրջանառության բնույթը և նրա կառուցվածքը ապացուցում են ժողովրդական տրևտեություն յնդուստրացման պրոցեսների գգալի ծավալումը: Յեթե 1913-ից մինչև 1931 թվականը Յեթե յնդուստրիայի բեռներն աճել են 74 տոկոսով, իսկ հացահատիկային կուլտուրաներինը՝ 86 տոկոսով (մի աճում, վորալիսին էի տեսել կապիտալիստական աշխարհը), ապա ծանր յնդուստրիայի բեռները նույն ժամանակաշրջանում աճել են 3,5 անգամ, մեքենաշինարարական յնդուստրիայի բեռների փոխադրումները՝ 4 անգամ, շինանյութերի փոխադրությունը՝ 3 անգամ:

Բեռնաշրջանառության յնդուստրացումը հատկապես ալշեցուցիչ կերպով արտահայտվում է մեր Միության արևելյան նոր յուրացվող շրջանների բեռների հոսանքների մեջ: Այդ միանգամայն պարզ կերպով ցույց է տալիս, Յե յնչալիսի վիթխարի տեմպերով և զարգանում վողջ ժողովրդական տնտեսության և մանավանդ ծայրերկրների յնդուստրացումը, յնչալիսի արադությամբ և աճում սոցիալիստական շինարարությունը:

3. ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԹԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Սակայն, չնայած յերկաթուղիների աշխատանքի ալս անվիճելի նվաճումներին, յերկաթուղային տրանսպորտը բնորոշ մի շարք բացասական մոմենտներ հանգեցին ալն բանին, վոր զգալիորեն ընկան փոխադրումները, նվաղեցին վորակական ցուցանիշները և բնդհանուր առմամբ վատացավ յերկաթուղիների ալխաատանքը 1930 թ. յերկրորդ կեսում, և 1931 թ. առաջին յետամայկում:

«Մի կողմից՝ յետամնացությունը յերկաթուղային

տրանսպորտի տեխնիկական վերասարքավորման մեջ, նրա հիմնական կապիտալի զգալի մաշվածությունը, վնասարարությունը, վրը մեծ չափեր ստացավ անցած տարիներում, իսկ մյուս կողմից՝ տրանսպորտի կառավարման սխտեմի կադմակերպչական խոշոր թերությունները և գլխավորապես՝ համապատասխան տեխնիկական բազայի բացակայության պայմաններում կիրառված դիմագրկված յերթի սխտեմը և դիմագրկության կիրառումը տրանսպորտային տնտեսության այլ հյուղերում — ունեցան այն հետեանքը, վր վատացավ չողեչարժային պարկի դրությունը, խիստ ընկավ աչխատանքային դիսցիպլինան, իշավ աչխատանքի արտադրողականությունը և առհասարակ զգալի վատացավ տրանսպորտի աչխատանքը 1930 թ. յերկրորդ կիսում և 1931 թ. առաջին յեռամսյակում» (կի-ի հուսիսյան պլենումի վորոչումներից) :

Շարժական կադմի ողտադորժման հիմնական չավանիչները 1930 թ. չատ չնչին բարեյալում ունեցան նախորդ տարիների համեմատությունը. չողեչարժի միջին որական վաղքը բարձրացավ միայն 0,8 տոկոսով, ապրանքատար վաղոնի վաղքը՝ 2,3 տոկոսով, ապրանքատար զնացքների յերթեկությունից առեւտրական արադությունը միչև իսկ դրեթե 7 տոկոսով նվաղեց 1929 թ. համեմատությունը :

Յերկաթուղային տրանսպորտի աչխատանքն առանձնապես վատացավ 1931 թ. առաջին յեռամսյակում : Փետրվարյան ամենից ավելի դժվարին որերին բարձումը հասավ 33 հաղար վաղոնի, այսինքն զգալիորեն ավելի ցածր, քան 1930 թ. նույն չրջանում (միջին հաչվով փետրվարին նա կադմում եր 36 հաղար վաղոն, 1930 թ. 42 հաղար վաղոնի դիմաց) :

Շողեչարժային պարկը հասցվեց խիստ ծանր վիճակի : Փետրվարի առաջին կիսում որը մոտ 200 չողեչարժ վիչանում էին ճանապարհին : Ապրանքատար վաղոնների միջին որական վաղքը փետրվարին ավելի ցածր մի մակարդակի հասավ, քան 1913 թ. մակարդակը (67 կմ. , 125 կմ. պլանային նորմայի դիմաց) :

Տրանսպորտի աչխատանքի այս վատացման վրճական պատճառն եր անկասկած դիմադրկությունից սխտեմը, վր ընդդրկելով տրանսպորտի հիմնական ողակ՝ չողեչարժը, չատ էյություն արմատացավ տրանսպորտային տնտեսության բոլոր մասերում :

Անպատասխանատվության լայն տարածված սխտեմը դիմադրկություն արմատացման հետեանքով ողղակի պատուհաս դարձավ տրանսպորտի աչխատանքի համար :

ա) Դիմագրկություն

Շողեչարժի դիմադրկված յերթի սխտեմը իՍՀՄ-ի յերկաթուղիների պրակտիկայում սկսեց լայն չափով արմատանալ 1927—28 թվականից : Նա սկսեց կիրառվել առանց չողեչարժերի անխափան սպասարկումն ու խնամքն աղահոյող բավականաչափ կադմակերպչական և տեխնիկական նախապատրաստություն, առանց նկատի ունենալու այն, վր իՍՀՄ-ի տրանսպորտի ունեցած տեխնիկական մակարդակով, նրա կադրերի դրությունը և այլն, այդ դիմադրկությունը միայն վրնաս ու խանդարում կարող ե պատճառել տրանսպորտին : Անդամ հարկ յեղած չափով հաչվի չառնվեց ՀԱՄՆ-ի յերկաթուղիների փորձը, վորոնք, չնայած իրենց ունեցած վիթխարի նյութական-տեխնիկական ոեսուրսներին, մեկ անգամից չեր, վոր անցան դիմա-

զրկված յերթի. յերկարատեւ փորձից և խիստ հոգածո նախապատրաստութիւնից հետո միայն ՀԱՄՆ-ի առանձին յերկաթուղիները վճռեցին անցնել չողեչար-թերի սպասարկման այդ սիստեմին, և նույնիսկ ներկայումս ՀԱՄՆ-ի մի շարք յերկաթուղիներում կիրառվում է զուգակցված և յեռակցված յերթի սիստեմը: Դիմադրկված յերթը ամերիկական պայմաններում անդամ հաճախ հարկ յեղած տնտեսական եֆեկտը չի տալիս: Չնայած իր թվացող առավելութիւններին (չողեչարթերի ոգտագործման բարելավում), դիմադրկված յերթը Յեւրոպայում չի արմատանում: Գերմանական յերկաթուղիները, վորոնք շահագործման բավականաչափ կատարելագործված սիստեմ ունեն, լայն չափով գործադրում են զուգակցված յերթը: Գերմանիայում դիմադրկված յերթով սպասարկվում է չողեչարթային պարկի 5 տոկոսից փոչ ալելին: Անգլիական յերկաթուղիներում չողեչարթերի դիմադրկված սպասարկումն ամենեւին չի կիրառվում: Իտալիայի յերկաթուղիները մի քանի տարի առաջ իրենց պարկն սկսեցին փոխանցել տնտեսական յերթից (այսինքն՝ մեկ ամրացված բրիգադի սպասարկումից) զուգակցված յերթի: Կապիւ.ալիստական յերկիւնների բացատական վերաբերմունքը հերթային յերթի հանդեպ գլխավորապէս բացատրվում է այն բանով, վոր դիմադրկութիւնը, անգամ վերանորոգման գործի ամենակատարելագործված կազմակերպման ու ուշտորոշ դրվածքի պայմաններում, շատ տարիներով կրնատուում է շոգեչարթի ծառայութեան ժամկետը: ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիներում դիմադրկված յերթի սիստեմը մտցնելիս՝ այս հանգամանքը հաշիւ չառան:

Դիմադրկված յերթը մտցվում էր ամբողջովին,

շատ հաճախ վնասարարար, առանց ամենեւին հաշիւ առնելու առանձին շրջանների և ճնապարհների կոնկրետ ու յուրահատուկ առանձնահատկութիւնները:

Սխալ է կարծել, թէ դիմադրկութիւնը մտցվեց սոսկ իբրև չողեչարթային յերթի սիստեմ: Դիմադրկութիւնը ընդգրկեց տրանսպորտային տնտեսութեան անխտիր բոլոր ողակները: Շողեչարթային յերթի դիմադրկված սիստեմի կողքին մենք տեսնում ենք դիմադրկութիւն նաև մարդատար դնացներում, վորոնց սպասարկում է յին ուղեկցողների պատահական բրիգադները: Գլխավոր ուղեկցողները սովորաբար իրենց բրիգադներին չեյին ճանաչում: Բանն այնտեղ հասավ, վոր խոշոր կայարաններում սկսեցին դիմադրկել նույնիսկ սլաքները: Սլաքավարը վոչ թէ մի վորոշ սլաքի յեր հերթապահում, այլ ըստ հրահանգի այսոր մեկ, վաղը ուրիշ սլաքի վրա յեր գնում: Դիմադրկեցին նաև ուղեկցողների բրիգադների ձեռքի սիգնալները: Դիմադրկեցին վագոնների յուղումը, չողեչարթերի և վագոնների վերանորոգումը և այլն: Դիմադրկեցին դնացներ կազմողների և վագոնների կցողների աշխատանքը. նրանք ամրացված չեյին վորոշ պարկերի: Մինչդեռ ամեն մի պարկի աշխատանքն ունի իր առանձնահատկութիւնները, ուղիների իր դասավորութիւնը և այլն:

Դիմադրկութիւնն իր արմատներն արձակեց նաև տրանսպորտի ֆինանսական տնտեսութեան մեջ. դիմադրկված է յին յեկամուտները, բացակայում էր հիմնական ծախքերի և շահագործման ծախքերի վորոշակի բաժանումը, բացակայում էր ծախքերի առանձին ողակների վորոշակի չերտավորումը և այլն:

Իբրև դիմադրկութեան այս սիստեմի ավարտում,

1930 թ. մայիս ամսին տեղի ունեցավ կադմակերպչական ռեֆորմը, վորն ըստ եյուրթյան վոչ ալ ինչ եր, յեթե վոչ ղիմադրկութան կիրառումը տրանսպորտային տնտեսության առանձին ողակների ֆունկցիոնալ ղեկավարման մեջ:

Իսկապես, ինչո՞ւմ եր 1930 թ. մայիսյան ռեֆորմի եյուրթյունը: Նրանում, վոր քարչի և շահագործման (յերթեվեկության) աշխատանքները միացվեցին մեկ ղեկավարության ձեռքում, վորպիսին իր արտահայտությունը գտավ «յերկաթուղային կայարանի» միասնական կադմակերպության ստեղծման մեջ: Այսպիսով, աշխատանքի ճշտիվ շերտավորված յեւկու ճյուղերը — քարչը և յերթեվեկությունը — յուրատեսակ ձեւով ղիմադրկվեցին: Հետեանքը յեղավ այն, վոր կայարանապետը համաձայն կադմակերպչական այս նոր կառույցվածքի, պետք ե միաժամանակ ղեկավարեր և յերթեվեկության կադմակերպումը, և վերանորոգումը, և շարժական կազմը սլատրաստ պահելու աշխատանքը, և՛ ղեպոն, հսկեր շոգեշարժային տնտեսության վրա և այլն: Գործնականում այդ հանդէս այն բանին, վոր յերկաթուղային տրանսպորտի հիմնական արտադրական ողակը — շոգեշարժային տնտեսությունն ու վերանորոգումը — ըստ եյուրթյան մնացին առանց ղեկավարության:

Կատարված վերակազմության հետեւանքով, ղեպոյի ու արհեստանոցների մի շարք վորակյալ աշխատողների փոխադրեցին շահագործման՝ նրանց համար վոչ յուրահատուկ աշխատանքի, վորպիսին վորակյալ կադրերի սուր ղեֆիցիտի պայմաններում սլատճար դարձավ այն բանի, վոր թուլացան յերկաթուղային տրանսպորտի կարելորագույն ողակները, բաժան-բա-

ժան դարձավ շարժան կազմի վերանորոգման, խընամքի և սպասարկման պատասխանատվությունը: Մյուս կողմից, ֆունկցիաների բազմաղանությունը կայարանապետին հնարավորություն չեր տալիս բավականաչափ ուղադրություն նվիրել յերթեվեկության հարցերին: Միայն կուսակցության Կենտկոմի ժամանակին միջադատությունը յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքին և ղիմադրկության ու 1930 թ. մայիսի ռեֆորմի վերացումը (ԿԿ-ի և ԺԿԽ-ի հունվարի 15-ի վորոշումը) կարողացան ոժանդակել հաղթահարելու այն կործանարար աղբեցությունը, վորպիսին թողնում էին նրանք յերկաթուղիների աշխատանքի վրա:

Բայց և այնպես սլաքարը ղիմադրկության դեմ, իբրեւ սխտեմի, դեռեւ ամենեւին ել վերջացած չե:

Վճռականորեն արմատախիլ անել ղիմադրկությունը յերկաթուղային տնտեսության բոլոր ողակների աշխատանքի սրակտիկայից — հա թե ինչն եր, վոր հաստատապես նչեց ԿԿ-ի սլլենումը:

բ) Աշխատանքի հարցերը

Յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքում տեխնաբացասական գործոններից մեկն ե հանդիսանում աշխատանքի կազմակերպման գործի միանգամայն անբավարար դրվածքը: Շնորհիվ ընդհանրապես վորջ տրանսպորտի բանութի կանոնավորման խիստ անբավարար դրվածքի, տեխնիկական նորմավորման բացակայության, աշխեկոնոմիկայի մարմինների վերից վար մեծ թուլության, բանութի մեծ հոսունության (վորը մեծ մասամբ հետեւանք ե այն բանի, վոր աշխատանքի վարձատրությունը տրանսպորտում չի համապատաս-

խանութ հոռւն պրոֆեսիաների աշխատանքի վարձատրութեանը արդյունաբերութեան մեջ), կոլտնտեսութեաններում և այլ աշխատանքների առաջընթացը հետեւեալներով իր ժամանակին տրանսպորտից մեծ թվով բարձր վորակի կադրերի հեռացման, քաղաքատիրական և արտադրական-արտադանդիստական աշխատանքի թուլութեան, հատկապէս նոր կադրերի մեջ, — 1930 թ. յերկրորդ կիսամյակում և 1931 թ. սկզբին մեծը նկատում ենք աշխտանքիայլինայի ուժեղին անկում:

Գործաւթումների թիւը 1930 թ. վերջին յեռամսյակում և 1931 թ.ի առաջին յեռամսյակում զգալիորեն պերագանցում և նախորդ տարւոյ համապատասխան շրջանի գործաւթումների թիւը: Հատուկ յեռամսյակի ընթացքում աշխտանքիայլինայի խախտման համար հեռացվեցին 17.000 բանւոր և ծառայող: Հատուկ յեռամսյակում արձանագրուել և չոգեւարժերի փչացման 6380 դեպք բրիգադների մեջով: այդ դեպքերին համապատասխան տույժեր են հետեւել: Տույժերի ընդհանուր թիւը հենց միայն այդ տարւոյ հունւար ամսին հասաւ 84 հազարի:

Աշխատանքային դիսցիպլինայի այսպիսի անկման հետեւանքով խիստ ավելացաւ պատահարների թիւը, վորը 1930 թ. 7 անգամ ավելի յեր նրանց նախապատերազմյան քանակից: Ըստ վորում պատահարների հիմնական մասը (60 տոկոս) ընկնում և թափթիւվածութեանը, պարտականութեանների կատարման բաւականաչափ ուշադրութեան չղարձնելուն և աշխտանքիայլինայի ընդհանուր անկման:

Աշխատանքի կազմակերպման դործի անբաւարար դրւածքն իր արտահայտութեանն և դոնում այն բանում, վոր յերկաթուղային տրանսպորտի բանւորու-

թեանը բաւարար չափով չի ընդգրկված աշխատանքի վարձատրման ամենից ավելի կատարելագործած ձեւով — դործաւարձով:

Տեխնիկական նորմաւորումը չափազանց թույլ և տարածված: Չկա ընդհանուր նորմաների ունիֆիկացիա: Դրա հետեւանքով աշխատանքի միւնուշն որչեւտի նորմաների թվի տատանումներն առանձին ձեռնարկութեաններում խիստ մեծ են: Այն ժամանակ, յերչոգեւարժերի վերանորոգման նորմաների թիւը Յասինովատայա կայարանի դեպոյում հասնում և 4285-ը, Լյուբլինո կայարանի դեպոյում աշխատանքի նուշն որչեւտի նորմաների թիւը հասնում և միայն 365-ի: Սատով կայարանի դեպոյի վերանորոգման ոժանդակ ցեխերում նորմաների թիւը հասնում և 9979-ի, այնինչ Լենինգրադում միայն 640 և: Յեթե վաղուների վերանորոգման նորմաների թիւը Լենինգրադում հասնում և 1694-ի, ապա Վիտերսկի դեպոյում այդ թիւը 145-ից չի անցնում: Ծնորհիւ նորմաների վորոչ պատահականութեան, նրանց ունիֆիկացիայի բացակայութեան, աշխատանքների բոլոր տեսակների վրա տարածված չլինելու հանգամանքին, աշխատանքի վարձատրութեան մեջ ուժեղ տատանումներ գոյութեան ունեն: Որինակ՝ դեկ պատրաստող բրիգադը վաստակում և ժամը 6: կոպ., իսկ միոցի ծայրեր պատրաստող բրիգադը՝ 40 կոպ.: Այդ ապացույց և այն բանի, վոր մի դեպքում նորմաները չափազանց իջեցված են, մյուս դեպքում՝ անհրաժեշտ չափից բարձր են:

Տրանսպորտի մասին տված իր դիրեկտիւներում կենտրոնական Կոմիտեն ընդգծեց աշխատանքի վարձատրման անբաւարար դրւածքը, նչեց այնտեղ յեղած

հալածարեցման տենդենցները և առաջարկեց Հաղ-
ճան. Ժողկոմատին ու Յերկաթուղային Կենտրոնա-
կան կոմիտեյին աշխատանքի վարձատրության նոր ձե-
վեր կիրառել:

Կուսակցության Կենտկոմի վորոշման համաձայն
աշխատանքի վարձատրության նոր ձևվեր կիրառելի
պետք է վերացնի աշխատանքի վարձատրության հալա-
սարեցման տենդենցները, վորոնք մինչև վերջերս դոյու-
թյուն ունեյին, բանվորների ավելի մեծ շահագրգռվա-
ծուքյուն ստեղծի, ավելի լավ ապահովի տրանսպոր-
տային խնտեսուքյան վնասկան խմբերի աշխատող-
ներին:

Սակայն դեռևս խոշոր աշխատանք կա կատարելու
չոգեչարժային բրիգադների աշխատանքի փաստական
վարձատրությունը Կենտկոմի այս հարցի առթիվ ըն-
դունած վորոշմանը համապատասխանեցնելու ուղղու-
թյամբ: Յեթե մարդատար դնացքների չոգեչարժային
բրիգադների մի ժամում ստացած վարձատրությունը
(առանց արտաժամյաների) արդեն ապրիլ ամսին հաս-
նում էր 1 ռ. 63 կ. ԿԿ-ի վորոշման հիման վրա, սահ-
մանված 1 ռ. 57 կ. դիմաց, կամ 104 տոկոսի, ապա
ապրանքատար չոգեչարժերի մեքենավարները նույն
ապրիլ ամսին ամեն ժամվա համար ստանում էյին 1 ռ.
22 կ., ԿԿ-ի վորոշման հիման վրա սահմանված 1 ռ.
37 կ.-ի դիմաց, կամ նախատեսված վարձատրության
59 տոկոսը միայն:

Եթեևույն ժամանակ աշխատանքի արտադրողակա-
նությունը (միջին վաղըր մի ժամում կիրմետրերով)
ցածր է այն մակարդակից, վորպիսին նախատեսված էր
Հաղ. ճան. Ժողկոմատի և Յերկաթուղայինների Կենտ-

կոմի միջև կայացած համապատասխան համաձայնա-
գրով: Մարդատար չոգեչարժերի դժով նորմայի կատա-
րումը հասնում է նախատեսվածի միայն 93 տոկոսին.
Իսկ ապրանքատար չոգեչարժերի դժով՝ ընդամենը 84
տոկոսի:

Այս ամենը գալիս է ասելու, վոր տրանսպորտի ստ-
ջիվ դրված վնասկան խնդիրներից մեկն է հանդիսանում
վնասկանքեն բարելավել աշխատանքի կազմակերպման
հարցերը, կուսակցության ԿԿ-ի վորոշման հիման վրա
արմատացնել աշխատանքի վարձատրման այնպիսի ձե-
վեր, վորոնք զարկ տան աշխատանքի արտադրողակա-
նության բարձրացմանը: Դրա համար ամենից առաջ ան
հրաժեշտ է վերեվից մինչև ներքև ամրացնել տրանս-
պորտի աշխեկոնոմիկայի մարմինները, տրանսպորտի
աշխատանքի հարցերի պրակտիկայում ամենալայն չա-
փով արմատացնել տեխնիկական նորմավորումը:

Հաշվի առնելով այն վիթխարի տեսակարար կշիռը,
վոր ունի աշխատավարձը տրանսպորտային արտադ-
րանքի ընդհանուր արժեքում, տնտեսական, կուսակ-
ցական և արհեստակցական կազմակերպությունները
պետք է ձգտեն արդեն իսկ ամենամոտիկ ժամայակում
արմատապես բարելավել աշխատանքի հարցերի կազմա-
կերպման գործը տրանսպորտում:

Գ) Կադրերի մասին

Աշխատանքի հարցերի անբավարար դրությունը
տրանսպորտում կրկնապատկվում է շնորհիվ այն հան-
դամանքի, վոր չափազանց սակավաթիվ է տեխնիկական
կորիզը: Բարձրագույն կրթություն ստացած աշխատա-
վորների ընդհանուր թիվը յերկաթուղային տրանսպոր-

տում 1930 թ. սեպտեմբերի 1-ին կազմում եր 4320 հոգի, կամ ամբողջ բանուժի 0,29 տոկոս:

Ձգալի յե այնպիսի պրակտիկներին տեսակարար կը-
շիռը,, վորոնք ինժեներներին պաշտոն են կատարում:
10.000 ինժեներական պաշտոններից պրակտիկները գը-
րավում են 7.000-ը, այսինքն 70 տոկոսը:

Այս ամենը գալիս է ասելու, վոր մեկ կողմից՝ վար-
չատեսխիկական անձնակազմը բացահայտորեն անբա-
վարար չափով է հագեցված ինժեներա-տեսխիկական
պատրաստականութուն ունեցողներով, մյուս կողմից՝
տրանսպորտը չափազանց աննշան չափով է հագեցված
տեսխիկական կադրերով:

Ուստի, նոր կադրերի պատրաստության գործի ա-
մենամոժգին ծավալումը անհետաձգելի խնդիր է:

Անհրաժեշտ է արձանագրել նաև այն, վոր յերկա-
թուղային տրանսպորտի ինժեներա-տեսխիկական անձ-
նակազմում բացահայտորեն անբավարար է կուսակցա-
կան կորիզը: Խնդիրն այն է, վորպեսզի կուսակցական
այդ կորիզը վնասաբար մեծացնենք՝ դեսպետչերական ա-
պարատի, յերթ-վեկության դեկավարների, կայարա-
նապետների և այլ պաշտոնների համար կուսակցական-
ների պատրաստելու միջոցով: Ինժեներ-տեսխիկական
ուժերի ընդհանուր քանակության և նրանց կուսակցա-
կան կազմի վճռական ավելացումը տրանսպորտում
միանգամայն անհետաձգելի խնդիր է:

Դ) Յերթ-վեկությունը և կլիեմտուրան

Յերկաթուղային տնտեսության աշխատանքի վրա
խիստ բացասաբար են անդրադառնում չահագործման
հնացած մեթոդները, չարժական կազմի միանգամայն
անբավարար կանոնավորումը, մասնավորապես դես-

պետչերական ապարատի քույլ աշխատանքը. վերջինս
ներկայումս իրականության մեջ միայն գրանցում է
յերթ-վեկությունը և վոչ թե դեկավարում է այն: Միև-
չեղ որս էլ տրանսպորտի աշխատանքը բնորոշվում է
չափազործման և յերթ-վեկության կանոնավորման այս
բացահայտ անբավարար դուրսյամբ:

«Չափազանց անբավարար է դրված յերթ-վեկու-
թյան կարգավորումը ՀԾԺԿ-ի վարչությունների կող-
մից, դեսպետչերական ապարատի վատ աշխատանքը,
յերթ-վեկության առաջադրված գրաֆիկների և չափիչ-
ների թերակատարումը, «դեպքերի» զգալի թիվը և կա-
յարանների վատ աշխատանքը, վազոնների յերկարատև
պարապուրդները, գնացքների հաճախակի վերացումը—
այս ամենը պակասեցնում են վորակական ցուցանիշները
և խնդիր են դնում համառ պայքար մղելու նրանց հաղ-
թահարման համար» (ԿԿ-ի հունիսյան պլենումի վորո-
շումներից):

Տարակույս չկա, վոր հենց այդտեղ է յերկաթուղա-
յին տրանսպորտի աշխատանքի նեղ տեղերից մեկը, վո-
րի վրա առավելագույն ուշադրություն պետք է կենտ-
րոնացնել՝ ուժեղ ընկում առաջացնելու համար չահա-
դործման աշխատանքի մեջ, բարձրացնելով նրա վո-
րակը:

Տրանսպորտի աշխատանքում յեղած դժվարու-
թյունները կրկնապատկվում են շնորհիվ այն հանդա-
մանքի, վոր անբավարար է փոխադրումների պլանավո-
րումը տնտեսական միավորումների կողմից, ուստի չեն
նրանց հայտերը, հաճախ չափազանց սոսոսիկոնալ են
ոգտագործվում տրանսպորտային միջոցները, վորը
չարժական կազմի պակաս լինելու պայմաններում առա-

վել ևս դժվարացնում ե վաղոնների պարկի կարգավորման գործը :

«ԿԿ-ի պլենումը բացարձակապես անթույլատրելի չե համարում տրանսպորտի փոխադրական միջոցների վոչ-նացիոնալ ոգտադործումը տնտեսական ու կոոպերատիվ կադմակերպութունների կողմից՝ հանդիպական փոխադրումներ, վազոնների ժամանակին չբեռնելն ու չպարսկելը, վոչ-իրական հայտեր և դրա շնորհիվ տրամադրված շարժական կազմի չոգտադործելը բեռների համար, մասսայական բեռների փոխադրման համար ամառվա ամենանպաստավոր ժամանակը չոգտադործելը (հանք, վառելանյութ, անտառանյութեր, արդյունաբերական ապրանքներ և այլն)» պլենումի վորոշումներից) :

ԿԿ-ի պլենումը նշեց մի ամբողջ շարք վնասկան միջոցառումներ, վորոնք մեկ անգամ ընդմիշտ վերջ պետք է տան շարժական կազմի այս վոչ-նացիոնալ ոգտագործմանը և այն անուշադիր վերաբերմունքին, վորպիսին ցույց է տալիս կլիենտուրան տրանսպորտի նիշտ ագտագործման խնդրին :

Տնտեսական, կուսակցական և արհեստակցական կադմակերպութունները պետք է բոլոր անհրաժեշտ միջոցները ձեռք առնեն մոտիկ ապագայում իրացնելու համար ԿԿ-ի այս վորոշումները փոխադրումների պլանավորման և տրանսպորտի ու կլիենտուրայի փոխհաշվաբերութունների վերաբերյալ, առավելագույն չափով ապահովելով տրանսպորտային միջոցների լավագույն ոգտադործումը կլիենտուրայի կողմից, վերացնելու հանդիպական փոխադրումները, ավելացնելով բեռների ամառային փոխադրումները և այլն :

4. ԱՇՆԱՆ ՑԵՎ ԶՄԻԱՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՆԱԽԱՊԱՏՐԱՍՏՈՒԹՅՈՒՆԸ

«Կուսակցության Կենտրոնական Կոմիտեն ժամանակին մոբիլիզացիայի յենթարկեց ամբողջ կուսակցության ուղադրությունը տրանսպորտի հարցերի շուրջը և նշեց յերկաթուղային տնտեսությունն առողջացնելու գլխավոր միջոցառումները :

Կուսակցության Կենտկոմի և Ժողկոմխորհի վորոշման հիման վրա՝ դիմագրկված յերթվիկուրյան վերացումը և նրա փոխարինումը գուգակցված յերթով, յերկաթուղային տրանսպորտի կառավարման վերակադմակերպումը, վորակյալ կադրերի վերադարձը տրանսպորտի վրա, յերկաթուղային տնտեսության վճռական ողակների աշխատանքների աշխատավարձի բարձրացումը՝ արդեն տվել են իրենց արդյունքները» (ԿԿ-ի պլենումի վորոշումներից) :

Հակառակ դուգակցված յերթի կիրառման դերի ու նշանակության ոպորտունիստական թերադնահատության, հակառակ նրա դանազան խեղաթյուրումների, տեղ-տեղ ել նրա հանդեսը բացահայտ դիմադրության, Կենտկոմի այս կարևորագույն դիրեկտիվն ապրիլ ամսում իրացվեց և իր աղբեցությունն ունեցավ վոչ միայն չոգեշարժային պարկի դրության ուժգին բարելավման, այլ և վորջ յերկաթուղային տնտեսության զգալի բարելավման վրա :

Չուգակցված յերթի շնորհիվ չոգեշարժային պարկի ընդհանուր առողջացումը ծավալվեց զգալի տեմպերով : Նվաղեցին պատահուրները : Գնացքներին չոգեշարժ չտալու դեպքերը մայիս ամսում ավելի քան չորս անգամ նվաղեցին հունվար ամսվա համեմատությամբ : Խիստ նվաղեց նաև չոգեշարժերի փչա-

ցումները թիվը ճանապարհորդության ժամանակ: Վազոնների միջին որական վազը փետրվարի 67 կմ-ից մայիսին հասավ 99 կլիոմետրի:

Տրանսպորտային որդանիդի առաջատար ուղակ՝ չոգեչարթի առողջացումը շուտով արտահայտվեց նրանում, վոր բարելավվեցին յերկաթուղու ընդհանուր ցուցանիշները:

Բարձրացավ բարձրագույն կարգիծը: Փետրվարի 36 հալար վազոնի միջին որական բարձրագույն փոխարեն մայիս ամսում միջին որական բարձրագույն հասավ 51 հալար վազոնի, իսկ հունիսի առաջին կիսում յերկաթուղիները բարձել էին արդեն 56.000 վազոն:

Աշխատանքի պրոդրեսիվ-կիլոմետրային վարձատրման սխեմի կիրառումը չոգեչարթային բրիգադների նկատմամբ, ճանապարհի բանվորների, հնոցներ ու փուքներ մաքրող բանվորների, չոգեչարթերին վառելանյութ տվող բանվորների գործավարձային վարձատրության ձեւի կիրառումը, աշխատանքի պրոդրեսիվ վարձատրության ձեւը կապի չահագործման աշխատողների և մանեւրային բրիգադների նկատմամբ, վարչատեխնիկական անձնակազմի պարզեւթտումը, վորը կիրառեց ՀՃԺԿ-ը ՀամԿ (բ) Կ ԿԿ-ի վորոշման հիման վրա, մոտ 22.000 վորակյալ բանուծի վերադարձը տրանսպորտի վրա, այս բոլորը՝ զուգակցված յերթի անցնելու հետ միասին հանգեցին այն բանին, վոր ահեց աշխատանքի արտադրողականությունը, ամրացավ աշխատանքային դիսցիպլինան, դաւիտրեն կրճատվեց պատահարների թիւը:

Սակայն, չնայած տրանսպորտային անտեսության առողջացման գործում ստեղծված այս անվիճելի բեկման, վորը արդյունք է տրանսպորտի մասին ՀամԿ (բ)

Կ ԿԿ-ի ընդունած վորոշման, այս բեկման հիմնական գործոնների (զուգակցված յերթի լիակատար ու անվերապահ իրադրծում, ավելի մեծ ուղադրություն աշխատանքի հարցերին, ոպերատիվ ղեկավարության պարզորոշ կազմակերպչական կառուցվածք) ամրացման տեւպերը պետք է համարել բացահայտուենն սնւրավարար: Մինչև որս մի շարք դեերում զուգակրցված յերթի կիրառմանը զուտ ձեւական մոտեցում են ցույց տալիս, բավականաչափ ուղադրություն չնվիրելով չոգեչարթային պարկի առողջացման այս կարեւորագույն գործոնին:

Տրանսպորտի մասին կուսակցության տված բոլոր դիրեկտիւների վճռական իրադրծումը, տրանսպորտային ապարատի բոլոր ողակների, հատկապես ՀՃԺԿ-ի ոպերատիվ վարչությունների աշխատանքի, ոպերատիվ ղեկավարության արմատական բարելավման անհրաժեշտությունը հատուկ նշանակություն են տաւում հենց այժմ, աշնան և ձմռան փոխադրումների նախապատրաստության շրջանում:

Մատնեւելով, վոր «միանգամայն անբավարար է ծավալվում յերկաթուղային տրանսպորտի հարկ յեղած նախապատրաստումն աշնան և ձմեւա փոխադրությունների համար (կայարանների, հանգույցների և կիսակայարանների զարգացումը, պրոֆիլները հարթումը, յերկաթուղիների նորոգումը, ջրի մատակարարումը, ռելսերի, ռելսակալների, շարժական կազմի, ջրի մատակարարման համար անհրաժեշտ խողովակների ու սարքավորման անբավարար մատակատարումը և այլն), Կենտկոմի պլենումը տնտեսական, կուսակցական և արհմիութենական կազմակերպու-

թյունների կարելիությունն խնդիրն է համարում նախապատրաստումն աշնան և ձմեռվա փոխադրությունների համար՝ զուգակցված յերթեվեկության վճռական ամրացման հիման վրա»:

Ծավալուն պաշար մղել չողեչարժային պարկի ուղղվածության համար՝ վճռականորեն իջեցնելով հիվանդ չողեչարժերի թիվը, պարզորոշ աշխատանք կազմակերպել դեպոյում, բայլշելիկոբեմ պայքարել նրա բոլոր անհարթություններին դեմ, մաքրել նրան կեղտից, կարգի բերել դեպոյի տնտեսության բոլոր մասերը, — հա՛ս՝ այն միջոցառումները, վերոնց միջոցով պետք է բարձրացնել աշխատանքի արտադրողականությունը և լավացնել նորոգման աշխատանքների վորակը:

Քարչի տնտեսության աշխատանքների հարկ յված ծավալման ապահովումը և յերթեվեկության կազմակերպումը, յերկաթուղու փոխադրական ունակության և ջրամատակարարման վերաբերյալ կկի՛րլենումի առաջադրած միջոցառումների լրիվ իրականացման անհրաժեշտության հետ միասին, պետք է նախապատրաստեն տրանսպորտը աշնան և ձմեռվա փոխադրումների համար, լիովին համապատասխան դարձնելով ժողովրդական տնտեսության պահանջներին:

Աշնան և ձմեռվա փոխադրումների վրա պետք է կենտրոնացվի ՎՈՐԶ-ի (նորոգման գործարանների համաթիւթենական միավորում) գործարանների տնտեսական կուսակցական և արհեստակցական կազմակերպությունների ուղղորդությունը: Պլենումն ընդգծեց վերանորոգման գործի անբավարար կազմակեր-

պումը ՎՈՐԶ-ի գործարաններում, նրանց նախագահ աշխատանքի վատ վորակը: Յեթե հատուկ յեռամսյակում չողեչարժերի նորոգումը ՎՈՐԶ-ի գործարաններում հասավ 92,5 տոկոսի, ապա 1931 թ. առաջին յեռամսյակում նորոգված չողեչարժերի տոկոսը հասավ միայն 74 տոկոսի: Վերականգնման նորոգումների բրնազավառում արտադրական ծրագիրը ՎՈՐԶ-ի գործարաններում 1931 թ. հունվարից մինչև հունիսի վերջը կատարվեց ընդամենը միայն 69 տոկոսով: Գործարանային նորոգումների պլանը կատարված է միայն, 82 տոկոսով:

Շողեչարժերի և վագոնների նորոգման պլանների բանակական ցուցանիշների թերակատարման հետ միասին հարկավոր է առանձնապես նշել այդ նախագահի ներավարար վորակը: Բավական է բերել հետևյալ որինակը: ՎՈՐԶ-ի Լենինգրադի գործարանի նորոգած 59 չողեչարժերից 50-ը բրակ հանվեցին ՀՃԺԿ-ի ընդունողների կողմից, ընդունվեց միայն 9-ը:

Նորոգման անբավարար ծավալում է նկատվում դեպոններում և յերկաթուղային արհեստանոցներում: Մայիս ամսին չողեչարժերի նորոգման շլանը, վորը կատարվում էր աշնան և ձմեռվա փոխադրումների նախապատրաստության կապակցությամբ ՀՃԺԿ-ի տված հրամանով, կատարվեց միայն 74 %-ով:

Հարկավոր է մատնանշել, վոր քե քանակով և քե վորակով առանձնապես յայտատակ են աշխատում Յարոսլավլի, Տաշքենդի և Որենբուրգի գործարանները:

Նշված թերությունների վճռական հաղթահարումը, կկի՛րլենումի վորոշումների հիման վրա՝ աշխատանքի բոլոր անհարթությունների վերացման հա-

մար պայքարելու որացուցային պլան ստեղծելը, պետք է դառնան յերկաթուղային բոլոր կազմակերպություններին մարտական ծրագիրը վերելից մինչև ներքև:

Որն որին, բայցևս իրեն պատրաստվել աշնան և ձմեռվա փոխադրումներին՝ նրանց միանգամայն կազմ ու պատրաստ դիմավորելու համար, — ահա հիմնական խնդիրը:

ա) Տնտեսական հաշվարկի մասին

Սկզբունքային խոշոր նշանակություն ունի պլանումի վորոշումը տրանսպորտը տնտեսական հաշվարկի փոխանցելու մասին:

Յեթե արդյունաբերության մեջ տնտեսական հաշվարկի պրակտիկան վաղուց է, ինչ դոյություն ունի, սուր տրանսպորտում տնտեսական հաշվարկը վորպես ոյգւսին նրա պրակտիկայում բացակայել է: Չի յեղել հարկ յեղած տնտեսական ճկունությունը, վորովհետև բացակայել է աշխատանքի վորակի ուղղով տնտեսական:

Դրա համար ել տնտեսական հաշվարկի արմատացումը զգալիորեն պիտի բարձրացնի տրանսպորտի աշխատանքի մակարդակը, լավացնելով նրա բոլոր ողակների աշխատանքի վորակը:

Տնտեսական, կուսակցական և արհեստակցական կազմակերպությունները հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնեն տնտեսական հաշվարկի արմատացմանը, վորովհետև միայն վճռականորեն հաղթահարելով տրանսպորտի քարացածությունն այդ ուղղությամբ, միայն ծավալուն պայքար մղելով տնտեսական հաշվարկի հիմունքները տրանսպորտում արմատացնելուց

խուսափելու տենդենցների դեմ, մենք կկարողանանք արագ և վճռականորեն կազմակերպել ուղղով ստուգումը, վորպես տրանսպորտի տնտեսական աշխատանքի հիմնական մեքոն:

Բացառիկ կարեւոր նշանակություն տալով տրանսպորտում տնտեսական հաշվարկ մտցնելու խնդրին, պլանումն առաջարկեց ՀԾԺ-ին և նրա բոլոր մարմիններին յերկրորդ կիսամյակի ընթացքում ձեռք բերել տնտեսական հաշվարկի իրական կիրառում և՛ այդ հիման վրա՝ ինքնարժեքի իջեցում ու տրանսպորտի աշխատանքի ընդհանուր բարելավում:

Այս քաղաքական բարդ խնդրի շուրջը պետք է մոբիլիզացիայի յենթարկել յերկաթուղայինների ամենալայն մասսաների ուշադրությունը:

5. ՆՅՈՒԹԱԿԱՆ-ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԲԱԶԱ

Բեռները և մարդկանց փոխադրումների աճման արագ տեմպերի յուրացումը արդեն իսկ տվյալ աստիճանի վրա դեմ է առնում չարժեքի կազմի անբավարար թվին: Բայց մենք վոչ միայն քանակական անհամաչափություն ենք տեսնում ժողովրդական տնտեսության փոխադրական պահանջների և չարժեքի կազմի առկա թվի միջև, այլև վորակական անհամաչափություն արագ ինդուստրացող յերկրի պահանջների և մեր տրանսպորտի ունեցած չարժեքի կազմի կազմվածքի միջև:

1931 թվին յերկրի ինդուստրացումը հիմնականում լայն չարժեքի կազմի պահանջներ է առաջադրում:

Արդեն ընթացիկ իսկ տարում մետալուրգիական

արդյունաբերության գիգանտների շինարարությունը պահանջում է շինել հատուկ շարժական կադմ (ինքն-իրեն պարպող խողպերներ, դանդուկներ և այլն)։ Մեր ապրանքատար սլարկում գերակշռող մասսան կադմում են յերկառանցք վազոնները, և միայն չափ աննշան մասն են կադմում չորսառանցք վազոնները։ Մինչևեռ ՀԱՄՆ-ում ապրանքատար սլարկը բնորոշ է, բնդհակա-ռակը, նրանով, վոր-այնտեղ հիմնականում գերակշ-ռում են բեռնատարական մեծ ունակություն ունեցող չորսառանցք վազոնները։ Մինչդեռ ԽՍՀՄ-ի յերկա-թուղիների բեռնաշրջանառության ծավալն այս տարի կհավասարվի ՀԱՄՆ-ի ապրանքաշրջանառության մո-տավորապես $\frac{1}{3}$ -ին, մեր սլարկի ընդհանուր բեռնա-տարական ունակությունը ավելի քան 10 անգամ քիչ է ՀԱՄՆ-ի ապրանքատար սլարկի բեռնատարական ունակությունից։ Մեկ վազոնի միջին բեռնատարական ունակությունն էլ մեղ մոտ զգալիորեն ավելի քիչ է, քան ՀԱՄՆ-ում (17,9 տոնն ԽՍՀՄ-ում, 42 տոնն ՀԱՄՆ-ում)։

Նույնպիսի տեխնիկական յետամնացություն կարելի չէ նկատել նաև մեր չողեշարժային սլարկում, վորը վոչ միայն քանակապես անբավարար է, այլև Ֆիզիկա-պես ու բարոյապես հնացել է։ Շողեշարժի միջին տա-րիքը Գերմանիայում 13 տարի չէ, ՀԱՄՆ-ում 15 տարի, իսկ ԽՍՀՄ-ում՝ 19 տարի։

Մեր չողեշարժային սլարկն աչքի չէ դարկում թույլ ճնշումով առանցքի վրա այդ ճնշումը 16-18 տոն-նից չի անցնում, վորը նրան անբավարար ուժ է տալիս, մինչդեռ ՀԱՄՆ-ում այդ ճնշումը հասնում է 27-32 տոն-նի։

ժողովրդական անտեսության փոխադրական պա-հանջների նկատմամբ զգալի հափով յետ է մնում նաև մեր յերկաթուղիների մանապարհային տնտեսությու-նը։ Ֆրանսիայում ռելսերի ելմնական տեսն են համ-դիսանում այն ռելսերը, վորոնց ամեն մի մետրը կշռում է 46 կլգ., Գերմանիայում բոլոր ռելսերի 67 %-ի ամեն մի մետրը կշռում է 49 կլգ.։ Էյց ավելի, ՀԱՄՆ-ում գլխա-վոր գծերի ռելսերի ամեն մի մետրը կշռում է միջին հաշվով 50-65 կլգ. մեր գծերում ցանցի 54 %-ի ռելսե-րի մեկ մետրը կշռում է 33,5 կլգ., ցանցի 30%-ն էլ ծած-կված է ավելի թեթև տիպի ռելսերով, և միայն ցանցի 14 %-ն է ծածկված ավելի ծանր տիպի ռելսերով, վորոնց ամեն մետրը կշռում է 38 կլգ.։

Այնինչ թեթև ռելսերի պայմաններում մենք չենք կարող դործածության դնել ավելի ուժեղ չողեշարժեր, բեռնատարական մեծ ունակություն ունեցող վազոն-ներ։

Նույնիսկ ներկայումս մեղ մոտ դոյություն ունե-ցող «Ծ» սերիայի չողեշարժը չի կարող առանց արա-դությունը սահմանափակելու անցնել մետրը 33 կլգ.։ Էյց սլակաս կշռող ռելսերով։

Ծանր տիպի ռելսերի չափազանց անբավարար քա-նակությունն ավելի ևս խիստ է դառնում չնորհիվ այն հանգամանքի, վոր նրանք չեն վկնտրոնացված ավելի մեծ բեռնալարվածություն ունեցող ուղղություննե-րում։ Ձանաղան տիպի ռելսերի դասավորությունը ցան-ցում միջահատություն է ստեղծում, վորը հնարավո-րություն չի տալիս լիովին ոգտադործելու ավելի ծանր տիպի ռելսերի տրանսպորտային— արտադրական առա-վելությունները։

Բեռնալարվածության աճումը ունիսրի բարձր տարիքի (միջին հասվով 14-ից մինչև 18 տարի ցանցի գլխավոր ուղղութիւններում) ու նրանց անբավարար ծանրության պայմաններում, և վերջին տարիներուս դրված ունիսրի վատ վորակն արտահայտուեցին աշխատում, վոր չափազանց ավելացավ ունիսրի մաշումը, վորը փոխադրումներին հետագա դարգացման և յերթև-վեկության ապահովության համար վտանգ է ստեղծում:

Կոփման վարակի վատացումը վերջին տարիներին ընթացքում պատճառ դարձավ ունիսրի ջարդվածքների ավելացման, վորպեսին մի քանի դժերում ուղղակի կատաստրոֆիկ բնույթ են ստացել: Պերմի յերկաթուղում ունիսրի ջարդվելու 66 դեպք եր պատահում որական անցյալ տարվա ճմռանը և տեղի յեր տալիս գնացքների խորտակումներին: Այդ ճանապարհում մեկ տմովա ընթացքում 400-ից ավելի ունիս ջարդվեց:

Մեր յերկաթուղային ցանցի գլխավոր ուղղութիւնների խոշոր բեռնալարվածության պայմաններում ունիսրի վորակը բացառիկ նշանակութիւն է ստանում: Մինչդեռ Պերմի և Կոնսկի յերկաթուղիներում 1930 թ. դրված ունիսրի մասսայական փչացման վերոհիշյալ փաստերը ազդանշան են տալիս այն մասին, վոր այս ուղղութիւնը դրութիւնն բացարձակապես անբարենպաստ է:

Ռեկային տնտեսութիւն լարված դութիւնը ավելի ևս բարդանում է շնորհիվ այն հանգամանքի, վոր արդիւնաբերութիւնը չափազանց քիչ քանակութիւնը է ունիսր մատակարարում:

1931 թ. առաջին 5 ամիսների ընթացքում յերկաթուղին ստացավ 90 հազար տոնն ունիս, մինչդեռ տարեկան պլանը 597 հազար տոնն է:

Ընդգծելով ունիսրի բացահայտուրեն անբավարար մատակարարումը, պլենումն առաջարկեց ԽՍՀՄ-ի ԺՏԳՆ-ին:

«Մատակարարել տրանսպորտին 597 հազար տոնն ունիս և լրիվ կատարել ունիսի ամրացման, սլաքի և այլ մասերի պատվերները:

Ձեռք առնել բոլոր անհրաժեշտ միջոցներն արդեն իսկ ընթացիկ տարում վերացնելու տրանսպորտին մատակարարվող արտադրանքի բոլոր վորակական քերտութիւնները, մանավանդ ունիսրի և բանդաժների վերաբերմամբ, ուժեղացնել մետաղաձուլական գործարաններում տեխնիկական վերահսկողութիւն և վորակի լաբորատորիաների աշխատանքը, ուղտագործելով ոտարերկրյա տեխնիկական փորձը» (պլենումի վորոշումներից):

Ռեկային տնտեսութիւն, ինչպես նաև ունիսրի վորակի դրութիւնը պահանջում է վճռական միջոցառումներ՝ այն բարելավելու համար: Ամենակարն ժամանակամիջոցում հարկավոր է ավելի ռացիոնալ հիմքերի վրա դնել ունիսյին տնտեսութիւնը, ծանր տիպի ունիսները կենսորոնացնել բարձր ապրանքալարվածութիւն ունեցող գծերում, ինչպես նաև վնասակա քեկում ստեղծել տրանսպորտին մատակարարվող ունիսրի վորակի լավացման ուղղութիւնը:

Ռեկայի տնտեսութիւնը, վորը մեր յերկաթուղիների ճանապարհային տնտեսութիւն ամենապար-

տասխանատու մասերից մեկն է հանդիսանում, բնորոշվում է, ամենից առաջ, մի կիրմետար գծին հասանելիք ունեցողների հափաղանց անբավարար քանակով: Մինչդեռ իՍՀՄ-ում 1 կիրմետար գծին ընկնում է 1-400 ունեցող, Գերմանիայում այդ թիվը հասնում է 1550-ի, Ֆրանսիայում՝ 1770-ի, ՀԱՄՆ-ում 1800-2100-ի:

Մեր գծերում բալլաստի վորակը հափաղանց վատ է, իսկ լարված յերթեւեկության գծերում վոչ մի հափով չի բավարարում նրան առաջադրվող պահանջները:

Անկախ մեր ցանցի ավազային բալլաստի միանգամայն անբավարար վորակից (վորպիսին հանդիպում է ՀԱՄՆ-ի միայն յերկրորդական գծերում և կրում է «հող» անունը, նրա ընդհանուր քանակությունն էլ հափաղանց անբավարար է:

Յերկաթուղու հողային գիծը կարգին պահելու աշխատանքի կիսատ կազմակերպումը և անբավարար դրությունը պատճառ են դարձել նրա միանգամայն անխնամ թողնելուն, վորն արտահայտվում է ամենից առաջ այն բանում, վոր առաջացել են ամբողջ գծի 10 տոկոսի հափով վորվածքներ:

Փորվածքների այդպիսի առատությունը նվազեցնում է յերթեւեկության ապահովության աստիճանը, նվազեցնում է արագությունը, պատճառ է դառնում ուղիների փչացման և ավելացնում է չարժեքի կազմի մաշման հափը:

Նույնպիսի ծանր վիճակում է գտնվում ջրամատակարարումը, վորը պետք է համարել իբրեւ յերկաթուղային տնտեսության ամենից ավելի անբարենպաստ տարրերից մեկը: Նրա բացառիկ աստիճանի

հասնող վատ դրությունը արդյունք է, մեկ կողմից այն բանի, վոր յերկաթուղային կազմակերպությունները հափաղանց անուշադիր վերաբերմունք են ցույց տալիս ջրամատակարարման հարցերին, մյուս կողմից այն բանի, վոր բացակայում են բավականաչափ տեխնիկական միջոցներ:

Ջրամատակարարման գործում տիրող լարված դրությունը վերջին տարիներն ավելի ևս վատացավ ընդհնով այն հանգամանքի, վոր մեծ անհամաչափություն ստեղծվեց ջրամատակարարման խողովակների և նրանց պահանջի միջև:

Մեր կայարանների և հանգույցների անբավարար զարգացման, նրանց փոխադրական ունակության և բեռների աճման միջև յեղած անհամաչափության և տեխնիկական սարքավորման հնացածության կողքին մենք ակնատես ենք չահագործման հնացած մեթոդներին և կայարանների սպասարկու կազմի անբավարար աշխատանքին:

Իբրեւ հետևանք, սպրանքատար վազոնի միջին սարապուրդը մեր գծերում տատանվում է 15 և 30 ժամվա միջև, այն ժամանակ, յերբ այդ սարապուրդը ՀԱՄՆ-ի յերկաթուղում տեղում է 6-ից մինչև 12 ժամ:

Կայարանների և հանգույցների հափաղանց անբավարար աշխատանքն առավել ևս խորանում է չընդհնով այն հանգամանքի, վոր բացակայում է հանգույցների և կայարանների վերակազմության, նրանց աշխատանքի ռացիոնալացման և նրանց ավելի արդյունավետ դասավորման միջոցառումների հարկ յեղած հափով ծավալված որացույցային պլանը, վորպիսին, անտարակույս, հանդիսանալու յե յերկաթուղա-

յին տրանսպորտի ամենամոտակա, ամենաալիքային խնդիրներէից մեկը:

Տրանսպորտի նյութական-տեխնիկական ցածր մակարդակը, վորը տվյալ ետապում ժողովրդական տնտեսութեան նեղ տեղն է հանդիսանում, ամբողջ վրձնականութեամբ պահանջում է ուշադրութեամբ կենտրոնացնել յերկաթուղային տրանսպորտի արմատական վերակառուցման յարմարեման շուրջը, լիովին համապատասխան 16-րդ կուսհամագումարի և Կենտկոմի հռչակարար պլենումի կոնկրետ վորոշումներին:

բ) Յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցումը.

Միանգամայն ակնհայտ է, վոր ինդուստրացման հետագա ծափալուն իրադրութեամբ, սոցիալիստական շինարարութեան ուրվագծված տեմպերի ողտագործումը ժամանակակից առաջավոր տեխնիկայի հիման վրա, անհնար է առանց արմատապես վերակառուցելու յերկաթուղային տրանսպորտը, առանց այն ավելի բարձր աստիճանների վրա դնելու:

16-րդ կուսհամագումարին տված իր հաշվետվութեան մեջ ընկ. Ստալինը մատնանշում էր, վոր «Հնայած տրանսպորտի վիթխարի նշանակութեան, այդ տնտեսութեան վերակառուցումը դեռևս յետ է մնում զարգացման ընդհանուր տեմպերից: Հարկավոր է արդէոք ասպացուցել, վոր նման դրութեամբ մենք տրանսպորտը ժողովրդական տնտեսութեան նեղ տեղը դարձնելու վստեղի տակ ենք դնում, վորպիսին կարելի է մեր առաջխաղացութեամբ: Ժամանակը չի արդէոք վերջ դնել այս դրութեանը»:

Կյանքն ասպացուցեց, վոր միանգամայն անհիմն է

ոտորոտնիստական այն դիրքավորումը, վորը ուսցիտնալացումը հակադրում է վերակառուցմանը և հիմնրված է այն բանի վրա, վոր չհագործման դոյութեան ունեցող մեթոդներով և ներկա տեխնիկական միջոցներով իբրեւ թէ հնարավոր է կատարել բոհների առաջիկա առատ փոխադրումները:

«Մի քանի ընկերներ այսօր ևս կարծում են, անկախ մոտավոր անցյալի դասերից, վոր Հնայած ժողտնտեսութեան կողմից տրանսպորտին ներկայացվող այսքան բուռն պահանջներին, այնուամենայնիվ դեռևս կարելի չէ փոքր ինչ հետաձգել տրանսպորտի վերակառուցումը: Այդ ընկերները խորապես սխալվում են, չեն տեսնում բոլոր այն պրոցեսները, վորոնք տեղի յեն ունենում մեր յերկրում, չեն տեսնում այն, վոր առանց տրանսպորտի վերակառուցման, առանց նրա նյութական-տեխնիկական մակարդակի բարձրացման անհնարին է իրագործել սոցիալիստական ինդուստրացման այն ծափալուն պլանը, վորպիսին ուրվագծել ու իրացնում է բանվոր դասակարգը կուսակցութեան դեկլարութեամբ» (ընկ. Ռուխիմովիչի զեկուցումից Պետսլանի պլենումում):

Կենտկոմի պլենումն ընդգծում է այդ վերակառուցման տեմպերն արագացնելու անհրաժեշտութեանը, վորպիսին բղխում է այն փաստից, վոր տրանսպորտի նյութական-տեխնիկական բաղան չափազանց յետ է մնում ժողովրդական տնտեսութեան պահանջներից: Ահա թէ ինչու ՀԾԺԿ-ի կողմից նախագծված է և ԿԿ-ի պլենումի կողմից հաստատված վերակառուցման տարրերի վճռակամ կիրառումը մարտական ծրագիր պիտի

և դառնա տնտեսական, կուսակցական և արհեստակ-
ցական կազմակերպութեաններէ համար:

Յերկաթուղային տրանսպորտի զարգացումը և
նրա նյութական-տեխնիկական բաղադրի համապատաս-
խանեցումը փոխադրական պահանջներէ հետ, անպայ-
ման պահանջում են ավելացնել տրանսպորտի կողմից
գործածվող մետաղի տեսակարար կշիռը: Սակայն ամ-
բողջ վճռականութեամբ հարկավոր ե ընդգծել, վոր
նրա տեխնիկական միջոցները լոկ շարժական կազմի,
յերկրորդ գծերի, գոյութիւն ունեցող տիպի շոգեկառ-
քերի լրացուցիչ քանակութեան հաշվին ավելացնելու
դեպքում ավելի մեծ քանակութեամբ մետաղ կպահանջ-
վեր, քան յեթե մենք անցնենք յերկաթուղային տրան-
սպորտի վերակառուցմանը:

Յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցումը,
իրբև վաղ ժողովրդական տնտեսութեան անբաժան մի
մաս, կարող ե և պետք ե հիմնվի միմիայն առաջավոր
յերկրների նորագոյն տեխնիկայի վրա, ապահովելով
բեռների ու մարդկանց փոխադրութեանն առավելա-
գույն արագութեամբ և նվազագույն չահագործական
ծախքերով, հիմնական ֆոնդերի լավագույն ոգտագործ-
ման պայմանով:

Հաշվի առնելով տրանսպորտային տնտեսութեան
առանձին ողակների սերտ զուգորդումը, վերակառուց-
ման կիրառումը կարող ե և պետք ե հիմնվի միմիայն
կոմպլեքսային միքողի վրա: Չի կարելի խոսել առան-
ձին ողակների վերակառուցման մասին, առանց ընդ-
հանուր վերակառուցման հարցը հարուցելու: Յերկա-
թուղային տրանսպորտի վերակառուցման վճռական "

դաժներն ըստ ելութեան հանգիտանում են տեխնիկա-
կար շողկապած հետեյալ հինգ տարրերը—1) ու-
ժեղ, տեխնիկական ավելի կատարելագործված շարժիչ
եղիքորոգարչ, ջերմաքարչ, 23 և 20 տոննանոց շոգե-
չարժ: 2) բեռնատարական մեծ ունակութեան ունեցող
վագոն և հատուկ շարժական կազմ: 3) վագոնների ավ-
տոմատիկ կցում: 4) ավտոմատիկ արգելակ և 5) ավտո-
մատիկ շրջափակում (լուսի աղաճանչաններ, վորոնք հը-
նարավորութեան են տալիս գնացքները բաց թողնել ի-
րար յետեից և ավտոմատիկ կերպով ցույց են տալիս
գծի ազատ կամ փակված լինելը):

Մի կողմից՝ իբրև հետեանք բեռնալարվածու-
թեան զգալի աճման ու ծանր գնացքների և ուժեղ շար-
ժիչների գործադրութեան, մյուս կողմից՝ իբրև այդ-
պիսիք տիրապետելու նախադրյալ, բոլորում ե գիծը
վերակառուցելու ե այն փոխադրական պահանջների
հետ համապատասխան դարձնելու անհրաժեշտութեան-
նը:

Վերակառուցման առաջատար եղակը, նրա հիմ-
նական առանցքը յերկաթուղային տրանսպորտի զար-
գացման հեռանկարում, պետք ե հանդիսանա, անշուշտ,
եղիքորոգիկացիան: Յեթե կապիտալիստական յերկըր-
ներում յերկաթուղիների ելեքորիֆիկացիայի զար-
գացման համար խոչնդոտ են հանգիստանում ժողովրդա-
կան տնտեսութեան կապիտալիստական սխտեմի հակա-
սութեանները, ապա ԽՍՀՄ-ն ունի բոլոր անհրաժեշտ
նախադրյալները պատմականորեն ամենակարճ մի ժա-
մանակամիջոցում յերկաթուղային տրանսպորտի ելեք-
որիֆիկացիայի տեսակետից կապիտալիստական յեր-
կըրներին զերազանցելու համար:

Մենք կարող ենք և պետք է դասնանք այնպիսի մի յերկիր, վորն իրոք ելեկտրիֆիկացիայի յն յենթարկում իր բոլոր կարեւորագույն յերկաթուղիները, ծափալում և ելեկտրիֆիկացիայի յենթարկված նոր յերկաթուղային գծերի շինարարութիւնը:

Վլադիմիր Իւլիչը հասուել ուշադրութիւն եր նվիրում արանագորտի ելեկտրիֆիկացիայի խնդրին:

Ելեկտրիֆիկացիայի մասին Կրժիժանովսկուն զբւարած նամակում Վ. Իւլիչը նույնիսկ կոնկրետ կերպով մատնանշում է այն գծամասերը, վորտեղ առաջին հերթին պետք է կիրառել ելեկտրիֆիկացիան: «Կրասնին ասում է, թէ յերկաթուղու ելեքտրիֆիկացիան մեզ համար անհնարին է: Արդյո՞ք այդ այդպէս է: Յեւ յեթե այդպէս է, ապա թերեւս Ուրալում հնարավոր է»:

Կենտրոնի պէնսումն անհրաժեշտ դառավ 1932 և 1933 թվականներին ելեքտրիֆիկացիայի յենթարկել 3690 կւմ., վորից բռնների փոխադրման համար 3215 կւմ.: Ելեքտրիֆիկացիայի յենթարկվելիք գծերի հիմնական մասսան ընկնում է Ուրալ-Կուզնեցկյան կոմբինատին և Դոնբաս-Կրիվոբոթիկյին:

Բացի այդ, պլենումը հաստատեց 475 կւմ. գծերի ելեքտրիֆիկացիա այնպիսի վայրերում, վորտեղ մարդատար զնացքների ամենից ավելի հոծ քաղաքամերձ յերթեկեկութիւն գոյութիւն ունի, այն է՝ Մոսկւայի, Լենինգրադի և Մեներալսկոյսկու շրջանների յերկաթգծերը:

1932-1933 թ. թ. 3690 կւմ. յերկաթգիծ ելեքտրիֆիկացիայի յենթարկելու մասին ԿԿ-ի պլենումի կողմից ուրվագծված պլանի իրադրծումը պետք է դառնա

բայլշեվիկյան գործողության մարտական ծրագիր: Դրա վրա առաջնագույն ուշադրութիւն պետք է կենտրոնացնել:

Ելեքտրիֆիկացիայի համար նախագծված տեմպերն իրոք կենսագործելու նպատակով պլենումն ընդգծում է «յերկաթուղու ելեքտրիֆիկացիայի ժողտրետեսական հատուկ նշանակութիւնը և առաջարկում է ԺՏԳԽ-ին միջոցներ ձեռք առնել լրիվ կերպով ծավալելու արդյունաբերութիւնն այդ պլանը լրիվ կատարելու համար»:

Վերակառուցման պլանում խոշոր նշանակութիւն է հատկացվում ջերմատարներ դործադրելու խնդրին, վորպիսին առանձնապէս անհրաժեշտ է ջուր չուներցող գծերում: Ջերմատարը չողեչարժի համեմատութեամբ մոտավորապէս 2-3 անգամ ավելի քիչ վառելանյութ է սպահանջում և դործադրում է չողեչարժի դործածած ջրի միայն 2 % -ը: Ներկա հնգամյակում յենթադրվում է ջերմատարը դործի դնել Կրասնայ Վոդսկ-Չարջույ, Ստալինգրադ-Տիտրեցկայա և Սալսկ-Բաղայսկ գծերում:

Ուժեղ չողեչարժեր առաջին հերթին պետք է կիրառվեն ամենից ավելի բռնալարվածութիւն ունեցող գծերում, վորտեղ շրջանառութիւն մեջ լինելու յեն այսպէս ասած փակ մարչրուտներ, վորոնք Կուլբասի տեղում կադում են Ուրալի հանքանյութերի հետ, Կրիվոբոթիկի հանքանյութերը՝ Դոնբասի ածխի հետ, ինչպէս նաեւ այն գծերում, վորոնք փակ մարչրուտով նալթ են փոխադրում:

Յերկրի ինդուստրացան բուռն ծավալումը, վորը խոտիվ փոխում է ապրանքաշրջանառութիւն կառուց-

վածքը, յերկաթուղային տրանսպորտին, գլխավորապես, բեռնատարական մեծ ունակությամբ ունեցող բաց շարժական կազմի պահանջն է առաջադրում: Մինչդեռ, ինչպես վերևում ասացինք, մեր ներկա պարկը վոչ մի չափով չի համապատասխանում յերկրի ինդուստրացման պահանջներին: Ուստի, իբրև վերակառուցման վճռական խնդիր վազոնների նկատմամբ, դրվում է առաջին հերթին բեռնատարական մեծ ունակություն ունեցող բաց շարժական կազմերի—խողպերների, 50-60 տոնն վեցնեղու ուժ ունեցող դոնդոլների—արտադրությունը կազմակերպելու անհրաժեշտությունը: —

Յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցման համար նախագծված տեմպերն իրագործելու խնդրում վճռական գործոն է հանդիսանում տրանսպորտային մեքենաշինություն վճռական ծավալման անհրաժեշտությունը: Տրանսպորտի վերակառուցման հետ կապված արտադրության ծավալման գործում արմատական բեկում ստեղծելու պայմանով է միայն հնարավոր ապահովել և լիովին իրագործել յերկաթուղիների վերակառուցման վեյսաբերյալ ԿԿ-ի պլենումի կողմից նախագրված տեմպերը: Ուստի հարկ յեղած չափով տրանսպորտային մեքենաշինությունը ծավալելու խնդրին առանձին ուշադրություն պետք է նվիրել: Լուգանսկում կառուցվող գործարանը պետք է մինչև 1932 թ. հոկտեմբերը ավարտվի և գործի զգլի ինչ դնով ուզում է լինի: Արդեն իսկ ընթացիկ տարում պետք է սկսել ավստոմատիկ կցման մասերի գործարանի կառուցումը այն հաշվով, վոր 1932 թ. սկսվի արդեն յերկրորդ գործարանի կառուցումը:

1932 թ. պետք է սկսել Լեյքտոքարչերի նոր դորձարանի կառուցումը: Միաժամանակ բոլոր անհրաժեշտ միջոցները ձեռք պետք է տոնել շտապ կարգով ավարտելու համար ավստոմատիկ չրջափակման մասերի գործարանի կառուցումը:

Աղյուսաբերական մարմիններն առանձին ուշադրություն պետք է դարձնեն տրանսպորտի հարկ յեղած նյութական—տեխնիկական մատակարարումն ապահովելու խնդրին: Կենտկոմի պլենումն, ընդգծելով այն վիթխարի նշանակությունը, վորպիսին ունի յերկաթուղային տրանսպորտը ժողովրդական տնտեսություն և յերկրի պաշտպանություն համար, առաջարկեց ԺՏԳԽ-ին: «ա) բարձրացնել տրանսպորտին նյութական—տեխնիկական սուտրկաներ հայթայթելու դործի մակարդակը, համաձայն նախագծված պլանների, արմատապես բարելավել տրանսպորտին մատակարարվող արտադրանքի վորակը:

բ) վորպիս տոնանմանպես պատասխանատու խնդիր, անհապաղ բնագրծակել տրանսպորտի մատակարարման հետ կապված արտադրությունները, հավասարեցնելով վերջիններե մատակարարումը հարվածային շինարարություններին՝ թե արտադրություն և թե կապիտալ աշխատանքների բնագավառում և ապահովել տրանսպորտի պատվերների ժամանակին կատարումը»:

Կուսակցական կազմակերպությունները հատուկ հոկոցություն տակ պետք է վերցնեն ԿԿ-ի պլենումի առջն վորոշման կատարումը: Տրանսպորտի վերակառուցման հետ կապված տրանսպորտային մեքենաշինություն և արտադրության ծավալման գործում բեկում առաջացնելով պետք է տմեն դնով ապահովել յերկա-

թուղային տրանսպորտի վերակառուցման մասին ԿԿ-ի պլենումի կողմից սահմանված տեմպերի լիակատար և անվերապահ կենսագործումը: —

7. ՅԵՐԱՍԹՈՒՂԱՅԻՆ ՆՈՐ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ.

Արեվելքի նախկինում հետամնաց նոր շրջաններում կուսակցության գերեկտիվները համաձայն ծավալված շինարարության վիթխարի տեմպերը, ռեյսային ցանցով այդ շրջանները խիստ ցածր սպասարկման պայմաններում, պահանջում են զգալիորեն ուժեղացնել գոյություն ունեցող տրանսպորտային միջոցները և նոր գծերի անցկացման աշխատանքը: ԽՍՀՄ-ի ռելսերի ընդհանուր ցանցը, վրը 1931 թ. հունվարի 1-ին կազմում էր 80.000 կմ. (չահագործման յերկարություն), մոտ էր 80.000 կմ. (չահագործման յերկարություն), սպասարկում է միջին թվով 100 քառ. կմ. տարածությունում և միջին թվով 100 քառ. կմ. տարածությունում, 0,36 կմ. յերկարությամբ, ՀԱՄՆ-ում՝ 5,9, Ֆրանսիայում՝ 9,7, Գերմանիայում՝ 12,5, Անգլիայում՝ 14,7): Սակայն ԽՍՀՄ-ի ռեյսային ցանցով ընդհանուր սպասարկության այս յետամնացությունը խստիվ չեւտավորվում է Խ. Միություն յեվրոպական և ասիական մասերի միջև:

Այնինչ այս նախկին հետամնաց շրջանների բեռնաշրջանառությունը աճում է բուռն տեմպերով, զգալիորեն գերազանցելով վուջ Միություն փոխադրումների միջին աճումը: Յեթե յերկարթուղային տրանսպորտի ընդհանուր բեռնաշրջանառությունը 1930 թ. գերազանցում էր նախապատերազմյան մակարդակը ամբողջ Միություն համար միջին հաշվով 1,8 անգամ, ապա բեռները փոխադրումները Սիբիրում գեռես 1928-29 թ.

աճել էյին 7 անգամից ավելի, իսկ ներկա 1931 թ.՝ 15 անգամ:

Մինչդեռ 1928-ից մինչև 1930 թվականը կենտրոնական հին արդյունաբերական շրջանների միջև շրջանառություն կատարող բեռներն ավելացել են 20-70 տոկոսով, գեպի արեվելք գնացող բեռների փոխադրումներն ավելացան 100-130 տոկոսով:

Առանձնապես վիթխարի խնդիրներ են դրվում տրանսպորտի առաջ Ուրալ-Կուզնեցկյան կոմպլեքսային պրոբլեմի լուծման ասպարիզում: Ուրալ-Կուզնեցկյան կոմբինատի արտադրություն զգալի ծավալումը, ածխի ու հանքաքարերի հանույթի և չուգունի ձուլման ընդարձակումը, քիմիական արտադրության և շինարարական արդյունաբերության հսկայական ծավալումը և այլն բեռնաշրջանառության այնպիսի աճում են ստեղծում, վրը չափազանց գերազանցում է փոխադրումների նախորդ նշված ծավալը:

«Մի չարք խոչորագույն արդյունաբերական կոմբինատների ստեղծումը, Ուրալ-Կուզնեցկյան պրոբլեմը, Միջին Ասիայի կապակցումը Սիբիրի հետ, Կազախըստանը յերկրի կենտրոնների հետ միացնելու պրոբլեմը, ծայրյերկրների ինդուստրացումը, անտառների չահագործման զգալի չափով ծավալումը և հյուսիսային անտառային շրջանների յուրացումը, հոյր խորհրդային և կոլեկտիվ անտեսությունների շինարարությունը, յերկրի պաշտպանունակության հետագա ուժեղացման անհրաժեշտությունը—այս բոլորը յերկարթուղային տրանսպորտի առաջ դնում են հսկայական խնդիր, այն է՝ գարկ տու նոր յերկարթուղիների շինարարությունը,

ուժեղացնել դոյություն ունեցող յերկաթուղիներէ վտ-
խադրական ունակությունը» (պրենումի վորոշումնե-
րից) :

Ներկա հնգամյակում, հաստատված պլանի համա-
ձայն, պետք է կառուցվի, առանց Սիբիրի յերկրորդ
գծերի, 15·600 կմ. նոր յերկաթգիծ, վորից 12·000
կմ. կամ 78 տոկոս ընկնում է ՌՍՖՍՀ-ին, 2000 կմ.
կամ 13 տոկոս՝ Ուկրաինային, 744 կմ. կամ 4,5 տո-
կոս՝ Անդրկովկասին, 665 կմ. կամ 2,7 տոկոս՝ Միջին-ա-
սիական հանրապետութիւններին: ՌՍՖՍՀ-ի սահման-
ներում անցկացվելիք նոր գծի մեծագույն մասը (5·745
կմ. կամ 47 տոկոս) ընկնում է ծայրամասերի ազգային
մարզերին և ինքնավար հանրապետութիւններին:

ՌՍՖՍՀ-ի սահմաններում անցկացվելիք նոր գծերի
վրաւոր մասն ընկնում է Կալաշտանին (3 տոկոս),
Սիբիրին (11 տոկոս), Ուրալին (10 տոկոս) և Հեռավոր
Արեւելքին (6 տոկոս): Այսպիսով, արեւելյան այս չորս
շրջաններին ընկնում է յերկաթուղային ամբողջ շինա-
րարության 60 տոկոսը, իսկ մնացած 18-ը շրջաններին՝
միայն 40 տոկոսը:

Ըստ դործող պլանի, հնգամյակի անցած 2 տարի-
ներում պետք է ռելսեր գցվեր 3·800 կմ. տարածության
վրա: Փաստորեն այդ յերկու տարում ռելսեր է գցված
3100 կմ. տարածության վրա:

Յերկաթուղային նոր շինարարության նյութական
ծախքերի անբավարար քանակության հետ միասին,
անհրաժեշտ է առանձնապէս ընդգծել շինարարության
պրոցեսների չափազանց ցածր տեխնիկական մակար-
դակը, նրա կիսաապուստ կազմակերպումը և այն բա-
ցարձակապէս անբավարար ուշադրութիւնը վորպիսին

ցույց է տրվում աշխատանքի հարցերին: Բավարար քա-
նակությամբ մեխանիզմները բացակայութիւնը, պատ-
րաստանութեան տեր կադրերի անբավարար քանակը,
հաստատուն տնտեսական և տեխնիկական զեկաւարու-
թյան բացակայութիւնը ստորին շինարարական ողակ-
ներում, յերկաթուղային շինարարության թույլ ծա-
վարման անցած տարիներում, անբավարար նյութա-
կան-տնտեսական լազան—այս բոլորը բուլացնում են
իմնական շինարարության ծավալման աներաժեշտ
տեմպերը, քանգացնելով այդպիսին:

Տրանսպորտի ժողտնտեսական վիթխարի նշանա-
կութիւնը և ժողովրդական տնտեսութեան ծավալ-
ման տեմպերի համեմատությամբ նրա ունեցած յետա-
մնացութեան դեմ պայքարելու անհրաժեշտութիւնը
պահանջում են, վորպեսպէս տնտեսական, կուսակցական
և արհմիութենական կազմակերպութիւններն առավե-
րագույն ուշադրութիւն կենտրոնացնեն ԿԿ-ի պրենումի
ընդունած վորոշումների իրագործման վրա:

Բանվորական մասսաների ալաւիւթիւթյան մոբի-
լիզացիան, սոցմըցման ու հարվածայնութեան ծավա-
լումը և ամենախորացած պրոպագանդիստական—
մաստայական աշխատանքը արանպարտում չարունակ
պետք է դրված լինեն կուսակցական և արհմիութենա-
կան կազմակերպութիւնների ուշադրութեան կենտրո-
նում:

Ամբողջ Փրոնտով սոցիալիստական ծավալուն ար-
շաւը բնականաբար դասակարգային պայքարի սրում
առաջացրեց: Դասակարգային թշնամին միանդամայն
հասկանալի պատճառներով ձգտում էր դեպի յերկրի

պաշտպանութեան ժամանակ իր իշխանական
թիւնն ունեցող տրանսպորտը և ամեն կերպ ճշգրտում էր
կազմալուծել տրանսպորտն անմիջապէս դիվերսիոն
գործողութիւններով, վնասարարութեամբ և հակահե-
ղափոխական ագիտացիայով, վորն առանձնապէս սուր
կերպով արտահայտուի 1930 թ.։ Այդ տարին, ինչպէս
հայտնի յե, նշանակւած էր իբրեւ ինտերվենցիա սկը-
սելու տարի։ Վերջին ժամանակներում տրանսպորտում
տեղի ունեցած մի ամբողջ շարք պատահարների, խոր-
տակումների, ինչպէս նաև ստորին տնտեսական ողակ-
ներում բացված բազմաթիւ վնասարարական փաստերի
վերլուծութիւնը դալիս է այդ լիովին հաստատուելու։
Կուլակային տարրերի տրանսպորտ խցկիւղու մասին են
ասում լավագույն հարվածային յերկաթուղայինների
սպանութիւնները դասակարգային թշնամու գործա-
կանների կողմից Յասինովատայա, Դերալցեվո կայա-
րաններում, Ինդայի դեպոյում։

«Կի-ի պլենումը գտնում է. վոր կուսակցական և
արհմիութենական կազմակերպութիւնների աշխա-
տանքում հիմնական խնդիրը պետք է հանդիսանա ել
ավելի մոբիլիզացիայի յենթարկել բանվորական մաս-
սաներին, արտադրական ակտիվութեան վերելքի և
սոցմըցման ու հարվածայնութեան աճման հիման վրա և
պայքարի հանել նրանց տրանսպորտի աշխատանքը բա-
րելավելու համար, մի շարք դեպքերում տրանսպորտա-
յին ապարատի մեջ խորթ տարրերի խցկման դեմ,
տրանսպորտային միջավայրը դասակարգային թշնամու
ու կուլակային տարրերի թափանցման դեմ» (պլենումի
վորոշումներից)։

Մեր հիմնական խնդիրը պետք է լինի—առավելա-

պույն ուղադրութիւն կենտրոնացնել ստորին կուսակ-
ցական և արհմիութենական ողակները՝ ցեխերի, խըմ-
բերի ու բրէգադների վրա, ամբացնել նրանց, ուժե-
ղացնել կուսակցական և արհմիութենական աշխատան-
քըն աշխտել։ Ձգտել, վորպեսզի կուսակցութեան վորո-
շումները տրանսպորտի մասին, վերջինս առաջ դըր-
ված խնդիրները աշխտ և ձման փոխադրումների աւ-
պարիզում, ծավալուն պայքարը վերակառուցման հա-
մար— դառնան յերկաթուղային տրանսպորտի յուրա-
մանչոր բանվորի գործը, տրանսպորտային մեքենա-
շինութեան գործարանների և տրանսպորտին իրենց ար-
տադրակիր մատակարարող այլ գործարանների յուրա-
մանչոր բանվորի գործը. կուսակցական և արհմիու-
թենական կազմակերպութիւնները դա պետք է իրա-
գործեն ամենակարգ ժամանակամիջոցում։

Դրա հետ մեկտեղ, անհրաժեշտ է, վոր մարզային
և շրջանային կուսակցական կազմակերպութիւնները
խորացնեն իրենց աշխատանքը տրանսպորտի ուղղու-
թեամբ։

«Պլենումը մատնանշում է, վոր կուսակցութեան
յերկրային, մարզային և շրջանային կոմիտեների կող-
մից հարկ յեղած չափով չի կիրառւում տրանսպորտում
նրանց աշխատանքն ուժեղացնելու Կենտկոմի դիրեկ-
տիվը»։

Տրանսպորտի առաջ դրված խնդիրները, նրա հի-
հանդադին կողմերն ու կարիքները աշխատավորական
ափնալայն մասսաների սեփականութիւնը պետք է
դառնան։ Տրանսպորտային տնտեսութեան առողջաց-
ման համար պայքարելը, այն վերակառուցման յենթար-

կէր միջ միայն յերկաթուղայիններէ, ալլէ 10. Միտ-
թյան վողջ կուսակցական ու բանվորական մասսաների
գործը պետք է դարձնել:

Վճռարար պալլարելով աշխույժացիւլինայի ամ-
բայման, տրանսպորտի կառավարման ասպարիզում
բուն գրած բյուրոկրատիզմի հաղթահարման և միանձ-
նյա ղեկավարութեան ամբայման համար, «լայնորեն
պտտութեամբ աշխույժում ու ձմեռվա վտխարումներին,
բայլէմիկորեն անցկացնելով նյութական-տեխնիկական
բազայի արմատական վերակառուցումը», պալլարելով
յերկաթուղային տրանսպորտի վերակառուցման ու
պորտուէլիտական թերազնահատման դեմ, մենք պետք
է ձգտենք նրա աշխատանքի այնպիսի մի աճման, վորը
լիովին համապատասխանի սոցիալիստական շինարա-
րութեան ընդհանուր ծավալմանը:

III. ՄՈՍԿՎԱՅԻ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ՅԵՎ ԽՍՀՄ-Ի ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՅՄԱՆ ՄԱՍԻՆ

Մոսկովայի քաղաքային տնտեսութեան և ԽՍՀՄ-ի
քաղաքային տնտեսութեան զարգացման մասին ընկ. Կա-
շանովիչի ղեկուցման առթիւ Համ Կ (բ) Կ ԿԿ-ի հու-
նիսյան սլէնումի ընդունած բանաձեւն ունի վիթխարի
բացարական նշանակութիւն: Այս վորոշման մէջ կու-
սակցութեան ղեկավար մարմինը բնութագրում է այն
գերն ու նշանակութիւնը, վորպիսին ունի քաղաքային
տնտեսութեանը պրոլետարիատի գիկտատուրայի դա-
րաշրջանում, հատկապէս բովանդակ ժողովրդական
տնտեսութեան սոցիալիստական վերակառուցման և

վողջ ֆրոնտով ծավալված սոցիալիստական արշավի
շրջանում: ԿԿ-ի սլէնումն ամփոփեց այն հիմնական
նշանակութեանը, վորպիսիք ձեռք են բերել կուսակցու-
թեանն ու խորհրդային իշխանութեանը քաղաքային
տնտեսութեան բնագոյնում հեղափոխութեան ամ-
բողջ շրջանում, հատկապէս վերջին տարիներէ ընթաց-
քում, բայց և միաժամանակ արձանագրեց, վոր, չնա-
յած յեղած զգալի նվաճումներին, քաղաքային տը-
տեսութեանը չափազանց յետ է մնացել ներկա շրջա-
նում նրան առաջադրվող պահանջներէ: Քաղաքային
տնտեսութեան այս յետամնացութեանը չի կարող հան-
դերադառնալ ինչպէս աշխատանքի արտադրողականու-
թեան աճման և դրանով իսկ տնտեսական սլէնների
կատարման վրա, այնպէս ել բանվորական և աշխա-
տավորական մասսաների նյութական-կենցաղային ու
կուլտուրական մակարդակի բարձրացման վրա:

Կենտրոնական կոմիտէի սլէնումը տվեց ԽՍՀՄ-ի
քաղաքային տնտեսութեան և առաջին հերթին Մոսկ-
վայի, իբրեւ «պրոլետարական պետութեան սոցիալիս-
տական մայրաքաղաքի», քաղաքային տնտեսութեան
արմատական բարելավման, զարգացման և վերակա-
ռուցման ծախսուն ծրագիրը:

1. ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀԱՁՈՂՈՒ-
ԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ՅԵՎ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆԸ

ա) Քաղաքային տնտեսութեանը կապիտալիզմի որո՞
ն և պրոլետարիատի դիկտատուրայի դարաշրջանում

«Հոկտեմբերյան հեղափոխութեանը վոշնչացնելով
բուրժուական-կարվածատիրական տիրապետութեանը՝

քաղաքային տնտեսությունը բանվորական մասնաճյուղի լրացուցիչ շահագործման միջոցից վերածեց բանվորների նյութական և կուլտուրական-կենցաղային կարիքների սպասարկման կազմակերպության... վերացնելով հին բուրժուական-վաճառականական ու անասնաբույծական դոմաները, պրոլետարական հեղափոխությունը վերջ տվեց շահագործողական քաղաքականությունը քաղաքային տնտեսության մեջ: Այդ քաղաքականության ամենաբնորոշ կողմը հանդիսանում էր այն, Վոր հիմնական միջոցները հատկացվում էին բուրժուական և ունեվոր տարբերով բնակված թաղամասերի բարեկարգմանը, իսկ բանվորական թաղամասերն ու ծաղրամասերը խեղդվում էին կեղտի մեջ, զուրկ էին լույսից, ջրից, կանաչիկացիկացից, սալահատակ փողոցներից և ամենատարրական հարմարություններից, չնայած նրան, Վոր քաղաքային տուրքերի վերաբերյալ ծանուցությունն ընկնում էր աշխատավորության ուսերին: Այդ պահանջները մասին բնակարանները տրամադրելու գործը դանդաղ էր (իսկ բուրժուական յերկրներում մինչև այժմ ել դանդաղ է) մասնավոր ձեռնարկատերերի ձեռքում, հանդիսանալով աշխատավոր բնակչության լայն մասնաճյուղի, մասնավորապես պրոլետարիատի ամենավատ նյութական պայմաններում դրանովու խափերի անամոթ շահագործման միջոցը» (ԿԿ-ի պրենումի բանաձևվից) :

Այլըպես եւ բնութագրում կ'էի պէննումը քաղաքա-
յին տնտեսութեան ասպարիդում բուրժուապիայի վա-
րած քաղաքականութիւնը : Այս բնութագրութիւնը
Հիմնված ե կապիտալիստական յերկրներէ բանդորական
մասսաների բնակարանային դրութեան որակեղծութի-

տական, մարքսիստական-լենինյան վերլուծութեան վերա-
բա, վերցնելով կապիտալիզմը նրա դարգացման ամ-
բողջ ընթացքում՝ մինչև նրա ինքնաբերալիտական
վերլին աստիճան: Դեռևս Ենգելսն իր «Ֆրանկադանա-
յին հարց» անոմաճ աշխատութեան մեջ գրում էր.

[illegible]

ցնեկու այն» :

Յեթե մենք դիմենք վիճակագրությանը (խի բուր-
ժուական վիճակագրությունը չափազանց անճիշտ է ,
մանավանդ բնակարանային հարցի առարկիցում , և
մեծ մասամբ գունավորում ե իրերի խելական դրու-
թյունը) , ապա մենք ապրիսի մի պատկեր կստանանք :
1912 թ . վիճակագրության տվյալներով Մոսկվայում
կար 24 · 500 բնակարան , իսկըրիկ անհարմար սենյակնե-
րով , վորահղ ապրում եյին 326 · 600 հոգի , կամ Մոս-
կվայի ամբողջ բնակչության 20 տոկոսը : Նկուղային
և կիսանկուղային բնակարաններում ապրում եր յուրա-
բանչությամ միջին հաշվով 10 հոգի , մեկ սենյակ ունե-
ցող բնակարաններում , 6 , 2 հոգի , յերկու սենյակ ունե-
ցող բնակարաններում , 7 , 6 հոգի : Յեթե մինչև հեղա-

փոխութիւնը «Ա» տրամալայի դժի ուղակում, աշխնքն
բաղաքի հենց կենտրոնում, ամենից ավելի բարեկարգ
տնկրում ստորում էլին մոտ 3 տոկոս բանվորներ, աղա
տերկայումս ապրում են 35 տոկոս բանվորներ: «Բ» ու
շակում միջնակի հեղափոխութիւնը՝ 5 տոկոս բանվոր,
նեղակայումս՝ մոտ 50 տոկոս:

Ահա և տվյալներ ամբողջ Միութեան մասին—
«Քաղաքները բանվորական բնակչութիւնը տեղավոր-
ված եր գլխավորապէս մեկ սենյակ ունեցող բնակա-
րաններում, նկուղներում, կիսանկուղներում և զանա-
զան անհարմար շէնքերում, ուր մի անկյուն հատակա-
վում եր բնակութեան համար: Պետրոգրադում 1912 թ.
ապրիլի անկյուններում բնակվողները թիվը հասնում
էր 150 հազարի, նկուղներում և կիսանկուղներում, 1
և կեսից յերկու քառ. մետր տարածութիւններում, պա-
տարովում էլին 63.000 հոգի: Բախմուտի շրջանում
(Դոնբաս), բժիշկ Լյաշչենկոյի հետազոտութեամբ,
1638 բանվորական բնակարանների 40 տոկոսը կիսա-
գետնախոր եր, մեկ յերրորդ մասը՝ ամենեկին առաւ-
տաղ չունէր, իսկ յերկու յերրորդ մասը՝ հոգե հատակ
ունէր: Անդամ նախկին ցարական մայրաքաղաքում, Ս.
Պետերբուրգում, նախկին քաղաքային սանիտարական
հանձնաժողովը 1910 թ. տվյալներով, ջրային բանվոր-
ներն ապրում էլին աստենիգացիոն նախնում, վորոն-
ցով աղբն են ծովը թափում» (տե՛ս «Նյութեր ԽՍՀՄ-ի
կամունալ և բնակարանային տնտեսութեան դրութեան
չուրջը», Յա. Վ. Պոլույանի խմբագրութեամբ, 1931
թ., էջ՝ 12):

Բուրժուազիայի իշխող խավերը բնակարանային
հարցով զրարվում էլին միայն այն դեպքում, յերր դա

անմիջապէս սոցալնում եր կապիտալիստական կարգերի
բարեկեցութեանը: Այսպէս, որինակ, Փարիզի հայտնի
վերապլանովորումը նապոլեոն III-ի որով, յերր Փա-
րիզի սրէֆեկտ Ոսմանը, բարրեկազային կովի հնա-
րավորութիւնը թուլացնելու համար Փարիզի նեղ փո-
ղոցներում և նորանցքներում, վորոչեց քանակել հին
բանվորական թաղամասերը և լայն փողոց-բուլվարներ
դրել: «Արդյունքը միշտ միջնուշնն և, — դրում եր Են-
գելսն այս առթիւ, — ինչքան ել տարբեր լինեն առիթնե-
րը, ամենակեղտոտ նորանցքները և ծուռումուռ փո-
ղոցներն անհետանում են՝ ի մեծ սպասութիւն և
սոցալնական անհետանում են՝ ի մեծ սպասութիւն
այդ խոշոր հաջողութեան
սոցալնական, բայց նրանք դարձյալ բանում են մի այլ վայ-
րում, հաճախ անմիջապէս նախկինն մոտիկ»:

Մոսկւայի քաղաքային վարչութեան միջոցով 1913
թ. հրատարակված «Մոսկւայ քաղաքի ժամանակակից
տնտեսութիւնը»-ում կարդում ենք նախկին «քաղաքի
հայրերը» (ինչպէս կոչում էլին իր ժամանակին քաղա-
քային դումայի անդամներին) հետեւյալ ակամա խոս-
տովանութիւնը. «1879 թ., նկատի ունենալով ժան-
տախտի ծախալումը, քաղաքային վարչութիւնը նորից
հարց բարձրացրեց բարեկապիւն քաղաքային բնակչու-
թեան այն մասի դրութիւնը, վոր ապրում է գիշերա-
նոցներում... Ապա հարցը դարձյալ բնում և մի քանի
տարի և միայն 1884 թ. խոլերայի մոտեցումը ստիպում
և հետապնդութեան յենթարկել վարակի ոջախները, վա-
րոնք երանորոնացած էլին գիշերանոցներում... 1886 թ.
վորովայնի տիֆը դարձյալ պատճառ և դառնում այդ
հարցի հարուցման» (էջ՝ 177): Այլ խոսքով, Մոսկւայի
բուրժուազիան հիշում եր բնակարանային հարցի մա-

[illegible]

Այս հետամնաց քաղաքային տնտեսությունը իմ-
պերիտիկատական և քաղաքացիական պատերազմների
ժամանակ տարջ քայքայման յենթարկվեց :

Ըստ այն հաշվարկումների, վորը բերում է պրոֆ-
Լյուրիմովը. «Մեր հաշիվը ոտարյերկըյա կապիտա-
լիստներին» բրոշյուրում, ԽՍՀՄ-ի քաղաքները քաղա-
քայիական կոնվների տարիներն 2-100 միլիոն ուեր-
լու վնաս կրեցին: Մի շարք քաղաքներ անախջապէս պա-
տերազմական դործողությունների դոտումն եյին պա-
նովում և ծաշատիճան տուեցին ինտերվենտների
ձեռքից: Այն քաղաքներն էյ, վորոնք անախջապէս չը-
տուեցին պատերազմից, տարիներով իրենց անտեսու-
թյան վերականգնման ու վերանորոգման վոչ մի աշխա-
տանք չկատարելով՝ նույնպէս լիախառար անկման վի-
ճակի հասան:

Առաջին շրջանում իր գլխավոր ուղղորդվածությունները իր սոցիալիստական ինդուստրիալիզմի և գյուղատնտեսության կոլեկտիվացիան հարցերին նվիրելով, կուսակցությունը և խորհրդային իշխանությունը քաղաքային տնտեսության հարցերին բավականաչափ ուշադրություն կարողացան դարձնել միայն վերջին 3 տարվա ընթացքում, յերբ արդեն վերջնական իրադրություններ ստեղծված: Այդ 3 տարվա ընթացքում մենք զգալի հաջողություններ ունեցանք: Յեթե 1926 թ. հունիսյան պլանումում բնակչինարարության հարցի մասին գեկուցող ընկ. Շմիտլը 2 տնտեսական տարվա հատկացումների համար մոտ 350 միլ. ռ. թիվն էր բերում, ապա հենց միայն 1931 թվականին մենք բնակչի-

նորարարության մեջ ենթ զնույմ 1.156 միլ. ռ., իսկ վերջին 5 տարույմ իՍՆՄ-ի բնակիչներարարության մեջ դբբ-ված է յեղել մոտ 3 և կես միլիարդ ռ. : Կոմունալ տնտեսության մեջ անցյալ տարի դրվեց 413 միլ. ռ., իսկ այս տարի՝ 515 միլ. : վերջին 3 տարույմ կոմունալ տրնտեսության մեջ դրված է 1.108 միլ. ռ. :

Լալյն ծաղլալ ստաղալ ընակարանային շինարարու-
թյունը: 5 տարում շինվել է 29 միլ. քառ. մետր ընա-
կելի տարածություն: Տրամալաթի ցանցը 1915 թ. 2089
կելի տարածութից հասալ 2437 կմ.-ի 1930 թ.: Մի շարք քա-
ղաքներում կառույցվեցին տրամալաթի նոր ձեռնարկու-
թյուններ (Բաղու, Նոգլինսկ, Ստարայա Ռուսսա, Վո-
րոնեժ, Տուլա, Պերմ, Մինսկ, Ստալինո, Վլեննիցա,
Ջինովյեվսկ): Դոիրադրված մարդկանց թիվը 1915 թ.
914 միլիոնից հասալ 2.750 միլ. հոգու 1929-30 թ.:
Ջրմուկների ընդհանուր թիվը 1931 թ. հասել է 333-ի,
այսինքն ալիլացել է 114-ով: Հաստատված է ալտո-
բուսային յերթեվեկություն 100-ից ալիլի քաղաքում:

[illegible]

այդպիսին են կապիտալիստական ռադիկալացման և
սոցյալեստիկ շարժում «մոնիցիդալ սոցիալիզմ» սոցիալ-
ֆաշիստական գործիչների գաղափարական քաղաքա-
կանութեան արդյունքները:

Առանձնապես մեծ է բնակարանային շինարարու-
թյան ճգնաժամը ՀԱՄՆ-ում: 1930 թ. ՀԱՄՆ-ում շին-
ված է 435 միլ. դոլլ. բնակելի տներ, 1928 թ.՝ 1.512
միլ. դոլլ.-ի դեմաց, անկում՝ ալիքի քան 3 անգամ:
Միևեռային ժամանակ թափուր բնակարանների տոկոսը,
բուրժուական վիճակագիրների նվազեցրած տվյալնե-
րով, ՀԱՄՆ-ի խոշոր արդյունաբերական քաղաքներում
հասնում է 26—28-ի: Չիկագոյում քաղաքային տնտե-
սությունը լիովին անանկացավ, պարտք թողնելով մոտ
2 միլիարդ դոլլար: Նույնպիսի աղետալի դրություն մեջ
է գտնվում նաև Գերմանիայի քաղաքային տնտեսու-
թյունը: Գերմանիայի միայն խոշոր քաղաքների պարտ-
քը 1931 թ. սկզբին հասավ 2 միլիարդ մարկայի: Բեռ-
լինում բողոքով են կանգ և առել բնակարանային շինու-
թյանը, չնայած այդ քաղաքում 25 հազար սույն
չունեցող բնատնիքներ կան, 40 հազար նկուղային բնա-
կարաններ և 113 հազար յենթավարձակալներ: Նույն-
պիսի ծանր դրություն մեջ է նաև Վիեննայի քաղաքա-
յին տնտեսութունը, վորը կատարվում են սոցիալ-
ֆաշիստները:

դ) Վերակառուցել և զարգացնել ֆալաֆային տրե-
սպորտը համաձայն սոցիալիստական վերակա-
ռուցման արագ տեմպերի:

«Ներկայումս վերականգնման պրոցեսն ավարտե-
լով հանդերձ, այնտեղ, ուր քաղաքային տնտեսություն-

նը դեռևս լիովին չի վերականգնված, գլխավոր խն-
դիրն է ծավալել քաղաքային տնտեսության ընդլայն-
ման, վերակառուցման և պարզացման աշխատանքները,
յենեկով այն պահանջներից, վորոնք ներկայումս առա-
ջադրում են լիեզուրացման բուռն տեմպերը քաղա-
քային բնակչության աճումը և լայն աշխատավոր մաս-
սաների կուլտ-լենցյալային պահանջների աճումը...

Հնգամյակի համար միջոց պայքարում, սոցիալիս-
տական շինարարության հետագա նվաճումների, սո-
ցիալիստական ձեռնարկությունների առաջադրու-
թյան, աշխատավորների նյութական-լենցյալային
պարմանների բարելավման, կուլտուրական վերելքի և
նրանց ստողչության պահպանման, ուսուցիչ աշխատա-
վարձի անչեղ աճման համար միջոց պայքարում քաղա-
քային տնտեսության հարցերը (բնակարանները, ջրա-
մատակարարումը, լույսը, տաքացումը, կոյուղին,
քաղաքային արանսպորտը, արտաքին բարեկարգու-
թյունը, բազնիքները, բնակարանները, հասարակական
սնունդը) ստանում են խոշորագույն նշանակութուն»
(Պլենումի բանաձևվեց):

Չնայած այն մի շարք խոշորագույն նվաճումնե-
րին, վորը ձեռք բերին կուսակցությունն ու թորհրդա-
յին իշխանությունը վերջին մի քանի տարիներում,
քաղաքային տնտեսությունը զգալիորեն յետ է մնում
այն պահանջներից, վորպիսիք առաջադրում են նրան
մեկ կողմից՝ աճող արդյունաբերությունը, մյուս կող-
մից՝ քաղաքի բանվորական և աշխատավորական լայն
մասսաները: Քաղաքային տնտեսությունը նեղ տեղ և
դատնում արդյունաբերության հետագա աճման գոր-
ծում, հատկապես արդյունաբերական նոր շրջաններում

տաղրանքը 9 տոկոսից բարձրացել է 20 տոկոսի, իսկ ելեքտրոտեխնիկական արդյունաբերությունը՝ 1,5 տոկոսից՝ 10,5 տոկոսի:

Մոսկվայի վողջ արդյունաբերությունն ընդհանուր արտադրանքը նախապատերազմյանի համեմատությունը աճել է 3 անգամ, ի հաշիվ, գլխավորապես, ելեքտրոտեխնիկական արդյունաբերության, վոր աճել է 10 անգամ, և մետաղագործական արդյունաբերության, վոր աճել է 5 անգամ:

Հեղափոխությունից հետո կառուցվել են 50 նոր ֆարրիկաներ և գործարաններ (ելեքտրոգործարան, ժամացույցի 2 գործարան, ելեքտրամոտորի գործարան № 1, հաղվալյուտ երկեռնոների գործարան և այլն): Վերակառուցվել են 155 հին ֆարրիկաներ և գործարաններ (ԱՄՈ, Դինամո, Ելեքտրոսվետ, «Կարմիր Պրոլետար» և այլն): Ներկայումս կառուցվում են 35 ձեռնարկություններ՝ 440 միլ. ու. հիմնական կապիտալով (2 ինտերումենտալ ղեղանոներ՝ «Ֆրեդեր» և «Կալիբր» վորոնք ամենից հուժկուն են ամբողջ աշխարհում, «Շարիկոպողչիպիկ», զաղգյահաշիմական գործարան և այլն):

Մոսկվայի արդյունաբերությունն աչքի չե ընկնում իր ձեռնարկությունների կենտրոնացված բնույթով: 193 ձեռնարկություններից 165-ը մեկական միլիոն ոտբլուց ավելի հիմնական կապիտալ ունեն, այդ թվում 37-ը՝ 2,5-ական միլ. ոտբլուց ավելի, 22-ը՝ 5-ական միլիոնից ավելի, 12-ը՝ 10-ական միլիոնից ավելի և 3-ը՝ 25-ական միլիոն ոտբլուց ավելի: Այս ձեռնարկություններում կենտրոնացված է Մոսկվայի ար-

դյունաբերության ընդհանուր հիմնական ֆոնդերի 80 տոկոսը և Մոսկվայի ամբողջ բանվորության 60 տոկոսը:

Մոսկվայի ազգայնակությունը 1912 թ. 1.618 հազար հոգուց բարձրացել է 2.800 հազար հոգու՝ 1931 թ.: Աճում՝ 73 տոկոսով: Արդյունաբերության, գլխավորապես ծանր արդյունաբերության վիթխարի աճումը և այն արժատական փոփոխությունները, վոր պիտի մտցրեց հեղափոխությունը բովանդակ յերկրի եկոնոմիկայի և սոցիալական կառուցվածքի մեջ, ուժգին արտահայտություն ունեցան Մոսկվայի ազգայնակության սոցիալական կառուցվածքի վրա: Մինչդեռ անաչխատ տարրերի թվը կրճատվել է և 100.000-ից հասել է 7000 հոգու, յենդային արդյունաբերության զբաղված բանվորների թվը 142 հազարից բարձրացել է 350 հազար հոգու: Հատկապես չմեղուցիչ չափեր ունի մետաղագործների թվի աճումը: 1913 թ. 22 հազարի զիմաց 1931 թ. մենք ունենք 130 հազար մետաղագործ: Վարձու աշխատանք կատարողների թվի տեսակարար կշիռն ինքնագործունյա բնակչության բնդհանուր կազմում 1931 թ. հասել է 76 տոկոսի:

Յեթե մինչև պատերազմը բանվորների մեծ մասը Մոսկվայում ապրում եր առանց ընտանիքների, վորոնք իրրե կանոն, մնում էյին գյուղում, ապա ներկայումս այդ յերեկությունը արդեն ավանդության շարքն է անցել: Մինչև հեղափոխությունը Մոսկվայում ապրող ընտանիքի մեծին ընկնում եր 0,4 ընտանիքի անդամ, այժմ ընկնում է 3,6 ընտանիքի անդամ:

Մոսկվայի զարձեղ է համատարած գրագիտության զարգաղ, այնինչ 1917 թ. այնտեղ անգրագետները կազմում էյին 25 %: Յեղ այդ այն ժամանակ, յիրք աճել

ե կանանց տեսակարար կշիռը (մինչև հեղափոխությունը 1000 տղամարդու դիմաց կար 700 կին, իսկ այժմ 1050):

«Մոսկվայի արդյունաբերության հետազա դարգացումն ու վերակառուցումը, արդյունաբերության նոր ճյուղերի բուռն տեմպերով ծափալվելը և կուլտուրական հաստատությունների ընդարձակումը վերջին տարիներում հսկայական չափով բարձրացրել են քաղաքային տնտեսությանն առաջադրվող պահանջները» (պլենումի բանաձևից):

Իսկ ինչպիսի դրության մեջ և ներկայումս Մոսկվայի քաղաքային տնտեսությունը, վորին աղբյուրի խոշոր պահանջներ են առաջադրում բանվորական մասսաները: Մոսկվայի քաղաքային տնտեսությունը հեղափոխությունից հետո, հատկապես վերջին տարիներում, զգալիորեն աճել է: Յեթե հեղափոխության առաջին տարիներին խորհրդային իշխանության գլխավոր խնդիրն էր բանվորներին դուրս բերել ծայրամասերի նկուղներից ու կիսախարխուլ բնակարաններից և բնակեցնել բուրժուազիայից խլված լուսավոր ու ընդարձակ բնակարաններում քաղաքի կենտրոնական մասերում, ապա վերջին տարիների ընթացքում գլխավոր խնդիր էր հանդիսանում ինչքան կարելի չէ մեծ քանակությամբ նոր տներ և ամբողջ բանվորական ավաններ կառուցել: Այն կես միլիոն բանվորների ու աշխատավորների թվին, վորոնց հեղափոխությունը բնակեցրեց բուրժուական տներում, յեկան ավելանալու նորակառույց տներում բնակվող 450 հազար հոգին, վորից 70 %-ը բանվորներ: Բնակարանային շինարարության ընդլայնման հետ միասին, նախապատերազմ-

յանի համեմատությամբ զլալի աճում ունեցան— տրամվայի ցանցը (61 %-ով), տրամվայի վագոնների թիվը (118 %-ով), ջրմուղային ցանցը (80 %-ով), ջրի հայթաթումը (218 %-ով), կոյուղիների ցանցը (40 %-ով) և այլն:

Շնորհիվ բանվորական ու աշխատավորական մասսաների թե՛ նյութական և թե՛ սոցիալ-կուլտուրական սպասարկման ասպարիզում ձեռք բերված նվաճումների, նախապատերազմյանի համեմատությամբ չափազանց իջավ մահացությունը Մոսկվայում: Յեթե մինչև պատերազմը 1 տարեկանի չհասած 100 յերեխայից մեկուսում էր 27-ը, ապա 1930 թ. այդ տոկոսն իջավ 12-ի: Յեվրոպայի գլխավոր մայրաքաղաքներում 1929 թ. ծնվածների և մեռածների թվին վերաբերյալ հետևյալ աղյուսակը ցույց է տալիս, վոր սոցիալական առողջապահության բնագավառում մենք արդեն հասել և անցել ենք կապիտալիստական յերկրներին:

Գ. Ա. Ղ. Ա. Ք. Ն. Ե. Ր.	Ծնվածների թիվը 1000 հ.	Մեռածների թիվը 1000 հ.	Բնական աճ.
Մոսկվա	21,7	12,9	8,8
Լոսգոն	15,7	13,8	1,9
Փարիզ	14,8	15,1	0,3
Բեռլին	9,6	12,1	2,5
Վիեննա	8,8	13,5	4,7

(«Նյուիթեր Մոսկվայի քաղաքային տնտեսության մասին», հրատ. Մոսկվայի խորհրդի, 1931 թ., էջ 7)
Մական, չնայած այս բոլոր նվաճումներին, Մոսկվայի քաղաքային տնտեսությունը խիստ հետ է մնում Մոսկվայի արդյունաբերության, ազգաբնակչության և

վերջինիս կուլտուրական պահանջները տճման տեմպերից: Մոսկվայի քաղաքային տնտեսութեան հետամնացութեան պատճառ են հանդիսացել մի ամբողջ շարք որոշակի տվյալների հետ միասին նաև կոմունալ մարմինների աշխատանքի խոշոր թերութիւնները: Վերջին ժամանակներս թե՛ Մոսկվայի կոմիտեն և թե՛ կենտրոնական կոմիտեն մեծ ուշադրութիւն նվիրեցին Մոսկվայի քաղաքային տնտեսութեան զարգացման և վերակառուցման հարցերին: Մասնավորապես այն, վոր կէ-ի վորոշմամբ Մոսկվայի առանձնացվեց, իբրեւ վարչատնտեսական և կուսակցական միավոր՝ իր վարչական մարմիններով և իր բյուջերով:

բ) Նրավալի բնակարանային շինարարութիւնը և բնավարական մասսաների կեցեցողային կարիքների սպասարկման գործը

Չնայած նրան, վոր Մոսկվայի բնակարանային ֆոնդը հեղափոխութիւնից հետո զգալի չափով աճել է (միայն վերջին 5 տարվա ընթացքում շինվել է 5000 նոր տուն՝ ավելի քան 2 միլ. քառ. մետր ընդհանուր տարածութեամբ), բայց Մոսկվայի բնավորութեան կարիքները բավարարելու համար դեռևս խոշոր քանակութեամբ տների շինարարութիւն և պահանջվում է: Կէ-ի պլենումը վորոշում ընդունեց առաջիկա 3 տարու Մոսկվայի խորհրդի բյուջեով կառուցել մոտ կես միլիոն հոգու համար տներ, չհաշվելով կոռպորատիվ և այլ շինարարութիւնը, ինչպես նաև նոր հարկերի կառուցումները: Այս տարվա նոր բնակարանային շինարարութեանը հատկացված է 80 միլ. ռ., 100.000 հո-

դու բնակարանային կարիքները բնավարարելու հաշվով:

Կէ-ի մյուս կարեւոր դիրեկտիվն է նրա այն վորոշումը, վորով անհրաժեշտ է համարվում, վոր տնտեսական մարմիններն իրենց հաշվին, արդշունարե-րական շինարարութեան դուզքնթաց, ծավալեն նաև բնակարանային շինարարութիւն այն բանկորների և տեխնիկական կադրերի համար, վորոնք ներդրավելու են այդ նոր արդշունարեական շինարարութեան մեջ: Արդեն այս տարվա համար հրահանգված է տնտեսա-կան միավորումներին ընդարձակել բնակշինարարութիւնը Մոսկվայի ներկայումս կառուցվող և վերակա-ռուցվող դործարանների համար:

Միևնույն ժամանակ կարևորագույն խնդիր է վերանորոգել ջեռուցման տնտեսութեան տները, ջրմուղը և այլն: Առանձին ուշադրութիւն պետք է դարձնել կենսադործելու Մոսկվայի կոմիտեի այն վորոշումնե-րը, վորոնց համաձայն պետք է փոքրացնել տնային վարչութիւնները (ապատրեստացում) և այնպես կազմակերպել այդ վարչութիւնները, վոր միանգամայն վերացվի դիմադրելութիւնը տնային տնտեսութեան մեջ, խիտտ պատասխանատվութիւն դրվի յուրաքան-չյուր աշխատավորի վրա նրան հանձնարարված գործի համար և բանվորական ակտիվութիւնն ու հասարա-կայնութիւնը առավելագույն չափով ներդրավի տը-ների վերահսկողութեան ու կառավարման դործում:

Բնակարանային հարցը սերտորեն շաղկապված է բանվորական մասսաների հիմնական կենցաղային կարիքների և պահանջների սպասարկումը կուլեկտիվացման յենթարկելու խնդրի հետ: Աշխատավոր կանանց

(տնային տնտեսուհիներ, տնային աշխատողներ և այլն) լայն մասսաներին արտադրութեան մեջ ներգրավելու հապաղելութեամբ, խնդիր և դրվում ամեն կերպ զարգացնել հասարակական ճաշարանները, թեյարանները, նախաճաշարանները, մանկապարտեզները, հրապարակները, մսուրները և բանվորական ընտանիքի հասարակական սպասարկման միացած բոլոր տեսակները, վերսկսել միայն կարող են կնոջն ազատագրել անհատական տնային տնտեսութեան ճնշումից:

«Կիրը շարունակում և մնալ տնային ստրկուհի, — դրում եր Լենինը, — չնայած բոլոր ազատագրական ուրենքներին, վերսկսեալ նրան ճգնում, խնդում, բլթացնում, ստորացնում և տնային մանր տնտեսութեանը, դամելով նրան խոհանոցին ու յերեխաներին: Հափշտակելով նրա աշխատանքը վայելելու համար անարտադրական գործունեութեամբ, ջլալանացնող, մաշող, բլթացնող մանրունքով: Կանանց խակական ազատագրումը, խակական կոմունիզմը կսկսի միայն այնտեղ և այն ժամանակ, ուր և յերբ պայքար կսկսվի (պետութեան տեղ գարձած սրբուհարարաբանի ղեկավարութեամբ) այս մանր տնային տնտեսութեան դեմ, կամ ավելի ճիշտ, դա մասսայական վերակազմութեան միջոցով խոշոր սոցիալիստական տնտեսութեան կիլերածվի» (Լենին, 1-ին հրատ., XVI հատոր, էջ՝ 256-257):

Դեռևս հեղափոխութեան առաջին տարիներին Լենինի տված այս դիրքավորման տեսակետից խոշորագույն նշանակութիւն ունի Կի-ի այն վերոշումը, վորի համաձայն պետք և այնպիսի քանակութեամբ ծախել մանկապարտեզների, հրապարակների և մսուրների ցանցը, վորպեսզի 2 տարվա ընթացքում հնարավոր լի-

նի ընդգրկել արդյունաբերութեան մեջ զբաղված բանվորները բոլոր յերեխաներին:

գ) Արմատայես փոխել Մոսկվայի ջերմային բալանսի կառուցվածքը և զարգացնել տեպլոֆիկացիան

Ելեկտրոմատակարարման ասպարիդում Մոսկվան հեղափոխութեանը հետո նախապատերազմյան մակարդակից մեծապես առաջ և անցել: Մոսկվայի ելեկտրոկայանների կարողութիւնը բարձրացել և 158 հազար կիլ. ժամվա, նախապատերազմյան չրջանի 78 հազար կիլ. ժամվա դիմաց: Ելեկտրական եներգիայի սպառումն 141 միլ. կիլ. — ից բարձրացել և 754 միլ. կիլ. — ի, կամ ավելի քան 5 անգամով: Բայց, չնայած ելեկտրոմատակարարման այս խոշոր ավելացման, արդյունաբերութեան և աղագրականութեան սրահանջները շատ ավելի յեն այդ աճումից:

Անցյալ տարվա ձմեռվա ջերմային դժվարութիւնները Մոսկվայի առաջ դրին նրա ջերմային բալանսն արմատապես փոխելու հրամայական խնդիրը: Հեռու վայրերից փոխադրվող վառելանյութի փոխարեն (Գոնբասի ածուխ, նավթ), վորը գերակշռում և այժմ Մոսկվայի վառելանյութային բալանսում, խոշոր կաթնայանի սարքավորումները այժմ փոխանցվելու յեն տեղական վառելանյութի (տորֆ, Մոսկվայի չրջանի ածուխ) գործածութեան և միաժամանակ առաջնադաս չափով նվազեցնելու յեն փայտի վառելանյութի տեսակաբար կշիռը:

Յենթամոսկովյան ավազանի այս տարվա ծրագիրը նշված և 5 միլ. առնն ածուխ: Տորֆի ծրագիրը նշված և 5,3 միլ. տոնն, 1930 թ. 2,5 միլ. տոննի դիմաց:

Բայց Մոսկվայի ելեկտրական և ջերմային եներ-

դիւայի արագ աճող պահանջները լիովին բավարարելու համար անհրաժեշտ է քաղաքի վողջ եներդետիկական անտեսութունը վճարար փոխանցել տիպլոֆիկացիայի ուղղութեամբ: Ինչպէս Մոսկվայի, այնպէս և վողջ Միւսկովյան, առաջին հերթին՝ հին (Քենինգշադ, Խարկով և այլն) և նոր (Չելյարինսկ, Մտալինգրադ և այլն) արդյունաբերական կոշոր կենտրոնների տեսլութիւնացման վճարան կուրս վերցնելու մասին պլենումի ընդունած վորոշումը վիթխարի նշանակութիւն ունի մեր վողջ շինարարութեան համար:

Տիպլոֆիկացիայի վիթխարի առաջելութիւնները նրանումն են կայանում, վոր մինչդեռ հին, այսպէս կոչված կոնդենսցիոն էլեկտրակայաններում ալրովոր վառելանյութի 70-ից մինչև 85 % -ն անողուտ կորչում է, ջերա-էլեկտրոկենտրոնները այդ կորուստներն ողտադործում են ջերմութիւն մատակարարելու համար թէ արդյունաբերութեանը և թէ բնակարաններին: Իդուր չեք, վոր — «Արդյունաբերական կուսակցութիւնը» ամեն կերպ խոչնդոտ էր հանդիսանում տեսլութիւնացիային: Ահա թէ ինչու պլենումը վորոշեց, վոր «հետադադում յերկրի էլեկտրիֆիկացիայի պլանում պետք է ամբողջ ծավալով հաշվի առնվի հուժկու ջերմա-էլեկտրոկենտրոնների ծավալուն շինարարութեան խնդիրը»:

դ) Մոսկվայի քաղաքային տրանսպորտի պլոքլեմի լուծման միջոցառումները

Քաղաքային տրանսպորտի հիմնական տեսակը Մոսկվայում տրամվայն է, վորն ընդգրկում է փոխադրումներ 90 % -ից ավելին: Մնացած 9-ից քիչ ավելի տոկոսն ընկնում է ավտոբուսին:

Մոսկվայի տրամվայը մինչև վերջերս չափազանց անբավարար էր աշխատում: Տրամվայները տնտեսութեան առողջացման, նրա ղեկավարիւթեան վերացման, խիստ աշխուշակալիւնայի հաստատման, վերանորոգման դործի լավացման և նման այլ խնդիրներին մասին Մոսկվայի կոմիտեյի ընդունած վորոշումն առողջացրեց տրամվայի աշխատանքը և վորոշ բեկում առաջացրեց այնտեղ: Բայց Մոսկվայի տրամվայների պարկի առկա կապը, անգամ նրա աշխատանքի լավագույն վորակական ցուցանիշների պայմաններում, ի վիճակի չէ դուրս բերել այն վիթխարի փոխադրումները, վորոնք դրված են նրա առաջ և վորոնք ամս-ամիս ու տարեց-տարի աճում են: Յեթե տրամվայի մեկ վազոնը բեռլինում փոխադրում է տարեկան 200.000-ից ավելի մարդ, ապա Մոսկվայի տրամվայի մեկ վազոնը փոխադրում է ավելի քան 600.000 մարդ: Այդտեղից են առաջանում տրամվայների խոշոր կուտակումները, մեծ հերթերը, յերթեկեկութեան ընդհատումները (այսպէս կոչված «խցանները»), բանվորների ու ծառայողների ուշացումներն աշխատանքից և այլն:

Հետեւյալ աղյուսակը ցույց է տալիս, թէ յեւրոպական մայրաքաղաքների համեմատութեամբ վազոնների ինչպիսի պահասութիւն է զգացվում Մոսկվայում:

Բ. Ա. Ղ. Ա. Բ. Ն. Բ.	ձառնադար հորդների տարեկան թիվը (մի- լիոններով)	Վազոններ թիվը
Մոսկվա	955	1,671
Վիեննա	629	3,955
Բեռլին	721	3,925
Փարիզ	727	3,152
Լոնդոն	1,076	2,750

(Երկհարկ.)

Մոսկվայի տրամվայների տնտեսութունը զարգացնելու նպատակով հարկավոր է առաջիկա 2 տարվա ընթացքում վազոնների թիվը հասցնել 3 հազարի, ավտոբուսների թիվը՝ 2 հազարի, ընդարձակել տրամվայի ցանցը 150 կիլոմետրով, առաջին հերթին տրամվայի 42 կիլոմետրանոց նոր ուղակի անցկացնելով Կամեր-Կոլլեժսկի վայրով:

Բայց միայն այս միջոցառումները չեն լուծի Մոսկվայի քաղաքային տրանսպորտի ամբողջ պրոբլեմը: Կի-ի պլենումը կարեւորագույն վորոշում ընդունեց այն մասին, վոր անհրաժեշտ է «անհապաղ սկսել Մոսկվայի մետրոպոլիտենի կառուցման նախապատրաստական աշխատանքը, վորը գլխավոր միջոց է հանդիսանում մարդկանց արագ և եփան փոխադրման պրոբլեմի լուծման գործում»: Մետրոպոլիտենի կառուցման հետ միասին, և նրա հետ կապված՝ նշվում է ներքաղաքային ելեկտրական յերկաթուղու կառուցումը, վորը Հյուսիսային, Հոկտեմբերյան և Կուբսկի յերկաթուղիներն անմիջապես կապում է քաղաքի կենտրոնի հետ:

Վորոնք են մետրոպոլիտենի առավելութունները: Առաջին—մետրոպոլիտենը թեթեւացնում է բազմամարդ կենտրոնական փողոցները: Յերկարդ—նաքաղաքային տրանսպորտի ամենաարագընթաց տեսակն է, մի ժամում անցնելով 30-40 կլմ. տարածութուն, տրամվայի մի ժամվա 12-15 կլմ. և ավտոբուսի քիչ ավելի կլմ. (15-20) արագության դիմաց: Յերրորդ—մետրոպոլիտենը լավագույն ձեւով է լուծում մարդկանց մասսայական փոխադրումների պրոբլեմը. այն ժամանակ, յերբ տրամվայի յեռավագոն կաղմը մի ժամում 18.000 մարդ փոխադրելու ունակություն ու-

նի (մեկ ուղղությամբ), իսկ ավտոբուսը 12.000 մարդ, մետրոպոլիտենը մի ժամում 50-60 հազար մարդ փոխադրելու ունակություն ունի:

Մետրոպոլիտենի ամենաթանգ տեսակը ստորերկրյա մետրոպոլիտենն է, վորը դրա հետ միասին ունի նաև այն պակասությունը, վոր այնտեղ բացակայում է բնական յույսը, իսկ մաքուր ող հայթայթելու համար սրահանջվում է թանգ նստող և լավ սարքավորւած վենտիլյացիա: Իսկ դրսի մետրոպոլիտենը (ելեկտրիֆիկացիայի յենթարկված ամեն մի արտափողոցային ուղիային—տրանսպորտը կոչվում է մետրոպոլիտեն), վորը կառուցվում է ցցապատնեշների կամ հատուկ դճերի վրա, ամեն տեսակետից լավագույնն է քաղաքային տրանսպորտի դանաղան տեսակների մեջ: Բայց քաղաքի կենտրոնում այս տրանսպորտը պիտանի յե միայն շատ յայն փողոցներում, վորոնցով ինչպես հայտնի յե, աչքի չի ընկնում Մոսկվան: Ահա թե ինչու Մոսկվայում պետք է կառուցել թե ստորերկրյա և թե դրսի մետրոպոլիտեն:

Թեև մետրոպոլիտենի համար մշակված ու հաստատված նախագիծ դեռևս չկա, բայց և այնպես այժմ ել կարելի յե ասել, պլենումում ընկ, Կազանովիչի բերած տլյայների հիման վրա, վոր առաջին հերթին պետք է սկսել յերկու դիւ—ստորերկրյա՝ Սոկոլ-նիկյան ուայոնից և Կալանչեվյան հրապարակից, Մյասնիցկայա փողոցով, Սվեբլովյան հրապարակի վրայով դեպի Խորհուրդների ասպրա պալատը (ուր այժմ գտնվում է փրկչի տաճարը), յերկրորդ՝ հիմնականում դրսի դիւ, վորոչ մասերն ել ստորերկրյա (կենտրոնական մասում)—Բալթիական կայարանից, Սա-

դովայա—Սամոսեհնայա փողոցներով, Տբուրնայա, Ջերֆինսկու և Նոգինի հրապարակներով, Պրոլետարական ուսյոնով մինչև Մոսկվա—Ռոգոօսկայա կայարանը։ Այս դժերն առաջին հերթին պետք է չինվեն նրա համար, փորովհետև նրանց չնորհիվ մեզ կհաջողվի թեթևագցնել կայարանամերձ հրապարակները սարսափելի կուտակումից ու բեռնափորումից, վերջինի այժմ չափազանց դանդաղեցնում է յերթեմեկութունը միջ միայն նույն վայրերում, այլև մերձակա փողոցներում, մասնավոր Մյաննիցկայա փողոցում։

Շնորհիվ միջ քաղաքամերձ յերկաթգծի ելևկտրիֆիկացման, քաղաքամերձ ելևկտրոլնացքները ելևկտրոքարչերի միջոցով ճանապարհորդներին Հյուսիսային և ալլ դժերից անմիջապես ու առանց մեկ դնացքից մյուս դնացքը նստելու կփոխադրեն քաղաքի կենտրոնը և Պրոլետարական ուսյոնը, քաղաքի հյուսիսից դեպի հարավ—արևելք, առանց անցնելու փակուղու կայարանների և կայանհեղձան հրապարակի մոտով։ Այն ճանապարհորդները, փորոնք պետք է դուրս գան կայանհեղձան հրապարակը, կարող են ստորերկրյա դժով նույնպիսի արագությամբ փոխադրվել քաղաքի կենտրոնական ուսյոնները, քաղաքի հյուսիս—արևելքից դեպի արևմուտք։

բ) Գաղապահայիկ և ստորերկրյա տնտեսություն

Քաղաքի փողոցների և հրապարակների ծածկանյութերը խոշոր նշանակություն ունեն ինչպես առողջապահության, այնպես էլ մասնավոր տրանսպորտի տեսակետից։ Հետևապես չնորհիվ ավտոմոբիլային յերթեմեկության ավելացման (Մոսկվայում առաջիկա

տարիներում նախատեսվում է կրկնապատկել ավտոմոբիլների թիվը—5.000-ից հասցնելով 10.000-ի) կատարելագործված ծածկանյութերը անհրաժեշտ են ինչպես ավելի արագ յերթի, այնպես էլ ավտոմոբիլային դուրքի խնայողության համար։

Փողոցների սալահատակման տեսակետից Մոսկվան յեվրոպական քաղաքների հետ համեմատած խիստ հեռ է մնացել։ Յեթե Բեռլինում փողոցները սալահատակված են 100 տոկոսով, Վիեննայում՝ 90 տոկոսով, ալլա Մոսկվայում ալլա տոկոսը 50-ից էլ ցածր է։ Պետք է ուշադրության առնել նաև այն, վեր Բեռլինում և Վիեննայում չկան ճալքարի սալահատակումներ, մինչդեռ Մոսկվայում ճալքարը 90 տոկոս է կաղմում, իսկ սալահատակման կատարելագործված տեսակները միայն 10 տոկոս։

Պլենումը հայտնություն ավելի Մոսկվայի փողոցներն ընթացիկ տարում ընդհանուր առմամբ 575 հազար քառ. մետր տարածությամբ վերափոխահատակման յենթարկելու ծրագրին։ Միաժամանակ պլենումը Մոսկվայի կաղմակերպություններին հանձնարարեց մշակել փողոցների սալահատակման պլան ալլալիսի հաշվով, վեր յերեք տարվա ընթացքում Մոսկվայի զլլալոր փողոցներում և հրապարակներում ճալքաքը փոխարինվի ավելի կատարելագործված ծածկանյութերով։

Փողոցների սալահատակման գործում խոշոր արդեակ էր հանդիսանում ստորերկրյա տնտեսության տնկագմակերպվածությունը։ Մոսկվայի ստորերկրյա տնտեսությունը 10-ից ավելի տերեր ունի (Ջրմուղ, Պյոտոգի, տեխֆոն և ալլն), և փորովհետև նրանց ալ-

Ըստ Վոյուժյուն ունեցող նախագծի (դեռ հանգա-
մանորեն մշակված և հաստատված չէ), վորը բերեց
ընկ, Կազանովիչը սլենսումում, այս միացումը յենթա-
դրվում է վոչ թե միակտուր ջրանցքի ձեւով, վորպի-
սին փորելը 200 կմ.—ի վրա սահաղին ծախք կնստի,
այլ Վոլգայի ափունքների (Ստարիցայի մոտ) և Մոսկ-
վա-դեաի միջևի դանվող բնական վտակների ամբողջ
սխառման ուղտադործելու միջոցով: Վոլգայի վրա կա-
ռուցվելու յե 40 մետրանոց ամբարտակ, ջուրն այնտե-
ղից հոսելու յե Սևորա և Իստրա դետերով դեպի
Մոսկվա—դետը: Այս նախագիծն իրադործելով, մենք
Մոսկվա-դետը ջրատառ կդարձնենք, իսկ Մոսկվան ել
նախահանդիսա քաղաք, բացի այն, վոր ամբողջովին
կլուծենք ջրամատակարարման սլորբերմը:

ե) Բաղափի սանիտարական դրույթունը

Ջրուղի համեմատությամբ առավել ևս հետ և
մնացել կոյուղիների ցանցը, վորի յերկարությունը
627 կմ. է, կամ քաղաքի փողոցների յերկարության
60 տոկոսը: Պլենումը Մոսկվայի կազմակերպություն-
ների առաջ խնդիր դրեց այդ ցանցը համապարեցնել
ջրամատակարարման ցանցին:

Միևնույն Ժամանակ քաղաքը սլատչաճ սանիտա-
րական վրության մեջ դնելու համար, պետք է առա-
վելադույն չափով մեքենայացնել կոմունալ ամառ-
տրանսպորտը:

Քաղաքի ամողջացման գործում առանձնապես մեծ
դեր պետք է խաղա կանաչ տունկերի, բուլվարների,
պարսեղների կադմակերպման, նմանապես քաղաքային
անտառային մասիվները (Սոկոլնիկ, Իզմայելովսկի

դաշնանոց, Պետրովսկի սլարկ և այլն) կուլտուրայի
և հանգստի որինակելի դրոսավայրերի վերածելու
ալխատանքը:

ը) Մոսկվայի պլանավորումը

Մոսկվան վոչ միայն չի ունեցել տնտեսության
դարգացման իր հնդամյա պլանը, այլև չի ունեցել
քաղաքի շինարարության պլանը, վորի հետևանքով
այդ շինարարությունը ծավալվել է տարերայնորեն,
ինքնահոսով, առանց քաղաքային տնտեսության գա-
նադան ճյուղերը բավարար չափով իրար չաղկապելու:

Կ—ի սլենսումը հանձնարարեց Մոսկվայի կազմա-
կերպություններին սկսել յուրջ, դիտակնորեն հիմ-
նավորված սլանի մշակումը՝ Մոսկվայի հետադա ըն-
դարձակման և շինարարության համար, ըստ վորում
պետք է յենել այն դերքավորումից, վոր «ի հակա-
դրություն կապիտալիստական քաղաքների, Մոսկվան
պետք է սլանավորման յենթարկել իրբել սոցիալիս-
տական քաղաք, ուր չպետք է թույլատրվի աղագնա-
կության խոշոր զանգվածներ, ձեռնարկությունների,
գլորոցների, հիվանդանոցների, թատրոնների, ա-
կումբների, խանութների, ճաշարանների և քյն, հա-
մարաճ մեծ կուտակումը փորելի հողամասերի վրա»:

Մոսկվայի սլանավորման այս դիրքավորումը
ետրորեն չաղկապված է սլենսումի մյուս դիրեկտիվի
հետ, վորը վերաբերում է ամբողջ ԽՍՀՄ—ի քաղաք-
ների սլանավորման և արդյունաբերության դասավոր-
ման: Այս դիրեկտիվի համաձայն, ներկայումս դոյա-
ցող խոշոր քաղաքային կենտրոններում չպետք է թույլ
տալ մեծաքանակ թվով ձեռնարկությունների կուտա-
կում և հետադա յայդ քաղաքներում արդյունա-

քերական նոր ձեռնարկութիւններ չկառուցել, առաջին հերթին՝ Մոսկվայում և Լենինգրադում 1932 թվականից սկսած այդպիսիք չսկսել և կառուցել»:

Պլենումի այս վորոշումը խոշորագույն քաղաքական ահա է: Նա նպատակ ունի արդյունաբերական նոր ոջախներ ստեղծել գյուղացիական շրջաններում և դրանով մոտաւորապէս դարձնել քաղաքի և գյուղի հակադրութեան վերջնական վոչնչացումը: Սոցիալիստական ծաւալուն արշավն ամբողջ Փրոնսով, յերկրի ինդուստրացման բուռն աճումը և գյուղատնտեսութեան սոցիալիստական վերակառուցման վիթխարի տեմպերը մեզ մոտեցրել են ապագա կոմունիստական հասարակարդի կազմակերպման այն մեծ պլաններէ իրագործմանը, վոր տվել են իրենց հանձարեղ յերկերում պրոլետարիատի մեծ ուսուցիչները: Այսպէս Եմգէլսը «Լենտի-Յյուրինգ»-ում գրում էր—«Միայն այն հասարակութիւնը, վոր ընդունակ է ներդաշնակորեն չարժման մեջ դնել իր արտադրական ուժերը համաձայն միասնական ընդհանուր պլանի, ի վիճակի յե այնպէս կազմակերպել նրանց, վոր հնարավոր լինի հաւասարաչափ բաժանել խոշոր արտադրութիւնը ամբողջ յերկրում, լիովին համապատասխան նրա սեփական դարգացման և արտադրութեան այլ տարրերի պահպանման ու դարգացման: Այսպիսով, քաղաքի և գյուղի հակասութիւնները վերացումը, վոչ միայն հնարավոր է, այլ և նա, ի շահ արդյունաբերական և հողագործական արտադրութեան, ինչպէս և հասարակական առողջապահութեան նկատառումներով, դարձել և ուղղակի անհրաժեշտ»:

Յեթի կապիտալիզմի պայմաններում քաղաքի և

գյուղի հակասութիւնների դարգացումը հանդում էր այն բանին, վոր, Մարքսի սրտեա արտահայտութեամբ, քաղաքային ազդարնակութիւնը Փիլիքապէս ալլասերվում էր, մինչդեռ գյուղականը ալլասերվում էր մոտաւորապէս, ապա սոցիալիզմի դարգացումը վերջոյում է այդ հակասութիւնը և վերջ է դնում այդ պրոցեսներին:

3. ԽՍՀՄ-ի ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՆՈՒՄԸ

ա) Արագացնել քաղաքային տնտեսութեան զարգացման տեմպերը արդյունաբերական շինարարութեան տեմպերի և պլանների համապատասխան

Այն դրութիւնը, վորի մեջ գտնվում է ներկայումս ԽՍՀՄ-ի քաղաքային տնտեսութիւնը, թեպէտ և վերջին տարիների ընթացքում ունեցել է զգալի նվաճումներ,—չի կարող բավարարել բանվոր մասսային յիւթական-կենցաղային և կուլտուրական այն ների նյութական-կենցաղային և կուլտուրական այն բոլոր պահանջները, վորոնք ծնունդ են առել հեղափոխութեան պրոցեսում և գնալով հետզհետե ավելացել են:

Նոր շրջանը նոր ձեւով է մեզ առաջադրում քաղաքի պրոբլեմը վերակառուցման շրջանում: Մենք պետք է վերակառուցենք հարյուրավոր հին քաղաքներ, պետք է վերակառուցենք հարյուրավոր հին կարգերից և վոր ժառանգութիւն ենք ստացել հին կարգերից և վորոնք բուռն վերելք են ունեցել վերջին տարիներս: Մենք պետք է կառուցենք հարյուրավոր և հազարավոր նոր քաղաքներ՝ արդյունաբերական նոր կենտրոնների յաղայի վրա, նմանապէս ՄՏԿ-ների, խորհրդատեսութիւնների և խոշոր կուլտեսութիւնների բազայի

վրա: Շուկայի և շուկայական հարաբերությունների դարգացման հիման վրա բարձրացած հին քաղաքի փոխարեն, պրոլետարիատը կառուցում է արտադրական բազայի վրա սոցիալիստական տիպի նոր քաղաքների հոծ դանց:

Ահա թե ինչու այս պայմաններում վերթխարի նշանակություն է ստանում քաղաքային տնտեսությունը դարգացման տեմպերի հարցը: Երա համար ել կհանդիմանում վերջին արժեք արագացնել այդ տեմպերը «արդյունաբերական շինարարության տեմպերին և պլաններին համապատասխան»: Ինչպես արդյունաբերական պլանների կատարման համար մենք ստանձնացնում ենք հարվածային շինարարություններ և դործարաններ, այնպես ել բնակարանային ու քաղաքային շինարարության ֆրոնտում «հիմնական ներդրումների գլխավոր մասը, հատուկ ցուցակի համաձայն, պետք է հատկացնել արդյունաբերական և քաղաքային հիմնական կենտրոններին այնպիսի հաշվով, վոր այդ քաղաքների շինարարությունն ապահովված լինի բոլոր անհրաժեշտ նյութերով և սարքավորումով»:

բ) Նոր շինանյութեր

Կոմունալ-բնակարանային շինարարության ծավալման համար բացառիկ նշանակություն են ստանում նոր շինանյութերը—սիլիկատ-որգանիկը (պատրաստվում է կրից, տրեպելյան կավից ու խարտուղքից և դործածվում է իբրև պատ շարելու նյութ), ֆիրրոլիտը (պատրաստվում է թելառատ փայտանյութերից—փայտի տաշեղից, խրտալից, կենաֆից, դարմանից), բետոնային քարը, տրեպելյան կավից շինված

անամեջ աղյուսը և այլն: Նոր շինանյութերի լայն դործածությունը կհեղափոխականացնի մեր շինարարության մասշտաբն ու տեխնիկան:

Տեղական կադակերպությունները, առաջին հերթին քաղաքային խորհուրդները, բավականաչափ ուղղություն են դարձրել նաև տեղական շինանյութերի արտադրությանը, քարի, խճի ու ավաղի հանույթին, բնակարանների և քաղաքային տնտեսության ամենապարզ կահավորման արտադրությանը, ինչպես նաև դեֆիցիտային կահավորումների փոխարինմանը: Անհրաժեշտ է քաղաքային խորհուրդների և բանվորական լայն մասսաների նախաձեռնությունն ու ակտիվությունը մոբիլիզացիայի յենթարկել այս հարցերի շուրջը:

գ) Կազմակերպել կոմունալ սարքավորման

արտադրության գործը

Մեր ամբողջ ժողովրդական տնտեսության մեջ առանձնապես հետամնաց բնագավառ է հանդիսանում կոմունալ սարքավորման արտադրությունը: Այս ապարիլում մենք դեռ մինչև որս ել խոշոր չափով կախում ունենք արտասահմանից, և հաճախ հարկադրված ենք լինում ներմուծել ամենապարզ մեքենաներ և սարքավորումներ մեր քաղաքային ձեռնարկությունների համար:

Շնորհիվ վերջին տարիներում ունեցած մեր խոշոր նվաճումներին, հիմա արդեն հնարավոր է դառնում մեզ մոտ ևս կոմունալ սարքավորման արտադրությունը լայն չափով զարգացնելու հարցը: Արդ-

դյունաբերութեան այս չափազանց ցրված ու տեխնիկապես հետամնաց ճյուղը կազմակերպչորեն ձեւավորելու նպատակով, կի-ի պլենումը վորոշեց ՆՍՀՄ-ի ԺՏԳՆ-ի սխտեմում տեղծել հատուկ միավորում, այնպիսի հաշվով, վոր նրա տնորինութեանը հանձնվեն համապատասխան գործարանները, ինչպէս նաև ձեռնարկվի նոր գործարաններէ կառուցումը:

Հիմնական գործարանները, վոր անոք ե մոտիկ ապագայում կառուցել, հետեւյալներն են, — յերկու գործարան՝ բաղնիքների և լվացքատների սարքավորումների, լվացքի մեքենաների, խոհանոցային կահավորման, գազային կրակարանների և վանանների արտադրութեան համար, մի հատուկ գործարան՝ տրամվայի վաղոններ շինելու համար, և նոր ավտո-գործարաններին կից առանձին ցեխեր՝ կոմունալ ավտոմոբիլներէ (ջրոլ, սղաւտար և այլն) արտադրութեան համար:

դ) Տնտեսական Խաշվարկի արմատացնել Բաղաւայի տնտեսութեան մեջ

Տնտեսական հաշվարկը և ուրիշ ստուգումը, վորը կուսակցութեան արմատացնում և ժողովրդական տնտեսութեան բոլոր բնագավառներում, մինչեւ որս չառ քիչ են թափանցել քաղաքային տնտեսութեանը: Շատ հաճախ կոմունալ ձեռնարկութեաններն աշխատում եյին առանց հաստատուն ֆինանսական պլաններէ: Ուստի կի-ի պլենումը հանձնարարեց Ֆին-ժողկոմատին «մշակել քաղաքային խորհուրդների ֆինանսական տնտեսութեան բարելավման և կոմունալ ձեռնարկութեանների ու բնակարանային տնտեսութեան

տնտեսական հաշվարկի փոխադրման մի շարք կոնկրետ միջոցառումներ»:

յե) Բաղաւայի տնտեսութեան մարմինները նոր կազմերով ամրացնել

Կոմունալ մարմինները դասակարգւոյն խորթ ու բյուրոկրատական տարրերից մաքրելու գործը մեր տնտեսութեան մյուս ճյուղերի համեմատութեամբ ըզգալիորեն ուշացել և: Այդ մարմինները պրոլետարական կազմերով ամրացնելու և այդ կազմերին պատրաստելու ու վերապատրաստելու հարցին տեղական կազմակերպութեանները բավականաչափ ուշադրութեան չեյին դարձնում:

Ինժեներ-տեխնիկական ուժերի թիվը կոմունալ տնտեսութեան մեջ չառ ցածր և: Այսպէս, օրինակ, 1930 թ. ՌՍՖՍՀ-ի կոմունալ տնտեսութեանում, կոմունալ-բնակարանային շինարարութեանում և վարչական ապարատում զբաղված եյին 2242 ինժեներ, 5563 տեխնիկ և 802 տնտեսագետ, այնինչ 4269 ինժեներ, 3222 տեխնիկ և 1138 տնտեսագետի կարիք եր զգացվում: ՌՍՖՍՀ-ի կոմունալ տնտեսութեան գլխավոր վարչութեան ավյալներով, ինժեներների և տեխնիկների 1931 թ. պահանջը ներկա ուսումնական հիմնարկները կկարողանան ծածկել միայն 16-18 տոկոսով:

Պլենումը հանձնարարեց դաշնակից հանրապետութեանների Լուսժողկոմատներին և կոմունալ տնտեսութեան գլխավոր վարչութեաններին ընդարձակել նոր կազմերի պատրաստումն ու ընդունելութեանը գոյութեան ունեցող կոմունալ ԲՈՒՀ-երում, ինչպէս նաև կազմակերպել կոմունալ տնտեսութեան նոր հատուկ ԲՏՈՒՀ: Միաժամանակ առաջարկեց տեղական կուսակ-

ցական կազմակերպութիւններին կոմունալ մարմիններն ամբողջովն ղեկավար և տնօրէնական կադրերով:

Գլխական-հետազոտական աշխատանքը ևս քաղաքային տնտեսութեան ասպարիզում չափազանց թույլ և դրված, իսկ մի շարք կարելիորապէս ճյուղերում, ինչպիսին են, որինակ, քաղաքների պլանավորումը, հասարակական բնութիւն հաստատութիւնները շինարարութիւնը և այլն, գլխական-մարքսիստական դիրքերը չեն ամբողջովն դեռ նվազագույն չափով անգամ ուստի պլենումը վորոշեց ՌՍԽՖՍՀ ԺԿԽ-ին կից կազմակերպել կոմունալ տնտեսութեան ակադեմիա: Կոմունալ տնտեսութեան այդպիսի ակադեմիաներ կարելի յետեւողծել նաև մյուս դաշնակից հանրապետութիւնները ժողկոմխորհներին կից:

զ) Կազմակերպչական հարցեր

Համաձայն պլենումի վորոշումներին՝ վողջ կուսակցական և բանվորական հասարակայնութեան ուղադրութիւնը վճռականորեն քաղաքային տնտեսութեան հարցերի կողմն ուղղելու կապակցութեամբ, վիթխարի չափով աճում է քաղաքային խորհուրդների դերը: «Քաղաքային խորհուրդները, վորպէս քաղաքում պրոլետարական իշխանութեան որդաններ, պետք է վերակազմեն իրենց աշխատանքն այսպէս, վոր քաղաքային տնտեսութեան յուրաքանչյուր բնագավառին աշխատանքին ակտիվ մասնակցեն նախ և առաջ խորհուրդների պատգամավորները: Անհրաժեշտ է վերջ տալ քաղխորհուրդներին պլենումների հանդիսավոր տոնական նիստերի պըրակտիկային: Քաղխորհուրդներին պլենումները պետք է դառնան քաղաքային տնտեսութեան հարցերին՝ քաղխորհուրդների ընտրողների հարցադրումը և հաղորդ-

վոր դիտողութիւնների ու առաջադրութիւնների հիման վրա զործնական լուծում տվող կենտրոններ» (ԳԿ-ի պլենումի բանաձեւից):

Այս խնդիրը կարելի յետեւել միայն այն պայմանով, յետեւ տեղական կուսակցական կոմիտեները բավականաչափ ուղադրութիւն դարձնեն քաղաքային խորհուրդների աշխատանքին, ամբողջեն քաղխորհուրդները խոշոր ղեկավար աշխատողներով և բանվորական ակտիվի նոր խավերին — ինչպէս և բանվորների կանանց ներգրավեն քաղխորհուրդների և կոմունալ մարմինների աշխատանքում: Միմիայն այս պայմանով է, վոր բարձր աստիճանի վրա կդրվի քաղաքային խորհուրդի դերը, «իբրև տիրոջ, վոր պատանխանառու յետեւ քաղաքային տնտեսութեան բոլոր ճյուղերի համար»:

Դրա հետ միասին, պլենումը վորոշում ընդունեց կոմունալ տնտեսութեան հատուկ ժողովմատներ ստեղծելու դաշնակից հանրապետութիւններում, ինչպէս նաև ԽՍՀՄ Կենտրոնականին կից կազմակերպել քաղաքային ու բնակարանային տնտեսութեան զործերի համահիւթեցնական խորհուրդ:

Քանի վոր կոմունալ տնտեսութեան ասպարիզում, չնորհիվ քիչ թե շատ բաւարար վիճակ ունեցող քաղաքային տնտեսութեան վիճակադրութեան բացակայութեան, իստո դանդաղում են պլանային-ուպերատիվ աշխատանքն ու ղեկավարութիւնը, ուստի Կենտրոնական Կոմիտեն հանձնարարեց Պետպլանին այդ վիճակադրութիւնը կազմակերպել գլխական հիմունքներով:

Կուսակցութեան առաջ դրված են համաշխարհային պատմական նշանակութիւն ունեցող հսկայական

խնդիրներ: Ձեռք բերված հաջողությունների հիման վրա, ավարտելով սոցիալիստական եկոնոմիկայի հիմքի կառուցումը, մենք համարձակ առաջ ենք ընթանում լենինյան ուղիով և հետզհետե մոտենում ենք լիակատար սոցիալիստական հասարակարգի կառուցմանը: Մենք ձգտում ենք «եներկա քաղաքները վերածել անտեսանալի և տեխնիկական զարգացած կուլտուրական պրոլետարիատի կենտրոններին և կառուցել տանայակ և հարյուրավոր նոր սոցիալիստական քաղաքներ» (Պլենումի բանաձևվից):

Այս պատմական խնդիրները մենք կկատարենք միայն այն պայմանով, յեթե սոցիալիստական շինարարութեան այս կարելութեան ճակատամասում ես վճռականորեն պայքարենք մեր կուսակցութեան զբաղման դժից յեղող ամեն տեսակ թեքումների դեմ :

Այլ ուղարկուենիզմը, վերը ճշնում ե կուսակցու-
թյանը գեպի յետ քաշել և հանդես ե գալիս ընդդէմ
մեր տնտեսութեան զարգացման բայլչեվիկյան տեմպե-
րի, քաղաքային տնտեսութեան ասպարիզում առաջա-
գելված խնդիրները համարում ե անիրագործելի և ու-
տալեական: Այժերը դեմ են դուրս գալիս այն հերո-
սական սլաշքարի, վերպիսին վարում ե բանվոր դա-
սակարգը մեր կուսակցութեան զլխավորութեամբ նոր,
սոցիալիստական կենցաղ կազմակերպելու, բանվորա-
կան և կոլտնտեսական ազգաբնակչութեան կուլտուր-
կենցաղային սոցիալիստական սոցիալիստական հիմուն-
քով վերակառուցելու համար:

«Զախ» ոսկորտունիատական Ֆրադյորենկը հանդես են գալիս կենցաղի անմիջական, անվերապահ ու բացաժակողմանի կոյնկախմացման աշխարհի պրոֆեսի-

տորալին պլաններով Վրոննք միայն վարկարեկեկ կա-
րող են կուսակցութեան վողջ աշխատանքը: Փոխա-
նակ մասսաների մեջ խոշոր նախապատրաստական
աշխատանք տանելու և սոցիալիստական կենցաղի ներ-
քո ծանրակշիռ նյութական պատվանդան կազմակեր-
պելու, «ձախերը» հանդես են դալիս անհատական խո-
հանոցները պարտադիր կերպով վերաջնելու, արհես-
տականորեն կենցաղային կոմունաներ ստեղծելու և այլ
նորազոծերով:

Դեռևս անցյալ տարի կիւն 16-ի վերջում
մով դատապարտեց «առանձին ընկերները» (Մարտ-
վիչ, մասամբ Լարինը և այլն) «մի վոստոչնով» խոչ-
ընդոտների վրայով դեպի կենցաղի սոցիալիստական
վերակառուցումը թռչելու այդ չափազանց չհիմնա-
վորված, կիսաֆանտաստիկ, ուստի և չափազանց վը-
նիսյան պլենումը կոչ է անում «վճռական հակաճար-
ված տալ թե՛ աջ ուղորդողներին, վրոնք աշխա-
տում են մեզ հետ տանել, վիժեցնել մեր շինարարու-
թյունը, և թե՛ «ձախ» ֆրակտիոներին, վրոնք հաշվի
չեն առնում ներկա շրջանի կոնկրետ պայմանները և
իրադեա սղնում են աշխարհը»։



ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0186578

ԳԻՆԸ 49 ԿՈՊ. (4²/₄ ռ.)



ИТОГИ ИЮньСКОГО ПЛЕНУМА ЦК ВКП (б)

Госиздат ССР Армении
Эривань—1991