

22940

331.1

P-38

1930



331.1

P-38

05 JAN 2010

05 FEB 2000

ms

Պաշտարանի բոլոր լեզուների միացե՛լ

Թ Ե Զ Ի Ս Ն Ե Ր

ՀձԺԿ յե՛վ յեղաթ. Կենսկոմի միջե՛վ կնկվա՛ծ
 յե՛վ 1930 թ. հունվարի 1-ից ույժի մեջ մսա՛ծ
 հոր ընդհանրական պայմանագիրը պարզաթա-
 նելու համար

ՀՐԱՏԱՐԱԿՈՒԹՅՈՒՆ ԱՆԴՐՃԱՆԱՐԶԿՈՍԻՏԵՅԻ

Թիֆլիս—1930 թ.

22940
331.1
Թ-36
ԱՄԲ

ՅԵՐԵՎԱՆ, 2013

Պոլիգրաֆ, 2-րդ տպ.,
Լենինի փողոց № 3.
Պատվեր 506 տիրած
350. Գլավլիտ 208

ՀՆԳԱՄՅԱԿԻ ՊԱՅՔԱՐՈՒՄ

Առաջին անգամ հանդիսություններ

Ի զարգացումն ԱՄՀԿԿ (ВЦСПС) գերեկտիվի՝
յերկաթուղային տրանսպորտում հավաքալսմանագրի
կամպանիան անցկացնելու մասին, յերկաթուղական-
ների միության կենտրոնական կոմիտեն յուր գիմու-
մի մեջ ցույց տվեց, Վոր «ընդհանրական հավաքական
պլանային» հետազոտում պետք է հանդիսանա մի
պարտավորություն, կազմակերպող և մասսաները մո-
բիլիզացիայի յենթարկող՝ յերկաթուղային տնտեսու-
թյան աշխատանքի մեջ լավագույն արդյունքները
ձեռք բերելու համար, վորպիսին հիմք է ծառայում
յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատավորների նյու-
թական և կուլտ-կենցաղային մակերեսի անդրազույն
բարելավման համար»:

Անցած տնտեսական տարվա արդյունքները բնո-
րոշում են յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատու-
նակության անդրազույն աճեցումը: 1928/29 թ. պլա-
նով նախագծված էր բեռնային շրջանառությունը
162.7 միլիոն տոննա, իսկ փաստորեն իրագործված է
176 միլիոն տոննա, այսինքն պլանը գերազանցված
է 7.5 տոկոսով:

Զգալի կերպով բարելավված է շարժական կազ-

մի ոգտագործումը և նորոգումը: Մասնավորապես, մի շոգեշարժի հիմնական նորոգման ծախսը մարդագիտականության 1928/29 թ. նախահաշվով սահմանված 10.900 մ/ժ. իջեցրած է մինչև 9.670 մ/ժ., ընթացիկ և միջակ նորոգման ծախսը 100 մարդատարի քլմ. համար 17.5 մ/ժ. փոխարեն իջեցրած է մինչև 15.85 մ/ժ.: Ապրանքային վագոնների ընթացիկ նորոգման ծախսը 10 հազար առանցք-քիլոմետրի համար իջեցրած է 22-ից մինչև 17.2 մ/ժ.: Ապրանքա-մարդատար գնացքների միջակ կազմը 98 առանցքի փոխարեն բարձրացել է մինչև 99.8 առանցք: Կան նաև ուրիշ նվաճումներ սահմանված չափանիւթով: Աշխատանքի ընդհանուր արտադրականությունը (մի աշխատավորի բեռնավորումը տոննա-քիլոմետրերով) մեծացել է 128.7 մինչև 140.7 տոննա-քիլոմետր, այսինքն 9.3 տոկոսով:

Հացամթերման կամպանիայի արգելքներ

Սակայն վոչ բոլոր չափանիւթներն են իրագործված: Որինակ՝ շոգեշարժիների որակյան անցուրդը ապրանքատարի յերթեկում սահմանված էր 150 քլմ., իսկ իրագործված է 148.8 քլմ.: Շոգեշարժիների ապարդյուն անցուրդը սահմանված 28 տոկոսի փոխարեն հասել է 30.2 տոկոսի: Մարդատար վագոնների միջակ նորոգումը, վորի համար սահմանված էր 1.850 մարդագիտական, փաստորեն կազմեց 1.925 մարդագիտական: Շոգեշարժային բրիգադների ամսական անցուրդը նախահաշվով սահմանված էր ապրանքատարի համար 1.990 քլմ. և մարդատարի համար 3.200 քլմ., փաստորեն իրագործել են ապրանքատարի բրիգադները—1,672

քլմ., մարդատարի բրիգադները—2.759 քլմ.: Կոնդուկտորական բրիգադների անցուրդը նախահաշվով ապրանքատարի համար սահմանված էր 1.950 քլմ. և մարդատարի համար 3.800 քլմ., իսկ իրագործված է ապրանքատարի բրիգադների կողմից 1.730 քլմ. և մարդատարի բրիգադների կողմից 3.425 քլմ.:

Չափանիւթի չիրագործումն ամպայման ազդեցություն ունեցավ փոխադրությունների հաջող ընթացքի և յերկաթուղ. տրանսպորտի աշխատանքների ինքնարժեքի իջեցման վրա: Մասնավորապես պարզ կերպով այդ թերությունները յերևան հանվեցին աշխատային հացամթերման կամպանիայի ժամանակ, յերբ տրանսպորտի առաջ խնդիր էր դրված—փոխադրել հացի բեռներն ավելի կարճ ժամանակամիջոցում համեմատած անցյալ տարիների հետ: Չնայած բոլոր միջոցների մոբիլիզացիային և այն բանին, վոր վերադաս կազմակերպությունները ժամանակին էյին ուղարկել դիրեկտիվները, տեղերում այդ կարևորագույն խնդրի իրագործման համար պատրաստական աշխատանքը վորոշյալ ժամկետին չէր կատարված: Այդ պատճառով մի շարք տեղերում տեղի ունեցան գնացքների կացուրդ (заторы): Ճիշտ է, յերբեմն դա կախված էր վոչ միայն յերկաթուղ. տրանսպորտից, այլ և կլի-յենաներից, բայց և միևնույն ժամանակ յերևան հանվեցին շատ մեծ թերություններ նաև հենց տրանսպորտի աշխատանքում: Այդ հանգամանքն ստիպեց յերկաթուղ. միության կենտկոմին և ՀժժԿ-ին ձեռք առնել վճռական միջոցներ վերացնելու համար հայտնարեղված խզումները և թերությունները տրանսպորտի աշխատանքում: Տրվեցին լրացուցիչ դիրեկտիվներ,

իսկ տեղերն ուղարկվեցին մի շարք աշխատավորներ հանգուցյները գնացքային խցաններից աղատելու, բեռներն արագ անցկացնելու, կլիշենտուրայի վրա սղմելու, յեկող բեռները յերկաթուղու պահեստային շենքերից ժամանակին դուրս տանելու համար են: Շնորհիվ այն բանի միայն, վոր ձեռք առնվեցին միջոցներ մոբիլիզացիայի յենթարկել բոլոր միջոցները և բանվորական մասսաները՝ դժվարությունները հաղթահարելու համար, մենք կարողացանք ընթացիկ տնտեսական տարում լուծել հացի փոխադրության կարևորագույն խնդիրը:

Յերևան հանած թերությունները հենց տրանսպորտի կազմակերպության սիստեմի մեջ, նաև աղմինիստրատիվ-տեխնիկական ղեկավարության մեջ, արնտեսական և միության կազմակերպությունները պետք է մանրամասն կերպով ուսուցնասիրեն և ձեռք առնեն վճռական միջոցներ, թույլ չտալու համար այդ թերությունների կրկնությունն առաջիկա 1929/30 տարում, յերբ շատ ավելի մեծ փոխադրություններ կլինեն ամբողջ յերկաթուղային տրանսպորտում: Դրա հետ միասին հարկավոր է անցկացնել ամենախիստ միջոցառումներն արտադրության մեջ աշխատանքային կարգապահության ամրապնդման համար, մանավանդ այն աշխատավորների միջև, վորոնք կապ ունեն յերթեկի և բեռների փոխադրությունների հետ:

Տրանսպորտին վիճակված է առաջիկայում կասարել մեծ աշխատանք

Ամբողջ յերկրի սոցիալիստական տնտեսության

խոշոր աճեցումն առաջադրում է 1929/30 տարվա համար յերկաթուղային տրանսպորտին ղգալիորեն մեծացրած ծավալով աշխատանք: Բեռների շրջանառությունը նախագծված է 220 միլիոն տոննա 1928/29 տարում իրագործած 176 միլ. տոննայի դիմաց և 185.9 միլ. տոննայի դիմաց, վոր նախագծված է հնգամյակով այս տարվա համար: Ուղևորների փոխադրությունը մեծացրած է մինչև 34 միլիարդ ուղևոր-քլումետր ընթացիկ տարում իրագործած 29.7 միլիարդի դիմաց: Աշխատանքի ընդհանուր չափը մեծանում է 20 տոկոսով 1928/29 տարում փաստորեն իրագործվածի դիմաց: Աշխատանքի արտադրականությունը (մի աշխատավորի բեռնավորումը տոննա-քլումետրով) մեծանում է 22.5 տոկոսով 1928/29 տարում փաստորեն իրագործվածի դիմաց: Յերկաթուղային տրանսպորտի փոխադրությունների աշխատանքների ինքնարժեքը պետք է նախահաշվի դիմաց իջեցնվի 13.5 տոկոսով և 1928/29 տարում փաստորեն ձեռք բերած 7.5 տոկոսի դիմաց:

Շարժական կազմի նորոգման աշխատանքի արտադրականությունը պետք է մեծացնվի ի դիմաց 1928/29 տարում փաստորեն ձեռք բերածի—չոգեշարժների հիմնական նորոգման մեջ 18 տոկոսով, ապրանքային վազոնների պայմանադրական զննության մեջ 16.4 տոկոսով, մարդատար վազոնների նորոգման մեջ միջին թվով 9 տոկոս են: Շոգեշարժների որական անցուղին ապրանքատարի յերթեկի մեջ պետք է մեծանա 14.9 տոկոսով, մարդատարի յերթեկի մեջ 9.6 տոկոսով, ապրանքային վազոնների անցուղին 46.9 տոկոսով: Շոգեշարժային բրիգադների անցուղին

ապրանքատարի յերթեկի մեջ պետք է մեծանա 33 տոկոսով, մարդատարի յերթեկի մեջ 8 տոկոսով, կոնդուկտորական բրիգադների անցուղին ապրանքատարի յերթեկի մեջ—11.7 տոկոսով, մարդատարի յերթեկի մեջ—14.6 տոկոսով՝ 1928/29 տարում փաստորեն ձեռք բերածի դիմաց:

Ավելի լայն ընդարձակել մրցակցությունը

Հնգամյակի յերկրորդ տարում յերկաթուղային տրանսպորտի առաջ դրված խնդիրները հաջողութեամբ լուծելը պահանջում է ուշժերի մաքսիմալ լարումն և նախաձեռնութուն տնտեսական, միության կազմակերպութունների և տրանսպորտի բոլոր աշխատավորների կողմից: Այս կամ այն ձեռնարկի ղեկավարները պետք է կենտրոնացնեն իրենց ձեռքում տնտեսական կյանքի լրիվ կառավարչութունը և սահմանեն արտադրության կառավարչության այնպիսի կարգ, վորը կյերաշխավորի արտադրության մեջ զբաղված անձի պատասխանատվութունը նրան հանձնարարած գործի համար: Հարկավոր է այնպիսի կարգ ստեղծել, վորն առիթ չի տա անպատասխանատվությանը և փաստական անիշխանությանը արտադրության մեջ, վորպիսի հանգամանքը բղխում է մի մարմնի խառնըվելուց մյուս մարմնի ֆունկցիաների մեջ: Դրա հետ միաժամանակ հարկավոր է ավելի լայն կերպով ընդարձակել սոցիալիստական մրցակցութունը տրանսպորտի աշխատավորների միջև, զարգացնել հարվածային բրիգադների, համաքարությունների, հերթափոխների, գործարանների և ուղեմասերի ցանցը: Հար-

կավոր է ամեն կերպ քաջալերել տեղերի, բանվոր-գյուտարարների և միության բոլոր անդամների նախաձեռնութունն արտադրական խորհրդակցութունների աշխատանքի ընդարձակման միջոցով, վորն ուղղված է ղեպի յերկաթուղային տնտեսության զարգացման, վերակառուցման և ռացիոնալիզացիայի խնդիրների հաջող իրագործումը:

Հավաքալայմանագրի կամպանիան անցկացնելու վերաբերյալ տված զիբեկտիվում ՄՍՀԿՆ ցույց տվեց, վոր «Հավաքալայմանագրերը վերակնքելու ժամանակ արհմիության և տնտեսական մարմինները պետք է այնպես զուգավորեն բանվորական մասսաների պահանջները սոցիալիստական շինարարության զարգացման շահերի հետ, վորպեսզի ապահովվի արտադրական-տնտեսական խնդիրների իրագործումը մի կողմից և մյուս կողմից ապահովվի բանվորական դասակարգի տնտեսական և կուլտ-կենցաղային զրության անդրազույն բարելավումն արդյունաբերական - ֆինանսական պլանի սահմաններում: Միաժամանակ լավացնելով արհմիությունների աշխատանքը բանվոր-ծառայողների նյութական կենցաղային և կուլտուրական կարիքների պաշտպանման բնագավառում, համակերպելով և կապակցելով յուր աշխատանքը բանվորական դասակարգի ընդհանուր շահերի հետ, արհեստակցական միությունների մարմինները պետք է վճռականորեն պայքար մղեն բանվորների առանձին խմբերի յետամնաց և հաճախ պոկատող (рваческие) տրամադրությունների դեմ, ցույց տան վճռական դիմադրութուն հակահեղափոխական տարրերի յեւույթներին, արոցկիստական և ամեն տեսակի ուղորու-

հիստական տրամադրութիւններէ մնացորդներին, հեն-
վելով այդ պայքարում բանվորների առաջավոր և ակ-
տիվ շարքերի վրա»:

Առաջադրված խնդիրների իրագործման այդ հա-
յեցակետի հիման վրա կնքվեց նոր ընդհանրական պայ-
մանագիրը ՀՃԺԿ-ի և յերկաթուղ. միութեան Կենտկո-
մի միջև 2 տարի ժամանակով:

ՀԱՎԱՔՊԱՅՄԱՆԱԳՐԻ ՆԱԽԱԳԾԻ ՄՅԱԿՈՒՄԸ

Շեկիլ տեղական միութեան կազմակերպութիւն-
ների սխալները

Մեր միութեան 9-րդ համագումարը դերեկտիվ-
ներ տվեց, վորպեսզի ընդհանրական պայմանագիրը
վերակնքելու ժամանակ իրոք ապահովվի միութեան
լայն մասսաների ակտիվ մասնակցութիւնը և բավա-
կանաչափ ժամանակ տրվի նրանց պայմանագիրը մը-
շակելու համար: Հաշվի առնելով այդ դերեկտիվները,
յերկաթուղ. միութեան Կենտկոմը 1927 թ. ոգոտտուի
17-ին հրապարակեց նոր ընդհանրական պայմանագրի
նախագիծը: Այնուհետև սեպտեմբերի 26-ին միութեան
կազմակերպութիւններին տրվեցին սպառովող դերեկ-
տիվ ցուցումներ բանվորական բրիգադներ ստեղծելու
մասին, ներգրավելով նրանց մեջ միութեան անդամ-
ների լայն մասսաները հավաքպայմանագրի նախա-
գիծը մշակելու և գործող պայմանագիրն ստուգելու
համար: Այդ դերեկտիվում տրվեցին տրանսպորտի ա-

ռաջիկա աշխատանքի բոլոր հիմնական կանխական
թվական ցուցիչները, չափանները, աշխատավարձի ա-
ճումը, բնակարանաշինութեան, աշխատանքի պաշտ-
պանութեան, կենցաղի ֆոնդի և այլ կարիքների ծախ-
սերը 1929/30 տարում:

Չնայած այն բանին, վոր բավականին ժամա-
նակ և միանգամայն սպառովող դերեկտիվ ցուցումներ
տրվեցին հավաքպայմանագրի մշակման և ստուգման
մասին, այնուամենայնիվ մի շարք տեղական կազմա-
կերպութիւններում այդ աշխատանքը շատ անբավա-
րար ե անցել: Մի քանի միութեան կազմակերպու-
թիւններ չափազանց դանդաղաշարժ յերեացին և ուշ
սկսեցին անցկացնել այդ աշխատանքը: Ստուգողական
բրիգադները ժամանակին չեն նշանակվել, շատ տեղե-
րում հավաքպայմանագրի մշակումը և ստուգումն ան-
ցել ե նեղ մասնաժողովային կարգով առանց միու-
թեան անդամների լայն մասսաների մասնակցութեան:
Միութեան Կենտկոմի Նախագահութիւնն այդ հարցի
առթիվ հոկտեմբեր ամսում նորից հատուկ վորոշում
կայացրեց, առաջարկելով այդպիսի միութեան կազ-
մակերպութիւններին անհապաղ շտկել և նորից վե-
րափոխել ամբողջ աշխատանքը, վորը չի համապա-
տասխանում այդ կարեւորագույն քաղաքական-տնտե-
սական կամպանիան անցկացնելու հիմնական մոմենտ-
ներին:

Գործող հավաքպայմանագրի ստուգման ար-
դունքները դեռ լիովին չեն հայտնաբերված լրիվ
նյութեր չունենալու պատճառով: Սակայն, կանխա-
կան տվյալների համաձայն արդեն կարելի յե յեզրա-
կացութիւն հանել այն մասին, վոր տեղերում յեղել

են հավաքալայմանագրի ամենակոպիտ կերպով խախտելու դեպքեր: Այդ խախտումներն առաջ են յեկել վոչ թե որչեկտիվ պատճառներից կամ ֆինանսական հնարավորութունների չլինելուց, այլ անտեսական և միության կազմակերպութունների բացառիկ անուշադրութունից և անպատասխանատվութունից: Ընդհանրական պայմանագրի նախագիծը մշակելիս միության շատ կազմակերպութունների մեջ հիմնականում զգալի բեկումն է առաջ յեկել դեպի այդ աշխատանքի լավացումը համեմատած անցյալ կամպանիաների հետ, շատ տեղերում ստեղծվել են ստուգողական բրիգադներ, վորոնց մասնակցել են միության հազարավոր անդամներ: Բայց և դրա հետ միասին առանձին տեղերում կան դիրեկտիվների կոպիտ խախտումներ հավաքալայմանագրի նախագծի մշակման շուրջը: Որինակ՝ Արևմտյան ճանապարհի Կալուժսկի ուղեմարհկոմիտեն սահմանափակվեց շրջաբերական ուղարկելով միայն, իսկ գործնական ողնութուն տեղերին չտվեց: Հարավ-Արևելյան ճանապարհի Գլուբոկինսկի ուղեմարհկոմիտեն տեղերին տված յուր դիրեկտիվում ասաց. «Քննության առեք հավաքալայմանագրի նախագիծը», իսկ թե ինչպես քննության առնել—վոչ մի գործնական ցուցումն և ողնութուն տեղերին չտվեց: Կուրսկի ճանապարհի վարչության տեղկումը փոխանակ բրիգադներ ստեղծելու և մոբիլիզացիայի յինթարկելու միության անդամներին այդ կամպանիան իրագործելու շուրջը, հավաքալայմանագրի ստուգումը հանձնարարեց աշխատանքի պաշտպանության մասնաժողովին: Տաշկենտ կայարանի յերթեկի տեղկումը հայտնեց, վոր խոսք անգամ չկա հավաքալայմանագրի

ստուգման մասին, վորովհետև ուղեմարհկոմիտեն վոչ մի դիրեկտիվ չի տվել: Հյուսիս Կովկասյան յերկաթուղ: Ստավրոպոլի հանգույցում հավաքալայմանագրի մշակումը դարձել եր մի բալագան:

Կան և մի շարք այլ փաստեր, վորոնք հավաստում են այն, վոր դեռ ելի շատ տեղական միության կազմակերպութուններ չեն պարզել իրենց համար ամբողջ կարեորութունն ու պատասխանատվութունը քաղաքական-տնտեսական այդ կարեորագույն կամպանիան անցկացնելու համար: Նրանք չեն վերակառուցել իրենց աշխատանքի մեթոդները և լավագույն դեպքում սահմանափակվել են վոչ միանգամայն պարզ և սպառովող դիրեկտիվներով, չեն համախմբել մասնաները տնտեսական խնդիրների հաջող իրագործման և այդ կարևոր փաստաթղթերի մշակման շուրջը: Միության բոլոր կազմակերպութունները, վորոնք հավաքալայմանագրի կամպանիայի ժամանակ թույլ են տվել նման սխալներ և խեղաթյուրումներ, պետք է վճռականապես շտկեն բոլոր թերությունները նոր հավաքալայմանագրի բացադրական կամպանիան անցկացնելու ժամանակ, վորպիսին ույժի մեջ է մտել 1930 թ. հունվարի մեկից:

Պայմանագիրը պարսպառոյթում է յերկու կողմերի հասար

Անցնելով նոր հավաքալայմանագրի բովանդակությանը և փոփոխումներին, հարկավոր է կանգ առնել նրա հիմնական մոմենտների վրա, վորոնք պետք է առանձնապես մանրազննին և խորը մշակվեն միու-

թյան անդամ—յերկաթուղականների լայն ժողովներում: 1929 թ. դեկտեմբերի 21-ին «Գուգուկ» թերթում հրապարակված նոր հավաքալայմանագիրը, վոր կընքված է ՀՃԺԿ-ի և յերկաթուղ. Կենտկոմի միջև յերկու տարի ժամանակամիջոցի համար (1930 թ. հունվարի 1-ից մինչև 1931 թ. դեկտեմբերի 31-ը), հանդիսանում է քաղաքական և տնտեսական խոշոր կարևորություն ունեցող մի փաստաթուղթ: Տվյալ պայմանագիրը հանդիսանում է մի պարտավորութուն յերկու կողմերի համար: Դա բղխում է նրա հիմնական հոգվածների իսկական բովանդակությունից, վորպիսին պետք է առանձնապես պարզ և վորոշակի պարզաբանվի միության անդամների լայն մասսաներին:

Հավաքալայմանագրի մեջ առաջին անգամ կոնկրետ և վորոշակի կերպով դրված է հարց այն մասին, վոր սոցիալիստական շինարարությունը և գյուղատնտեսության վերակառուցումն արագ կերպով իրականացնելու համար, վորպես անհրաժեշտ մի պայման ամբապնդելու պրոլետարական դիկտատուրան, յերկրի պաշտպանունակությունը և բանվորական դասակարգի նյութական-կենցաղային և կուլտուրական դրության բարելավումը,—տնտեսական մարմինները, արհեստակցական կազմակերպությունները և յերկաթուղային տրանսպորտի բոլոր բանվորներն ու ծառայողները պարտավոր են ձեռք առնել իրենցից կախված բոլոր միջոցները՝ իրագործելու համար կոնտրոլային թվերը բոլոր այն չափանների, նախահաշիվների և աշխատանքի պլանների համաձայն, վորոնք տրված են թե առանձին ճանապարհներին ու ձեռնարկներին և թե ամբողջ տրանսպորտին 1929/30 թ. համար: Այդ

պարտավորությունը, վոր դրաված է պայմանագրի մեջ, լուրջ պատասխանատվություն է դնում միության բոլոր անդամների վրա և պահանջում է ամեն մի աշխատավորից նրան հանձնարարած աշխատանքի կոնկրետ և ճշգրիտ իրագործումն: Հետագայում այդ հայեցակետով, այսինքն՝ նայած թե ինչպես և ինչ չափով են իրագործված ամեն մի մարմնի և աշխատավորի առաջ դրված խնդիրները, կնայվի և կգնահատվի տնտեսավարների, միության մարմինների և յերկաթուղային տրանսպորտի ամեն մի աշխատավորի աշխատունակությունն առանձին:

Ընդունուր յեվ արձակումը միավարության հիման վրա

Հավաքալայմանագրի առաջին տրոհի մեջ ընդհանուր կանոններում առանձին փոփոխումներ անցյալ պայմանագրի հետ համեմատած չեն մտցրած, բացառությամբ 3-րդ հոդվածի, վորտեղ ցույց է տրված, վոր ՀՃԺԿ-ի նախահաշիվների հետ կապ ունեցող պայմանագրի հոդվածները գործում են մի տարի ժամանակով, այսինքն՝ 1930 թ. հունվարի 1-ից մինչև 1930 թ. դեկտեմբերի 31-ը:

«Ընդունումը և արձակումը» տրոհի մեջ առանձնապես փայլուն կերպով արտացոլում է կուսակցության հիմնական դիրեկտիվը՝ արտագրությունը կառավարելու և միավարությունը սահմանելու միջոցների մասին: Չնայած յերկաթուղ. տրանսպորտը կառավարելու և ղեկավարելու կենտրոնացրած սիստեմին, հաճախ մի մարմնի ֆունկցիաները խառնվում են մի

այլ մարմնի ֆունկցիաների հետ, ստվերվում է և ուրիշ վրա փոխադրվում անձնական պատասխանատվությունը։ Ուստի յերկաթուղային տրանսպորտի վրա այդ դիրեկտիվը պետք է անցկացնվի առանձնապես համառորեն և վորոշակի։

Այդ դիրեկտիվի հայեցակետով, ինչպես յերևում է պայմանագրից, նորից վերամշակվեց բանվորների և ծառայողների ընդունման և արձակման կարգը, պահպանելով Աշխտողկոմատի մարմինների հիմնական որենադրությունն այդ հարցի վերաբերյալ։ Ազմինիստորացիայի վրա լիակատար պատասխանատվություն է դրվում իրապես պահանջվող և անհրաժեշտ բանույժի կանոնավոր վարձման համար։ Առանձնապես կարելի էր պայման, վոր զբաղված է նոր պայմանագրի մեջ, հանդիսանում է Աշխտողկոմատի մարմինների հետ հատուկ պայմանագրեր կնքելու կարգը, վոր վերաբերում է բանույժի ուղարկման և առանձին կաթնագործաների կողմից աշխատանք ստանալու առավելի վրա իրավունքին։ Միության կազմակերպությունները պետք է ամենակարճ ժամանակամիջոցում ձեռնարկեն այդ միջոցառումներն անցկացնելուն և վերացնեն մինչև այժմ տեղի ունեցած պրոտեկցիոնիզմը։

Պայմանագրի կետերում արձակման կարգի մասին մտցրած է վորոշ պարզություն, վորը համապատասխանում է տեղերից ստացված առաջարկներին նախագիծը մշակելու ժամանակ։

Ինչպես կարող են անցնել կրնասումները

9-րդ հոդվածի «ա» կետը պարզ ցույց է տալիս,

աշխատավորների զգալի թիվ կրճատելու ժամանակ, 25 մարդուց փոշ պակաս, վորոշ ձեռնարկում (գործարան, գլխ. արհեստանոցներ, քարշի և կապի ուղեծաներ), արտակարգային և տուժին կարգի կայարաններ), միության մարմինները պետք է ազդարարվեն նախորդ փոշ ուղ քան մի ամիս առաջ մինչև առաջիկա արձակումը։ Այդ պայմանը հնարավորություն է տալիս տնտեսական և գլխավորապես միության կազմակերպություններին ուղարկությամբ և մանրազննին մշակել կրճատման հարցը, վորպեսզի նա իրոք կապակցված լինի թե արտադրության և թե տրանսպորտի աշխատավորների շահերի հետ։ Բացի զբանից չեն լինի այնպիսի դեպքեր, ինչպես յերբեմն մինչև այժմ լինում էին, այն է՝ այսօր կրճատվում եր բանույժի վորոշ քանակ տուժից հաշվի առնելու այս կամ այն ձեռնարկի աշխատանքի և զարգացման հեռանդարները, իսկ մի փոքր ժամանակամիջոցից հետո նորից ընդունվում եր բանույժ և վորակով ավելի ցածր։

Վնասկանալիս պայմարել ձգձգումների դեմ

Այս հոդվածի առթիվ տեղերից ստացվել են այսպիսի առաջարկներ— յեթե գործը զադարեցնվում է կամ դատարանով արդարացնվում են աշխատավորները, վորոնք արձակված են նրանց դեմ քրեական գործեր հարուցելու ժամանակ, յեթե այդ գործերը կապ ունեն նրանց կատարվող աշխատանքի հետ,— վճարել հարկադրված գործալքության (протыл) ամբողջ ժամանակի համար։ Այդ առաջարկները չեն կարելի ընդունել և մտցնել հավաքականագրի մեջ։ Նախ այն,

1005
22340

վոր դրանք հակասում են որենադրության, վորը հաստատապես սահմանում են նման դեպքերում վերականգնման և վճարման կարգը վորոշյալ ժամանակամիջոցի համար՝ վեց ամսից վոչ ավելի: Յերկրորդ—այդ առաջարկները տեղերից չեն լուծում մեր դատական հիմնարկներում դեռ ելի դոյություն ունեցող ձգձըգումները և բյուրոկրատիզմի դեմ պայքարը մղելու հարցը: Ընդհակառակը, նրանք կոթանդակելին ձգձըգումներին և առաջ կբերելին պետական միջոցների մեծ ծախսեր, վորոնք միևնույն ժամանակ չեյին արդարացնվի վոչ մի արտադրական աշխատանքով:

Բանույթի կարգավորումը, համակերպելով արտադրության հետ

Առանձին ուղադրություն պետք է դարձնել բանույթի կարգավորման տրոհին, վորը վերակազմված է հիմնովին: Տրոհի մեջ մտցրած են վորոշ պարզություն և ճշտություն: Անհրաժեշտ է տնտեսական և միության կազմակերպություններին գործ դնել բոլոր ջանքերը, վորպեսզի այդ տրոհը լիովին իրագործվի ամենակարճ ժամանակամիջոցում, ավելի լրիվ և վորոշակի անդրադառնա գործնական աշխատանքի մեջ:

Այդ տրոհի 10-րդ հոդվածն ամբողջությամբ պատասխանում է յերկաթուղ. տրանսպորտի առաջ դրված տնտեսական խնդիրներին: Հոդվածը ցույց է տալիս, վոր բանույթի քանակի վորոշումը պետք է խըստորեն համապատասխան տեղական պայմաններին, արտադրական նվաճումներին և պատվիրանքներին, նորմերին և ծրագրներին: Ընդ սմին ազմինիստրա-

ցիան կրում է լիակատար պատասխանատվություն աշխատանքների կազմակերպման և բանույթի ընտրանքի և ոգտագործման համար:

Լիովին ոգտագործել վորակյալ ույծը

Այս տրոհի 11-րդ հոդվածը մտցնում է միանգամայն պարզ և նոր ոլանային կարգ բանույթի կարգավորման մասում: Այս հոդվածի համաձայն պետք է նշանակվին անհատապես պատասխանատու անձեր բանույթի կարգավորման, նրա կանոնավոր հաշվառքի, պահանջի և ավելցուկի համար:

Հավանապա մանադրի 12-րդ հոդվածում սահմանված է կարգը, թե ինչպես պետք է կարգավորել և ոգտագործել վորակյալ և դժգարությամբ փոխարինելի բանույթի մշտական կադրերը: Բանույթի ավելցուկը յերևան հանելու դեպքում պետք է խստությամբ անցկացնվին հետևյալ միջոցառումները, — վերավորակավորել և վերախմբավորել այլ պաշտոնների համար, փոխադրել այլ արհեստանոցները և ուղեմատերը վոչ թե միայն յուր, այլ և ուրիշ ճանապարհների սահմաններում, արձակուրդ տալ առանց ոտնկի, հանձնել վորակյալ բանույթի ավելցուկը նոր կառուցվող ճանապարհներին և ճյուղերին: Յեւ, վերջապես, յեթե բայց և այնպես անկարելի յի տրանսպորտում ոգտագործել այդ բանույթը, պետք է միջոցներ ձեռք առնելին հանձնելու այդ բանույթը ժողովրդական տնտեսության այլ ճյուղերին:

Բանույթի կրճատման անհրաժեշտության դեպքում կտրականապես արգելվում է արձակել հին և

արժատական բանվորներին, միաժամանակ վարձելով նոր բանվորներին, վորոնք դյուղից են յեկել: Բացի դրանից, ուշադրություն է դարձրած այն բանի վրա, վոր անհրաժեշտ է պահպանել արտադրության մեջ նոր բանվորական կադրեր, վորոնք բաց են թողնելով մ ֆարգործուսի զպրոցները:

Այս խոշորագույն աշխատանքը, վոր միանգամայն նոր է շատ կազմակերպությունների համար, պահանջում է իսկական պատասխանատվություն և նախորդ մանրամասնորեն մշակված պլան: Դա, անկասկած, կհանդիպի մի շարք դժվարությունների: Բայց հարկավոր է հիշել, վոր քանի շատ են դժվարությունները, վորոնք կանգնած են մեր խնդիրների իրագործման ճանապարհի վրա, այնքան նրանք ավելի պետք է առաջ բերեն ենթակա և նախաձեռնություն դժվարությունների հաղթահարման համար: Միայն այն ժամանակ մենք կստանանք այդ աշխատանքի իսկական և կոնկրետ հետևանքներ, վորովհետև նրանք սերտ կերպով կապված են յերկաթուղային տրանսպորտի ռացիոնալիզացիան և վերակառուցումը հաջողությամբ անցկացնելու հետ:

Բարձրացնենք աշխատանքի արտադրականությունը աշխատանքի ժամանակի լավագույն ոգստագործման հիմունքով

Աշխատանքի ժամանակի հարցերը չեն վերանայվել, վորովհետև մոտ ժամանակում կառավարությունը պետք է հրապարակի հատուկ որոնք աշխատանքի ժամանակի մասին յերկաթուղային արանսպորտում:

Ուստի համաձայնությամբ ՀՃԺԿ-ի և միության Կենտկոմի մինչև 1930 թ. մարտ ամիսը ույժի մեջ է մընում գործող որենադրությունը բոլոր յեղած փոփոխումներով: Այդ ժամանակամիջոցում հիշյալ հարցը կստանա վերջնական ձևակերպումը, կամ կհրատարակվի որենք բոլոր առգիրներով, կամ թե գործող որենադրությունը կվերամշակվի մեր տնտեսության պահանջների և յերկաթուղականների աշխատանքի պայմանների համապատասխան: Ընդ մինչ հաշվի կառնվեն բոլոր այն նպատակահարմար առաջարկները, վորոնք ստացվել են տեղերից հավաքագրմանագրի նախագիծը մշակելու ժամանակ:

Բայց անկախ այդ բանից, տեղական տնտեսական և միության կազմակերպությունները պետք է իրենց հիմնական խնդիր ունենան— ձգտել վերացնելու գործալքությունները և պարապուրդները ձեռնարկի մեղքով, մանավանդ իրենց, աշխատավորների մեղքով, և աշխատանքի ժամանակի վոչ ռացիոնալ ձևով ոգստագործելը: Բոլոր այն փոփոխումները, վոր մտցված են այդ հարցի մեջ որենքի կարգով կամ իբրև լրացուցիչ համաձայնություն ՀՃԺԿ-ի և յերկաթուղ. Կենտկոմի միջև, ուղղված կլինեն դեպի այն, վորպեսզի ստացվի աշխատանքի ավելի մեծ արտադրականություն, համեմատած այն արտադրականության հետ, վորպիսին մենք ունենք այժմ:

ԱՅԽԱՏԱՎԱՐՁԸ

Նախահաւաքային աստիգնանքներից բարձր

Ընթացիկ տնտեսական տարում աշխատավարձի չարձրացման և կարգավորման մանրամասն կարգը հրապարակված էր «Դուդուկ» թերթում 1929 թ. դեկտեմբերի 17-ին և 24-ին, վորտեղ զետեղված էյին սպառվող զերեկատիկներ և պարզաբանումներ աշխատավարձի հարցերի վերաբերյալ: Դա պետք է և ծառայի իբրև հիմնական փաստաթուղթ բանվորների լայն ժողովներում աշխատավարձի հարցը պարզաբանելու ժամանակ:

Բացի դրանից, անհրաժեշտ է նկատի ունենալ հետևյալ հանգամանքները: Անցած տնտեսական տարվա ընթացքում աշխատավարձի աճեցումը միջին թվով մի աշխատավորի վրա գերազանցեց կոնսորիային թվերից: Նախահաշվով սահմանված էր միջին աշխատավարձ մի աշխատավորի համար 77 ռ. 50 կ., իսկ փաստորեն նա հասավ 78 ռ. 07 կ.: Այդ բարձրացումը բացատրվում է ժառանգ յերկաթուղայինների հիմնական խմբերի աշխատանքի արտադրականության աճեցումով: Այսպես՝ ըստդորձյա աշխատավորի միջին աշխատավարձը գլխ. արհեստանոցներում նախահաշվով սահմանված էր 89 ռ. 87 կ., իսկ փաստորեն սեպտեմբեր ամսում նա հասավ 95 ռ. 50 կ.: Բացի դրանից անց էր կացրած աշխատավարձի ռեֆորմ 2 և 3 ցանցերով, վորը նույնպես բարձրացրեց միջին թվով աշխատավարձն ամբողջ յերկաթուղային տրանսպորտում: Ռեֆորմից հետո վերատարիֆագրվեցին մի շարք

արտադրականապես կարևոր աշխատավորների խմբեր, դա էլ յուր հերթին առաջ բերեց աշխատավարձի մեծացումը:

1929/30 թ. համար աշխատավարձի կարգավորման հարցը լուծելիս ՀԺԺԿ յուր կարգադրության տակ ունեւ լրացուցիչ ֆոնդ ըստ նախահաշվի՝ գումարով 21,750,000 ռ., հաշվելով 1928/29 թ. նախահաշվային աշխատավարձի մեծացումը 7,20%-ով: Լրացուցիչ համաձայնությամբ ՀԺԺԿ-ի և յերկաթուղ. կենտկոմի միջև այդ ֆոնդը զգալի կերպով մեծացրած է, մոտավորապես մինչև 34 միլիոն ռուբլի: Այդպիսով, ընթացիկ տնտեսական տարում մի աշխատավորի նոմինալ աշխատավարձի միջին աճեցումը տրանսպորտում 1928/29 թ. նախահաշվի դիմաց մեծացել է 9 տոկոսով: Իսկ աշխատավարձի աճեցումը միմիայն բանվորական ցանցով կազմել է 8,20%: Աշխատավարձի այդ զգալի աճեցումը յերկաթուղային տրանսպորտում ընթացիկ տնտեսական տարում բարձր է քան ժողովրդական տնտեսության այլ ճյուղերում և առաջ է յեկել նա այն պատճառով, վոր մի շարք արտադրականապես կարևոր աշխատավորների խմբերի և, մասնավորապես, մասնագետների աշխատավարձը զգալի կերպով յետ էր մնացել աշխատավարձի միջակ մակերեսից արդյունաբերության մեջ: Ամբողջ արդյունաբերությունն ընթացիկ տնտեսական տարում ստացել է աշխատավարձի լրացուցիչ մեծացման ֆոնդ 40 միլիոն ռուբլի չափով, վորը հնարավորություն տվեց արդյունաբերությանը մեխանիկորեն բարձրացնել գոյություն ունեցող աշխատավարձը 1,80%-ով: Իսկ տրանսպորտն ստացավ ընդհանուր աշխատավարձի մեծացումը, ինչպես

վերն եր ցույց տրված, աշխատավորները բոլոր խմբերում 90/0-ով և բանվորական ցանցով 8,20/0-ով:

Հիմնական պատվիրանք ինչպես արդյունաբերության, այնպես և տրանսպորտի համար կայանում և նրանում, փորպեղի իրագործվեն կոնտրոլային թվերը աշխատանքի արտադրականության աճեցման վերաբերյալ, փորոնք մի աշխատավորի համար միջին թվով արտահայտվում են 22,50/0-ով, իսկ ըստ առանձին խմբերի հասնում և 330/0-ի (շոգեշարժային և գնացքային բրկագնեներ): Բացի դրանից, անհրաժեշտ և ձգտել իջեցնելու փոխադրությունների ինքնարժեքը 7,50/0-ով:

Բոլոր ույժերն աշխատավարձի իրական սակերեսը բարձրացնելու համար

Աշխատավարձի կարգավորման հարցերն ընթացիկ տարում զգալիորեն բարդ են, փորովհետև աշխատավարձի աճեցումն աշխատավորների այս կամ այն խմբերի համար սերտ կապակցված և աշխատանքի արտադրականության հետ, փորն ամպլայման ուղիղ և անհրաժեշտ պայման և յերկաթուղային տնտեսության հաջող զարգացման համար: Աշխատավարձի կարգավորման այդ միջոցառումները կանոնավոր կերպով անցկացնելու համար ՀԾԺԿ և յերկաթուղ. կենտրոնը 1929 թ. դեկտեմբերի 17-ին և 24-ին տվեցին մանրամասն ցուցումներ և կարգադրություններ: Անհրաժեշտ և բոլոր միության կազմակերպություններին և ակտիվին մանրամասն մշակել և պարզել, թե փորքան կարևոր և անհրաժեշտ և աշխատավարձի կար-

գավորման նոր կարգը: Հարկավոր և պահանջել տնտեսական մարմիններից ամենամանրամասն հաշվարկ-կարգավորումն ըստ ամեն մի խմբի առանձին, փորշակի և պարզ կերպով պարզաբանել բոլոր աշխատավորներին աշխատավարձի տվյալ կարգավորման անհրաժեշտությունը և նպատակահարմար լինելը, փորպիսին կապ ունի աշխատանքի արտադրականության անդրադույն աճեցման հետ:

Հարկավոր և կրկին անգամ ընդգծել յերկաթուղային տրանսպորտում մասնագետների վճարման հարցի կանոնավոր լուծումը: Մասնագետների վճարման գոյություն ունեցող մակերեսը, փորը չափազանց յետ և մնացել համեմատած արդյունաբերության հետ, չերկարող ապահովել տրանսպորտի հաջեցումն այդ կվալիֆիկացիայի աշխատավորներով: Իսկ այդ հանգամանքը սպառնում էր յերկաթուղ. տրանսպորտում մտցրած խոշոր դրամական միջոցների հաջող և ուղիղալ ողտադործմանը և պատշաճ տեխնիկական դեկավարմանը յերկաթուղ. տնտեսության լայն ուղիղանալիզացիան և վերակառուցումն անցկացնելու գործում:

Դրա հետ միաժամանակ աշխատավարձի հարցերում ծանրություն ամբողջ կենտրոնը ներկայումս հարկավոր և փոխադրել նրա իրական մակերեսի բարձրացման վրա: Վերադաս կազմակերպությունների պատվիրանքը—1929/30 թ. ձեռք բերել աշխատանքի իրական մակերեսի բարձրացումն 120/0-ից վոչ պակաս, հաշվի առնելով նոմինալի ընդհանուր բարձրացում 90/0-ով, ինչ էլ փոր լինի պետք և իրագործվի: Ուստի բանվորների նպարակման հարցը, գների իջեցումը,

սպառողին ավելի լավ սպասարկելը, կոոպերատիվային կազմակերպութիւններին ձկունութիւնը պետք է միութեան մարմինների աշխատանքի մեջ գրավեն հիմնական տեղը: Կոոպերատիվային աշխատանքի շուրջը հարկավոր է ստեղծել մասսայական ակտիվ, ոգնութիւնը և կոնսորիւ: Ընդլայնել բանվորական բրիգադները մոբիլիզացիայի փորձը սննդամթերքների պատրաստման նպատակով, ոգնելու համար կոոպերացիայի մարմիններին և այլ մատակարարող կազմակերպութիւններին:

Իրա հետ միասին հարկավոր է իրական ակտիվ մասնակցութիւնը ցույց տալ և առավելաչափ ոգնել բոլոր կազմակերպութիւններին կոլլեկտիվ և խորհրդովային տնտեսութիւնների, կաթնային տնտեսութիւնների, բանջարանոցների, կենդանաբուծութեան զարգացման գործում են: Այդ միջոցառումների իրականացումը միակ և միանգամայն իրական ուղիներն են մեծացնելու պարենավորման ռեսուրսները յերկրում և բարելավելու բանվորական մասսաների նպարակումը:

Ոգսագործել տեղերի նախաձեռնութիւնը յեկփորձը

Աշխատանքի վճարման գոյութիւնը ունեցող սիստեմները, վոր ստուգված են յեղել շատ տարիների փորձերով, հիմնականում թողնված են առանց փոփոխումների: Բայց կարգավորելու համար հարցն աշխատանքի վճարման նոր սիստեմների կիրառման հնարավորութեան մասին, վորոնք մայնվում են տեղական տնտեսական և միութեան կազմակերպութիւններին նախաձեռնութեամբ, աշխատանքի վճարման սիստեմի տրո-

հի մեջ գրառված է լրացուցիչ կետ, վորտեղ ասված է, թե բոլոր նոր սիստեմները պետք է ներկայացվեն ՀՃԺԿ-ին յերկու շաբաթ առաջ մինչև նրանց մոցնելը: Դա հնարավորութեան կտա ժամանակին մոցնել անհրաժեշտ փոխոխումները, նաև ընդլայնել տեղերի փորձն ու նախաձեռնութիւնը՝ ուրիշ ճանապարհները վրա նպատակահարմար սիստեմը կիրառելու համար:

Իրա հետ միասին, բոլոր տնտեսական և միութեան կազմակերպութիւններին խնդիրն է հանդիսանում ամենամանրամասն և խոր կերպով ուսումնասիրել ներկայումս գործող աշխատանքի վճարման սիստեմները, նպատակ դնելով մոցնել անհրաժեշտ ուղղումները և փոփոխումները, վերացնել բոլոր այն թերութիւնները, վորոնք ազդում են աշխատանքի արտադրականութեան հաջող անցման վրա:

Նորմեր յեկ գնահատումներ

Աշխատագործման նորմերի և գնահատումների տրոհը (հավաքայմանագրի 16-րդ հոդված) մշակված է չափազանց մանրամասն: Հաշվի յեն առնված առաջարկները տեղերից, վոր ստացվել են այդ հարցի վերաբերյալ, նաև աշխատանքի արտադրականութեան մեծացման պատվիրանքները, իսկ սրանից ել բղխում է ինքնարժեքի եփանացումը: Այդ աշխատանքը շատ բանում կախված է նրանից, թե վորքան հաջողութեամբ կանցնեն աշխատագործման և գնահատումների կանոնավոր սահմանված նորմերը: Այդտեղ վճռական դեր է խաղում տեխնիկական նորմայացումը և դրա հիման վրա սահմանված աշխատագործման իսկական

մաքսիմալ հնարավորութեան տեխնիկական նորմերը: Ուստի արտադրութեան մեջ տեխնիկական նորմայացման կիրառումն ամպլայման պարտավորեցուցիչ է հանդիսանում ինչպես տնտեսական, այնպես և միութեան կազմակերպութեան համար:

Աշխատագործման նորմերի վերանայման պլանային կարգն ընթացիկ տնտեսական տարում պետք է լիովին իրականացնվի և անցկացնվի խառնութեամբ հավաքայականադրի 16-րդ հոդվածի հիմունքով: Այդ 16-րդ հոդվածով նորից սահմանված է ըստգործյա գնահատումների վորոշման կարգը: Նախկին գործակցի (коэффициент) փոխարեն, վոր սահմանված էր աշխատավարձի ռեֆորմի ժամանակ, ներկայումս գնահատումները պետք է սահմանվեն աշխատագործման նոր սահմանված նորմերի համար, բաղմապատկելով տարիֆային կոպարի նորմի վրա, վրան հաշվելով (վրայել) վերավաստակի (приработок) միջին տոկոսը, վորը ձեռք է բերված տվյալ ձեռնարկում վերջին յերեք ամսվա ընթացքում: Գնահատումների վորոշման նոր սահմանված կարգը հնարավորութեան է տալիս ի հաշիվ աշխատանքի բարձրացրած արտադրականութեան վոչ թե միայն պահպանել աշխատավարձի նախկին մակերեսը, այլ և տալ նրան անդրագույն աճեցում:

16-րդ հոդվածի «Н» կետով առանձնապես կարևոր մոմենտ է հանդիսանում այն բանվորների քաջալերումը, վորոնք աշխատանքի մեջ մտցնում են այս կամ այն բարելավումները և ռժանդակում են աշխատագործման նորմերի զգալի բարձրացմանը: Այդպիսի դեպքերում անկախ վարձանակից, վորպիսին կարող են ստանալ աշխատավորները կատարելագործումների

համար, նրանց վճարվում է տարբերութեանը հին և նոր գնահատումների միջև այն կերտվածքների համար, վորոնք պատրաստված են նրանց ձեռքով յերեք ամսվա ժամանակամիջոցում՝ կատարելագործումը մտցնելու որից:

Այդ իսկ հոդվածը պարտավորեցնում է բոլոր տնտեսական և միութեան կազմակերպութեաններին առավել չափով աջակցել այն նախաձեռնութեանը, վոր հայտնաբերվում է սոցիալիստական մրցակցութեան ընթացքում բանվորների կողմից աշխատագործման ավելի կանոնավոր և բարձրացրած նորմեր սահմանելու գործում, նաև անցուրդի նորմեր սահմանելիս շոգեշարժային և գնացքային բրիգադների համար: Ընդամենն պետք է ապահովվեն բոլոր անհրաժեշտ արտադրական պայմանները—ծրագրի կայունութեանը, աշխատանքի լիարեւոնումն, նյութեղենի, գործիքների նըպարակումն, պատշաճ ազմինիստրատիվ-տեխնիկական ղեկավարութեան են:

Հավաքայականադրի 16-րդ հոդվածը պահանջում է բոլոր տնտեսական և միութեան կազմակերպութեանները, ներգրավելով բանվորական մաստաները այդ հարցերի մանրամասն քննութեան և մշակման գործի մեջ, վերացնել բոլոր այն արգելքները, վորոնք խանգարում են տեխնիկական նորմայացման հիման վրա սահմանված աշխատագործման առավել տեխնիկական հնարավորութեան նորմերի իրականացմանը: Հարկավոր է ներգրավել Տարիֆ-նորմայացման բյուրոյի մարմինների մեջ ավելի աշխատավորներ, վորոնք անմիջապես կապված են արտադրութեան հետ և ծանոթ են նրա բոլոր պրոցեսներին, անցկացնել

նրանց կուրսերի միջով: Դա կոժանդակե պատվիրած չափանների իրագործմանը, աշխատանքի արտադրականութեան անեցմանը և դրա հիման վրա—աշխատավարձի անդրադուլն մեծացմանը:

Աշխատավարձի քաղաքական կարգը

Հապաքայմանագրերի 17-րդ հոդվածը թողնված է նախկին խմբագրութեամբ. փոփոխել նրան անհրաժեշտ չէ: Դա արդեն մի շարք տարիներում անց է կացրած. 17-րդ հոդվածը պատասխանում է արտադրութեան բոլոր պայմաններին և հենց աշխատավորների շահերին:

Աշխատավարձի տացքի կարգն ավելի ևս ապակենտրոնացրած է: Տնտեսական և միութեան մարմիններին տեղեկում լիակատար իրավունք է վերապահված սահմանել աշխատավարձի տացքի ամսաթիվը, համակերպելով տեղական պայմաններին: Բայց ընդ սմին պետք է հաշվի առնվի Աշխատակցության վորոշումըն այն մասին, վոր աշխատավարձը վճարվի այն թվերին, վորոշնք հնարավորութեան կտան ավելի կանոնավոր կերպով իրացնել աշխատավարձը, չստեղծելով հերթեր կողպերատիվային և պետական առևտրական կազմակերպութեաններում:

Գործուղարկներ, տեղափոխումներ, ամակուրդներ

Գործուղարկների և նրանց վճարման տրոհի մեջ արմատական փոփոխումներ չեն մտցրած: Միմիայն ճշգրտված են առանձին մոմենտները յերթնվելի

պաշտոնների հարցի վերաբերյալ և բարեփոխված է ծանոթութեանը գործուղարկների մասին յեղած առդիլի յերկրորդ պարագրաֆին կից: Առաջ այդ ծանոթութեանն առաջ եր բերում հաճախակի կոնֆլիկտներ և այդ առթիվ ստացվել են անգերից շատ առաջարկներ ծանոթութեանը ճշգրտելու անհրաժեշտութեան մասին: Այժմ այդ ծանոթութեանն արտահայտված է հետևյալ խմբագրութեամբ. «Շոգեշարժային և գնացքային բրիգադների չնախատեսված հապաղումներն աշխատանքի ժամանակ ճանապարհին, վորոնք առաջացել են հուսիսներից, ջրատարումներից, հրդեհներից, խորտակումներից, շոգեշարժների և շարժական կազմի փչացումից, նաև հապաղումներից աշխատանքային և տնտեսական գնացքներում և քարահանքերում, թեկուզ և յուր ուղեմասի և բաժանմունքի սահմաններում,—վճարվում են որոպահիկ դրամով սկսած առաջին որից, յերբ խզումն աշխատավորի բնակութեան վայրից 56 ժամից ավելի յե գնացքի հետ ուղարկվելու մոմենտից մինչև վերադարձի մոմենտը: Իսկ յեթե խզումը բնակութեան վայրից շարունակվում եր 56 ժամից պակաս, ապա որոպահիկ դրամը վճարվում է միայն յերբ որվա համար»:

Այգպիտի խմբագրութեանը վերացնում է ամեն տեսակի մեկնաբանութեանները և մտցնում է վորոշ կարգ և պարզութեան շոգեշարժային և գնացքային բրիգադներին գործուղարկի դրամը հաշվելու:

Տեղաշարժների և նրանց վճարման մասին առդիլը հիմնականում թողնված է գործող խմբագրութեամբ: Նա համապատասխանում է որենսդրութեան

ըը կազմելու և կենտրոնին ժամանակին ներկայաց-
նելու մեջ:

Վարկերը բանւորի համար ընդլայնված են

Հաշվաքայմանագրի նախագծի մշակման ժամա-
նակ յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատավորնե-
րից ստացվել են չափազանց շատ առաջարկներ՝ բան-
ջորի գոյութիւնն ունեցող նորմերի փոփոխման և ընդ-
լայնման մասին: Այդ առաջարկների թվում շատ կա-
յին ուշադրութեան արժանի և նպատակահարմար ա-
ռաջարկներ: Բայց և կային այնպիսի առաջարկներ,
վորոնք չէին բղխում արտադրութեան պայմաններից,
այլ ուղղակի կար ցանկութիւնն ստանալ բանջոր: Ուս-
տի, հաշվի առնելով արտադրութի ֆինանսական դը-
րութիւնը և անհրաժեշտութիւնը՝ կյանքի մեջ անց-
կացնել տեղերից ստացած միանգամայն նպատակա-
հարմար առաջարկները, յերկաթուղ. կենտկոմը և ՀԺԿ
վերանայեցին բանջորի գոյութիւնն ունեցող նորմերը:
Ցուցակի մեջ լրացուցիչ մտցրած են 11 նոր արհեստ-
ներ—պեղման վարպետ (буровой мастер), բուկա յե-
փող, մեքենավար-ընդունիչ, մեքենավար-օդնական, ու-
ժային հաստվածքների յուղիչ, նավթամուղի մեքենա-
վար, յելեմտապան, շոգեշարժների և վագոնների լը-
վացման բանվորներ, կրեոլոտով տոգորված կոճեր
բեռնող բանվորներ, ռանդող, գերծող (фрезеровщик),
լծասարք պատրաստող (шорник):

Այդ արհեստներն ընդգրկում են մինչև 8.000
մարդ: Ընդլայնված են բանջորի նորմերը 20 արհեստ-
ների համար—կալանդագործներ, սառը պահեստների

կշռորդներ, ծակփորիչներ, առացքակալ թափողներ
(заливальные подшивники), միխիներ (калильщики),
կաթսագործներ ընթացիկ նորոգման մեջ, դեպոյի
հնոցպաններ, նավթաշիկային լուսավորութեան լամպ
վառողներ, կշռային վարպետներ, մեքենավար-զեկա-
վարներ (машинисты-наставники), մեքենավարներ-լը-
վացողներ, պղնձագործներ, շոգեշարժների ընթացիկ
նորոգման վառարանագործներ, մամլիչներ (прессов-
щики), շոգեշարժներին վառելիք նպարակող բանվոր-
ներ, ջրաուքի նորոգման փականագործներ, հնոցի
փոսեր մաքրողներ, արտաքին ցանցի ելեքտրոմոն-
տյորներ և ելեքտրականութիւնն անցկացողներ: Այդ
արհեստներն ընդգրկում են մինչև 47 հազար մարդ:

Բանջորի գոյութիւնն ունեցող նորմերի վերանա-
յումը և մեծացումն առաջ է բերում լրացուցիչ ծախս
տարեկան մինչև 500 հազար ռուբլի: Բանջորի տացքի
կանոնների մեջ մտցրած է վորոշ կարգ: Վորպեսզի
բանջորն իսկապես ոգտագործվի աշխատանքի ժամա-
նակ, ձեռնարկներում պետք է ինչ էլ վոր լինի կա-
ռուցվին բանջոր պահելու տեղեր: Այդ պահուստատե-
ղերը թույլ կտան ավելի ռացիոնալ կերպով ոգտա-
գործել բանջորը, իսկ բանվորը հնարավորութիւն կու-
նենա աշխատանքներն ավարտելուց հետո տուն գնալ
վոչ բանջորի մեջ, վորպիսի հանգամանքն անշուշտ
ազդում է աշխատավորի առողջութեան վրա:

Մնացածում՝ աշխատանքի պաշտպանութեան
տրոհը մնացել է առանց զգալի փոփոխումների:

Ա Շ Ա Կ Ե Ր Տ Ո Ւ Ք Յ Ո Ւ Ն

Աշակերտության մասին յեղած տրոհի մեջ 33-րդ հոդվածով մտցրած են փոփոխումներ յերկաթուղային տրանսպորտում աշակերտների քանակի մասին: Նախկին կարգի փոխարեն սահմանված է աշակերտների քանակը տվյալ տնտեսական տարվա համար: Ներկայումս այդ քանակը վորոշվում է աշակերտների զրահի (броня) հայտնի տոկոսով, համաձայն Աշխտողկոմատի վորոշման, այսինքն մտցրած է նույնպիսի կարգ, ինչպես և արդյունաբերության բոլոր այլ ճյուղերում:

35-րդ հոդվածի մեջ մտցրած է չափազանց կարևոր լրացումն ֆարգործուսի դպրոցներն ավարտած աշխատավորների բաշխման կարգի մասին: Միության կազմակերպությունները պետք է աշխատեն ինչ էլ վոր լինի կանոնավոր կազմել նրանց տեղավորելու պլանը մինչև ֆարգործուսի դպրոցներն ավարտելու մոմենտը:

Անհրաժեշտ է ընդգծել այդ հոդվածում նաև տեղավորման կարգը: Յեթե անհնար է յերկաթուղային տրանսպորտում տեղավորել ֆարգործուսի դպրոցներն ավարտած բոլոր անձերին, ապա անհրաժեշտ է հանձնել նրանց արդյունաբերության տնորինությանը Աշխտողկոմատի համապատասխան մարմինների միջոցով:

Բանշորի տացքի կանոնադրության մեջ մտցրած է պարզություն, այն է՝ ուսումնական արհեստանոցներում աշխատող բոլոր աշակերտներին տրվում է աշխատանքի տեսակի համեմատ բանշոր արտադրության մեջ աշխատող բանվորների հետ համահավասար: Բայց

վորովհետև աշակերտների աշխատանքի ժամանակը կրճատված է, ուստի և նրանց համար բանշոր հագնելու ժամանակամիջոցը կրկնապատկվում է համեմատաբար այն ժամանակամիջոցի, վոր սահմանված է արտադրության մեջ աշխատող բանվորների համար:

Կույս-կենցաղային կարիքներ

Այդ տրոհը համեմատած անցած պայմանագրի հետ հիմնականում թողնված է նախկին խմբագրությամբ և լրացրած է նրանով, վոր բանվորների և ծառայողների համար, վորոնք սովորում են ինդուստրիալ տեխնիկումներում, բանֆակներում, բարձրագույն դպրոցներում և կվալիֆիկացիայի բարձրացման դասընթացներում, սահմանված է կրճատված 6 ժամյա աշխատանքի որև նման կրճատված աշխատանքի որբ տարածվում է նաև այն բանվորների վրա, վորոնք սովորում են յերկկոյան պրոֆտեխնիկական դպրոցներում, վորպիսին նախատեսնված չէ գործող որհեստությամբ:

Տրոհը ինժեներ-տեխնիկական աշխատավորների աշխատանքի պայմանների մասին չէր պահանջում արմատական փոփոխումներ և թողնված է, մոտավորապես, նույն ձևով, ինչպես և հին պայմանագրում, ճշգրտելով մի շարք կետեր միավարության հիման վրա:

Անվճար յերթեկի արտոնությունները զգալի կերպով ձևափոխված են համեմատած այն արտոնությունների հետ, վորոնք գործում էին անցյալ պայմանագրով: Այդ փոփոխման անհրաժեշտությունը բա-

վականին մանրամասն և լայն կերպով մշակվել և բանվոր ծառայողների բոլոր ժողովներում, իսկ այդ միջոցառման նպատակահարմարութունը ճանաչել են բոլոր յերկաթուղականները: Ուստի նոր կանոնադրութունն անվճար յերթևեկի մասին յերկաթուղային տրանսպորտի վրա նոր չե միության անդամների համար: Ընդհակառակը, նա արձանագրել և այն պայմանները, վորոնցով սահմանված են անվճար յերթևեկի տոմսեր տալու նոր նորմերը, վորոնց մասին յուր ժամանակ բավականին մանրամասն խոսվել և լայն բանվորական ժողովներում:

Ըստ հին պայմանագրի միայնակը տարեկան ստանում էր 2 տոմս և ընտանիքավորը—4, այժմ միայնակը կստանա 1 տոմս և ընտանիքավորը—2 տոմս տարեկան: Մթերատոմսերը կտրվեն միմայն մինչև մերձակա առևտրական կետը, վորտեղ կա կոոպերատիվային առևտրական կազմակերպության խանութ— ընտանիքավորներին 12 յերթևեկի համար, միայնակներին 6 յերթևեկի համար տարեկան: Բացի դրանից, կտրվեն քարտիկ-տոմսեր 85% զեղչով 12 յերթևեկի համար մի անձին 100 քլմ. տարածության վրա: Յեթե աշխատավորն ունի ուղեգիր հանգստի տուն կամ կուրորտ գնալու ապահովմանը, ապա նրան տրվում և անվճար տոմս: Իսկ հանգստի տուն և սանատորիում սեփական հաշվով գնալու ժամանակ տրվում և յերթևեկի համար զեղչ 50%-ով: Նման զեղչ և արվում աշակերտների համար եքսկուրսիաներ գնալիս են: Պահպանված են տոմսեր, վորոնք տրվում են աշխատավորի վարձման և տեղաշարժման ժամանակ և մի շարք այլ արտոնություններ:

Համեմատելով անվճար յերթևեկի արտոնությունները, նախատեսված հին և նոր պայմանագրերով, հարկավոր և նշել հետևյալը— առաջ ընտանիքավոր բանվորներն ստանում էին 20 հիմնական յերթևեկի տոմս (միանվագ, մթերատոմս, արձակման ժամանակ են), միայնակները 10 տոմս: Նոր պայմանագրով ընտանիքավորը կստանա 18 տոմս, միայնակը—9, բայց մթերատոմսեր կստանան միայն այն յերկաթուղականները, վորոնք ապրում են այնպիսի կայարաններում, վորտեղ չկա առևտրական կետ: Ընդ սին զգալի կերպով ընդլայնած են իրավունքները, վորոնք ունեն մեծ նշանակութուն իրենց սոցիալական բովանդակությամբ. յերթևեկը դեպի ուսումնավայրը, հանգրաստի տները և: Ուստի այն վորոշումները, վոր մասսաներն ընդունել են նոր հավաքապայմանագիրը քըննելիս, ունեցել են ուղիղ դասակարգային մոտեցում տվյալ հարցին:

Վնականապես վերակառուցել միության աշխատանքը

Ընթացիկ տարում հավաքապայմանագիրը վերալընդվեց ավելի կարճ ժամանակամիջոցում, քան այդ առաջ էր լինում: Հիմնական ընդհանրական պայմանագիրն արդեն հրապարակված և «Գուղոկ»-ում 1929 թ. դեկտեմբերի 21-ին և ույժի մեջ և մտել 1930 թ. հունվարի 1-ից: Հավաքապայմանագիրը բոլոր առգիրներով լույս կտեսնի մոտ ժամանակում և կուղարկվի բոլոր միության և տնտեսական կազմակերպություններին ի

ՀԱՎԱՔՊԱՅՄԱՆԱԳՐԻ ՄՇԱԿՄԱՆ
ՀԱՄԱՐ ՊԱՐՏԱԴԻՐ ՆՅՈՒԹԵՐ

- 1) Հավաքչայմանագիր, հրապարակված
«Գուղոկ»-ում 21/XII—29 թ.
- 2) Աշխատավարձ, հրապարակված «Գու-
ղոկ»-ում 17/XII—29 թ.
- 2) Նույնը 24/XII—29 թ.
- 4) Հավաքչայմանագրի բրոշյուր առդիր-
ներով
- 5) ԱՄՀԿԽ և յերկաթուղ. կենտկոմի դի-
րեկտիվ հավաքչայմանագրի
կամպանիայի մասին և ՀԿԿ
(բ) կենտկոմի դիրեկտիվ միա-
վարության մասին, «Бюл.
ВЦСПС» № 5 և «Бюл. ЦК
Հ.Վ.» № 130—142.

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0200165

