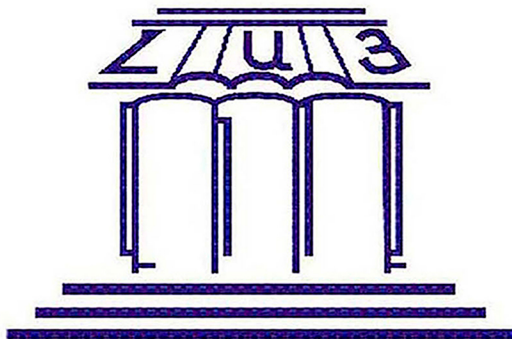




Հայկական գիտահետազոտական հանգույց
Armenian Research & Academic Repository



Սույն աշխատանքն արտոնագրված է «Մտեղծագործական համայնքներ
ոչ առևտրային իրավասություն 3.0» արտոնագրով

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial
3.0 Unported (CC BY-NC 3.0) license.

Դու կարող ես.

պատճենել և տարածել նյութը ցանկացած ձևաչափով կամ կրիչով
ձևափոխել կամ օգտագործել առկա նյութը ստեղծելու համար նորը

You are free to:

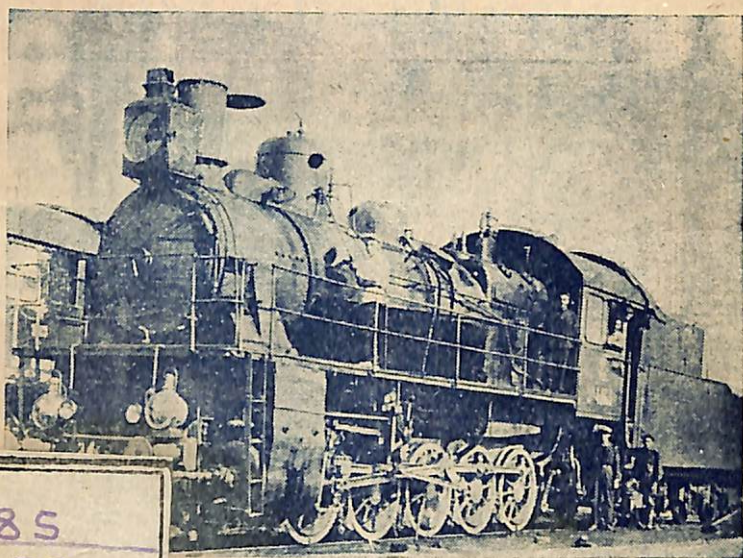
Share — copy and redistribute the material in any medium or format

Adapt — remix, transform, and build upon the material

ՎԼՍ.Դ. ԴՈԿՈՒՆԻՆ

92

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ՌԵՅԼՍԵՐԻ ՎՐԱ



385
7-72

ՊԵՏԶՐԱՏ

1931

ՅԵՐԵՎԱՆ

10 3 APR 2013

385

7-72

06 APR 2010

ՎԼՍԴ. ԳՈԿՈՒՆԻՆ

81-05

ՏՐԱՆՍԳՈՐՏԸ
ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ
ՌԵՅԼՍԵՐԻ ՎՐԱ

Բարձր. Գ. ԱԲՆԱՆ



ՊԵՏՐԱՏ

1981

ՅԵՐԵՎԱՆ

ՊԵՏՏՐՈՍԻ ՏՊԱՐԱՆ
ԳԼՈՎԼԻՏ 6969 (Բ)
ՊԱՏՎԵՐ ՔՆ 5460
ԼՐԱՏ. № 1864
ՏԻՐԱԺ 4000

36681-62

ՍՈՑԻԱԼԻԶՄԸ ՀԱՐՁԱԿՎՈՒՄ Ե ԱՄԲՈՂՋ ՀԱԿԱՏՈՎ

Հնգամյակի առաջին յերկու տարվա ընթացքում Պրհրդային Միությունը հսկայական բալլ է արել դեպի սոցիալիզմը: Հակառակ աջ և «ձախ» սպորտուհիստների ամեն տեսակի մարդաբեյություններին՝ յերկրի ինդուստրացման և գյուղատնտեսութեան կոլեկտիվացման մեր կողմից վերցրած բալլը փիկյան տեմպերը մեր ուժից վեր լինելու մասին՝ մեր սոցիալիստական շինարարությունը բուռն աճում է ցուցահանում: Համ. Կ(բ)Կ ԿԿ և ԿՎՀ ղեկավարության (1930 թվի) միացյալ պլենումն արձանագրեց, Վոր սոցիալիստական շինարարութեան դործում հնգամյակի յերկրորդ տարին բանվոր դասակարգի նոր խոշոր նվաճումների տարին հանդիսացավ: Հնգամյա պլանի առաջադրությունները բոլոր հիմնական ցուցանիշների նկատմամբ իրադործված են խոշոր դերակատարումով: Կուսակցութեան կողմից նշված հիմնական բաղադրական խնդիրները՝ հնգամյակը կատարել չորս տարում, գյուղատնտեսութեան կոլեկտիվացումը հիմնականում ապարտել հնգամյակի վերջին և կուլակություն, իբրև դասակարգ, լիկվիդացիայի յենթարկել համատարած կոլեկտիվացման հիման վրա—գտնվում են իրենց լիակատար լուծման ճանապարհին:

Հնգամյակի յերրորդ տարին պետք է ավարտի

ՈՍՀՄ սոցիալիստական եկոնոմիկայի հիմքի կառու-
ցումը:

Հնգամյակի յերկրորդ տարում բնական խոշոր
արդյունաբերությունն ընդհանուր արտադրանքի աճ
և տվել 25 տոկոսով ու գերակատարել է հնգամյա պլա-
նին առաջադրությունը 5 տոկոսով: Հատկապես խո-
շոր են արդյունաբերության այն ճյուղերի հաջողու-
թյունները, վորոնք արտադրության միջոցներ են ար-
տադրում, վորտեղ հնգամյակի առաջին յերկու տա-
րին յերկրին 13,8 միլիարդ ուրբուլ արտադրանք են
տվել, 12,5 միլիարդ ուրբուլ փոխարեն, վոր նշված է
յեղել հնգամյա պլանով: Վերջնականում Միաւթյան
ամբողջ արդյունաբերութայն տարեկան արտադրանքի
չափը հնգամյակի յերրորդ տարվա սկզբին յերկու ան-
գամ գերազանցել է նախապատերազմյան տարեկան
արտադրանքից:

Սոցիալիստական ինդուստրիայի հաջողությունե-
ներն ապահովեցին հիմնական բեկումը դեպի գյուղա-
տնտեսութայն սոցիալիստական զարգացումը: Աճել են
ցանքի տարածությունները թե հացահատիկի և թե տեխ-
նիքական կուլտուրաների նկատմամբ, աճել է գյուղա-
տնտեսութայն արտադրանքը: Ուշոր հաջողություննե-
րի յենք հասել կոլտոգային և սովխոզային շինարա-
րութայն բնագավառում: Սովխոզների ցանքի տարա-
ծությունը 1930 թ. կազմել է 3.923 հազար հեկտար,
հանդեպ 1.727 հազար հեկտարի 1928 թ.: 1931 թ.
սովխոզների ցանքի տարածությունը կհասնի 9.641
հազար հեկտարի: Կոլտոգներն ընդգրկում են չքավոր-
միջակ տնտեսությունների 27 տոկոսը, իսկ հիմնական
հացահատիկային ուսյոններում կուլեկտիվացրած տըն-
տեսությունները կազմում են 49,3 տոկոս: Կոլտոգների

և սովխոզների ցանքի տարածությունը 1930 թ. կազ-
մել են 43,4 միլ. հեկտար, հանդեպ 20,6 միլ. հեկ-
տարի, վոր նախագծված է յեղել հնգամյակի վերջին
տարվա համար: Այդ նշանակում է, վոր հնգամյակի ա-
ռաջին յերկու տարին գյուղատնտեսութայն ամբողջ
հնգամյա ծրագրի նկատմամբ գրեթե կրկնակի գերա-
կատարում են տվել:

Տրանսպորտի բնագավառում հնգամյա պլանի նախա-
դրումները նույնպես խոշոր չափով գերակատարվել
են: Յերկաթուղային տրանսպորտի բեռնաշրջանառու-
թյունը՝ 1929-30 թ. հասնելով 235 միլիոն տոննի, հըն-
գամյա պլանի յերկրորդ տարվա համար նշված հնգամ-
յա պլանի նախագծումներից գերազանցեց ավելի քան
մեկ քառորդով:

Վերահիշյալ նվաճումներին հասնելու գործում
վճռական դեր են խաղացել կուսակցություն ճիշտ քա-
ղաքականությունը, վճռական ու անընդհատ պայքա-
րը կուսակցության լենինյան ընդհանուր դժից թեքում-
ների, աջ ու «ձախ» ուղորտունիղմի, անսկզբունք աջ և
«ձախ» յերկերեսանիւթյան և վրանց հետ հաշտվողա-
կանության դեմ: Հնգամյակի առաջին յերկու տարին
անցել են բանվոր դասակարգի և կոլտնտեսականների
միլիոնավոր ակտիվության և խանդավառության ահա-
գին աճման նշանաբանի տակ (սոցմրցակցութուն,
հարվածայնություն, հանդիպական պլաններ):

ՈՍՀՄ-ի սոցիալիստական շինարարութայն հսկա-
յական հաջողությունները, յերկրի ինդուստրացման և
գյուղատնտեսութայն կուլեկտիվացման բուռն թափը
խորտակիչ հարված են հասցրել միջազգային բուրժու-
ազիայի հույսերին, վոր նրանք դրել են Ուրհրդային
իշխանության խորտակման և ՈՍՀՄ-ում կապիտալիզ-

մի վերականգնման վրա: Բուրժուազիան, սոցիալիս-
տական հարձակման հետևանքով, դուրս չաղլուկելով
իր կարեվորագույն դիրքերից, համաչխարհային կա-
պիտալիզմի ակտիվ ղեկավար մասնակցությամբ և ող-
նությամբ, իր որակարգում գրել է հակահեղափո-
խական վնասարարությունը («պրոմպարտիզմ»,
«էմփիւկ մենշեվիկները միութենական բյուրո») իրեն
անտեսական հակահեղափոխության ամենատուր ձե-
վերից մեկը, վորը ճանաչարհ է հարթում իմ ՀՄ-ի
դեմ պատրաստվող սազմական ինտելիկենցիայի հա-
մար:

Կապիտալիզմի մնացորդների հուսահատ դիմա-
դրությունը, Խորհրդային Միության ներսում արտա-
հայտվեց վնասարարական աշխատանքով: Վնասարար-
ները փորձում էին քայքայել նաև ժողովրդական
անտեսության կարեվորագույն ճյուղը՝ տրանսպորտը:
Ֆերկաթուղիների նախկին տերերի և ակցիոներների
Ֆոն-Մեկկերի, Բորիսովների, Կրասովսկիների և նման-
ների ղեկավարությամբ տրանսպորտում բուն գրած վը-
նասարարական կազմակերպությունը բարբարոսարար
քայքայում էր խորհրդային տրանսպորտը: Վնասա-
լարները տրանսպորտին ահադին վնաս հասցրին: Հար-
յուրավոր պիտանի չողեչարժերն ավերվեցին ու հան-
ձնվեցին իրեն յերկաթի նիւ: Ամենուրեք աչքաթող
էր արված չողեչարժերի նորոգումը, վորի հետեւում
քով հիվանդ չողեչարժերի քանակը խիստ շատացել
էր և մի շարք ճանապարհներում հասել էր նրանց ընդ-
հանուր թվի 35 տոկոսին:

Վնասարարները հիմա մերկացված են ու խիստ
պատիժ են կրել: Սակայն այդ չի նշանակում, վոր վը-
նասարարության հետ հաշիվը վերջացած է: Վնասա-

րարության մնացորդները պետք է լիկվիդացիայի յեն-
թարկել ամենակարճ ժամանակամիջոցում, վորի հա-
մար դասակարգային պայքարի սրման պայմաններում
պահանջվում է բոլոր ուժերի մաքսիմալ մոբիլիզացիա,
կուսակցական կադմակերպությունների և պրոֆսիու-
թյունների մաքսիմալ աչալրջություն և ակտիվու-
թյուն:

Ժողովրդական անտեսության ծավալման տեմպերը
հնգամյակի յերրորդ տարվա ընթացքում պետք է հա-
մապատասխանեն այն հիմնական պահանջին, վոր այդ
վճռական տարին պետք է ավարտի սոցիալիստական
եկոնոմիկայի հիմքի կառուցումը: Կի և ԿՎՀ պլե-
նումի կողմից հաստատված ժողովրդական անտեսու-
թյան ցուցանիշներն ընդհանուր առմամբ իրենց մեջ
պարզ կերպով արտացոլում են այն բայլչեվիկական
տեմպերը, վորոնց պետք է հասնել, վորպեսպի հնգամ-
յակը կատարենք չորս տարում, իսկ արդյունաբերու-
թյան հիմնական ճյուղերում՝ յերեք տարում:

Խորհրդային Միության սոցիալիստական ինդուս-
տրացման ծավալման գործում մենք պետք է հասնենք
բարձր տեմպերի, յեթե մենք ցանկանում ենք, վոր մեր
սոցիալիստական հայրենիքը ամբասնդի իր անկախու-
թյունը և կատարի դիրեկտիվը՝ հասնել և անցնել կա-
պիտալիզմի առաջավոր յերկրներից տեխնիկային և
անտեսապես: Մենք պետք է՝

«...Ամենակարճ ժամանակամիջոցում լիկվի-
դացիայի յենթարկենք նրա հետամնացությունը և
նրա սոցիալիստական անտեսության կառուցման
գործում իսկական բայլչեվիկական տեմպեր գա-
ղացենք: Ուրիշ ճանապարհներ չկան»^{*)}:

^{*)} Ի. Տոպիկին. — Տնտեսավարների խնդիրները մա-
սին:

Արտադրութեան զեկաւարման, վորակի բարձրացման և ղեպի տեխնիկան իսկական շրջադարձ կատարելու հարցերը վերակառուցման շրջանում բացառիկ կարևոր նշանակութիւն են ստանում:

Հիմնական և, վաղուց և ժամանակը հասել յերեսը ղեպի տեխնիկան դարձնելու: Ժամանակ և ղեկ չարտել հին լողունը, իր այժմյականութիւնը կորցրած, տեխնիկային չմիջամտելու լողունը, և մենք ինքներս պետք է մասնագետներ, գործի գիտակներ և գործի լիակատար տերեր դառնանք:

1931 թիւը վճռական տարին է՝ կուսակցութեան կողմից առաջադրած խոշորագույն խնդիրների լուծման ճանապարհին, սոցիալիստական շինարարութեան տեմպերի, յերկրի ինդուստրացման ու գյուղատնտեսութեան կոլեկտիւզման տեմպերի հետագա արագացման աղղղութեան վրա:

Արդյունաբերութեան և ելեքտրիֆիկացիայի նկատմամբ հիմնական աշխատանքների ծախսը 1931 թ. համար նախադրւած է 7.470 միլիոն ռ. գումարով, իսկ ամբողջ պետական արդյունաբերութեան ընդհանուր արտադրանքի աճը 1930 թ. հետ համեմատած՝ նախադրւած է 45 տոկոս:

Գյուղատնտեսութեան նկատմամբ 1931 թ. պետք է ապահովւած լինի կոլխոզների մեջ ընդգրկուած միջին հաշիւով գյուղացիական տնտեսութիւնների առնվազն կեսը, իսկ հիմնական հացահատիկային ռաշոններում՝ առնվազն 80 տոկոս, ցանքի տարածութիւնը հասցնելով 143 միլիոն հեկտարի:

Առ 1 մարտի 1931 թ. կոլեկտիւզացրած տնտեսութիւնների քանակն արդեն կազմում է ավելի քան 35

տոկոս: Այդ նշանակում է, վոր հնգամյակի վերջին կոլեկտիւզացումը ԽՍՀՄ-ում հիմնականում անսպասած ավարտւած կլինի:

ԲԱՅԼՇԵՎԻԿՈՐԵՆ ՎԵՐԱԿԱՌՈՒՑԵՆԻՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԸ

Կուսակցութեան կողմից առաջադրած աշխատանքի ծախսի կատարումը հնգամյակի յերրորդ տարում հանդում է տրանսպորտի պրոբլեմին: Դեռ 16-րդ կուսգամալումարում ընկ. Ստալինը հաստատեց մեր տրանսպորտի լարւած դրութիւնը:

«Չնայած տրանսպորտի հսկայական նշանակութեան, տրանսպորտի տնտեսութիւնը, այդ տընտեսութեան վերակառուցումը դեռևս յետ է մնում զարգացման ընդհանուր տեմպից: Հարկավոր է արդյոք դարձյալ ապացուցել, վոր այդպիսի դրութիւնը շարունակւելու դեպքում, մեզ վտանգ է սպասնում տրանսպորտը ժողովրդական տնտեսութեան նեղ տեղը դարձնելու, վորը կարող է կասեցնել մեր առաջարժումը: Արդյոք ժամանակը չե՞ վերջ տալ այդպիսի դրութեան»^{*}):

1931 թ. այդ լարւածութիւնն ավելի ուժեղացել է այնչափ, վորչափ տրանսպորտն ուշացել է իր տնտեսութեան հիմնական վերակառուցման գործում: Մրանից հետո անկարելի յե հաշուիւլ այդպիսի դրութեան հետ: Այդ սպառնում է կասեցնել սոցիալիստական շինարարութեան համար մեր կողմից վերցրած տեմպերը: Տրանսպորտը հսկայական դեր է խաղում

^{*} Ի. Ստալին. — Կի քաղհաշիւաւթիւնը Համ. Կ(բ) 16-րդ համադումարում:

սոցիալիստական շինարարութեան և ԽՍՀՄ տնտեսութեան սոցիալիստական վերակառուցման հետագա զարգացման գործում:

Համ. Կ(բ) Կ Կենտկոմը 1930 թ. սեպտեմբերի 16-ի վաղուցման մեջ ընդգծել է շողեչարժային պարկի առողջացման աշխատանքի ահագին նշանակութիւնը և լայն ծրագիր ու կոնկրետ ցուցումներ է տվել այդ ուղղութեամբ: Վարուցման մեջ հատուկ կետ է հատկացված շողեչարժային պարկի հարցին:

«Հիմնադ շողեչարժների տեղանքը իջեցնել մինչև առաջագրած նորմաները, նորոգման գործարանների և ուղեմատային արհեստանոցների տնտեսութեան առողջացման միջոցով, թույլ չտալով, վոր գնացքներին կցելու համար շողեչարժները դուրս գան նորոգման գործարաններից և ուղեմատային արհեստանոցներից չափարած նորոգումով, դրա համար ավելի խիստ պատիժներ սահմանելով, հատուկ ուշադրութիւն դարձնելով, վոր գծային ուղեմատերի համար պահուսնի մասերը ժամանակին պատրաստվեն»:

Բացի այդ առաջարկված է յեղել պարզել պահեստի պարկում յեղած բոլոր շողեչարժների թիվը: Սակայն այդ գիրքեկտիվները չեն կատարվել թե հատուկ յեռում-սյակում և թե 1931 թ. հունվար ամսում: Այդ գիրքեկտիվի չկատարումը և շողեչարժային պարկի վատ վիճակը շատ ուժեղ հարված է հասցրել յերկաթուղիներին նորմալ աշխատանքին: Դրա հետեւանքով ներկայումս ապրանքատար ու մարդատար գնացքների չարժուքը խոշոր չափով քայքայվել է, գնացքների չարժման առեւտրական արագութիւնը պակասել է և շողեչարժների պլանը թերակատարվել է:

Կուսակցութեան Կենտկոմի և ԽՍՀՄ Ժողկոմ-

խորհի 1931 թ. հունվարի 15-ի դիմումը պետք է յեւակետ դառնա տրանսպորտի կուսակցական, պրոֆթեութենական և քնտեսական կադակերպութիւններին ծաւալված բայլչեվիկական աշխատանքի համար՝ տրանսպորտը բարձրացնելու այն պահանջների բարձրութեանը, վոր առաջադրում են նրան սոցիալիստական շինարարութիւնը և յերկրի պաշտպանութեան կարիքը:

Կուսակցութեան Կենտկոմի և Ժողկոմխորհի դիմումը մարտական ծրագիր է, վորն ուղղված է տրանսպորտի աշխատանքում վճռական բեկում ապահովելու: Հնդամ յակը շորս տարում կատարելու բայլչեվիկական տեմպերը պահանջում են տրանսպորտում լիովին կենսագործել այն միջոցառումները, վոր նշված են դիմումի մեջ: Տրանսպորտի վերակառուցման հարցերը դրված են իրենց ամբողջ ծավալով:

Ծաւալված սոցիալիստական շինարարութիւնը տրանսպորտից պահանջում է 1931 թ. կատարել փախադրութիւնների հետեւյալ ծրագիրը. բեռնաչրջանաութիւնը բարձրացնել մինչև 330 միլիոն տոննի, այսինքն 35 տոկոս 1930 թ. հանդեպ, մարդատար գնացքների չարժումն աճում է 30,8 տոկոսով: Այդ ծրագրի կատարածումը նշանակում է, վոր տրանսպորտը բարձիւլիք վազոնների որական միջին թիվը պետք է հասնի 64 հազար վազոնի:

Այդպիսի աշխատանքը կատարածելու ամենաանհրաժեշտ պայմանն է՝ արագ կերպով հասնել հետեւյալ վորակային ցուցանիշներին՝ ապրանքատար շողեչարժի միջին որական վազքը հասցնել 178,5 կիլոմետրի ու ապրանքատար վազոններ 135 կմ.:

Սոցիալիստական շինարարութեան բուռն աճումն ու

նոր ռաշոնների և աղաքային հանրապետութիւնների
քնդուստրացումը կապահովեն նոր յերկաթուղային շի-
նարարութեան լայնացում ու տրանսպորտի վերակա-
ռուցման վճռական բեկում: Անհրաժեշտ կարիք է ըզ-
գացվում խոշոր նոր յերկաթուղային շինարարութեան
միջոցով կանոնավորել գոյութիւն ունեցող յերկաթու-
ղիների ծանրաբեռնվածութեան աստիճանը, աջակցել
նոր ռաշոնների ինդուստրացմանը և սոցիալիստական
շինարարութեանը:

Տրանսպորտի կապիտալ շինարարութեան համար
1931 թվին ներդրում է արվում 3 միլիարդ ուրբուց
ավելի: Նշված նոր կառուցվող գծերից անհրաժեշտ է
մատնանշել Լենինկա—Նովոսիբիրսկ (Սիբիրում) գիծը,
վորն ամուր տրանսպորտային բազա յե ստեղծում Ու-
րալը—Կուզնեցկի պրոբլեմի լուծման համար: Զիմ-
կենդ—Տաշկենդ—Ֆերգանյան հովիտ գծի կառուցումն
ավարտում է Թուրքեստան—Սիբիրի ուղղութեան ստեղ-
ծումը: Նոր գծեր են կառուցվում կապ ապահովելու
համար Դոնի ավազանի և արեւմտյան ու հյուսիս-
արեւմտյան ռաշոնների միջով: Մի շարք նոր յերկա-
թուղային գծերը մուտք կբացեն դեպի քարածուխի,
մետաղի և յարարտանյութերի հանքատեղերը, նույն-
պես և կաջակցեն բամբակի պրոբլեմի լուծմանը: 1931
թ. նոր յերկաթուղային շինարարութեան ծավալն ու
բնութիւնը ներդրավում են Խորհրդային Միութեան սո-
ցիալիստական զարգացման համար նոր ռաշոնների,
նրանց թվում նաեւ հետամնաց աղաքային ռաշոնների ա-
հաղին հարստութիւնները, վորն ելլ ավելի արա-
դացնում է սոցիալիզմի շինարարութեան տեմպերը և
հնարավորութիւն է տալիս ողտազործելու տեղական
շախազանց հարուստ ռեսուրսները:

Արդյունաբերութեան կողմից պետք է ապահով-
ված լինի առաջին հերթին շոգեշարժների և վազոնների
կառուցման ծրագրի կատարումը: Շոգեշարժների
արտադրութիւնը 1931 թ. բարձրանում է մինչեւ 1.028,
իսկ ապաւնքատար վազոններինը մինչեւ 60 հազարի:
Խեյսերի արտադրութիւնը բարձրանում է մինչեւ 609
հազար տոննի: Շարժական կազմի կառուցման վերոհիշ-
յալ տեմպերն ապահովվում են արդյունաբերութեան
կողմից մետաղի համապատասխան բաշխումով, վոր
յերաշխարհում է առաջին հերթին աշխուխի բնագա-
վառների բավարարումը ինչպիսին է՝ տրանսպորտի
մեքենաշինութիւնը և պահունի մասերի արտադրու-
թիւնը:

Այդ միջոցառումների լուսի տակ խղճուկ և ծի-
ծաղելի յեն թվում ոպորտունիստական նվազողների
պահանջները՝ հետաձգել տրանսպորտի վերակառուցու-
մը և սահմանափակել միլիարդն ռաշիոնարիզատորական
միջոցառումներով, իբր թե մեր արդյունաբերութեան
մեջ տրանսպորտի վերակառուցման համար անհրաժեշտ

տեխնիկական բազայի բացակայութեան պատճառով:
Դեպի նեղ տեղերը հավասարման թեորիան տրանսպոր-
տի բնագավառում, ոպորտունիստական ինքնահոսի և
կրիայի տեմպերիթեորիան տրանսպորտի աշխատանքում
վոր զարգացնում են ոպորտունիստական տեսաբաննե-
րը, պետք է լինովին մերկացնել և դեն չպրտել: Մենք
պետք է արմատախիլ անենք դժվարութիւնների առջեւ
ոպորտունիստորեն անձնատուր լինելու ամեն տեսակի
տրամադրութիւնները: Կենտկոմի և Ժողկոմխորհի
գլխումի իրացումը, նրա արագ կիրառումը կյանքում
պահանջում են կուսակցական, տնտեսական, պրոֆ-

միութենական կազմակերպութիւններից վճռական
չբազարձ կատարել դեպի յերկաթուղային տրանսպոր-
տը և մասսաներին մորիլիզացիայի յենթարկել կառա-

վարութեան և կուսակցութեան դիմումը քաղաքացիներու վերադարձը իրականացնելու համար:

Միանգամայն պարզ է, թե վերջին հաջող ծախարկանա յորանսպորտի սոցիալիստական վերակառուցումը, թե վերջին մենք կհարողանանք ապահովել աշխատանքի բազմաթիւական տեւաւերը տրանսպորտում, հենց դրանից էլ կախած կլինի հնդամյակի յերրորդ վճարան տարւա ամբողջ ժողովրդական տնտեսութեան պրայնի հաջողութեանը և հետեւապես նաև ԽՍՀՄ սոցիալիստական եկոնոմիկայի հիմքի կառուցման ամբարտան հաջողութեանը: Ահա թե ինչու ամբողջ բանվոր դասակարգի ուշադրութեանն այս բոպեկիս սրված է դեպի տրանսպորտի աշխատանքը:

Տրանսպորտի վերակառուցման վարող ուղակի պետք է դառնա ելեքտրիֆիկացիան:

Վերակառուցողական միջոցառումները, վոր անց են կացվում յերկաթուղային տրանսպորտում, չեն կարող վերջանալ ուժեղ շոգեշարժ, մեծարեւ լապոն, ավտոկցում, ավտոբոկիւրովկա, ¹⁾, ավտոարգելակներ և այլն մտցնելով: ԽՍՀՄ յերկաթուղիների ելեքտրիֆիկացիայի ծրագրի իրագործումն ամենակարեւոր պայմաններից մեկն է հանդիսանում, մեր տրանսպորտըն ավելի բարձր տեխնիկական աստիճանի բարձրացնելու և բեռնաշրջանառութեան և ուղեվորաշրջանառութեան այն հսկայական սլանը կատարածելու համար,

¹⁾ Ավտոբոկիւրովկա—գծի վրա դնալքների շարժումը կանոնաւորող ավտոմատիկ բլոկպոստերի կահաւորումն է: Այդ միջոցառումն ավելացնում է անցաթողի կարողութեանը, ավելացնում է բեռան ստալշարժման արագութեանն ու անվտանգութեանը և ափեւորդ և դարձնում յերկրորդ և յերրորդ զուգահեռ ճաւարհների կառուցումը:

վոր նշվում է ընթացիկ հնդամյակի վերջի և հետեւյալ հնդամյակի համար:

Տրանսպորտը հիմնովին վերակառուցելու հարցերէ հետ միասին կենտկոմի և ժողկոմխորհի դիմումն ընդգրկում է տրանսպորտի աշխատանքի բարելավման համար վճարական նշանակութեան ունեցող հարցերը: Համուկ ուշադրութեան պետք է դարձնել շոգեշարժային պարկի վիճակի վրա: Հիմանդ շոգեշարժների տոկոսը մի շարք ճանապարհներում անթույլատրելի բարձր է, այդ հանգամանքը սղառանալիքի տակ է դնում փոխադրութեանների ծրագրի կատարումը: Կուսակցական ու արհեստակցական կազմակերպութեանները պետք է իրենց ուշադրութեան կենտրոնում դնեն շոգեշարժային պարկի տահպանման և բարելավման խընդիրը: Անհրաժեշտ է շտապ կարգով ստուգել յերկաթուղիների ցանցի շոգեշարժային պարկի վիճակը, բարելավել շոգեշարժների նորոգման վորակը և կանոնաւորել նրանց ուղադործումը:

Փորձը ցույց տվեց, վոր դիմադուրի ¹⁾ յերթը սաստիկ վտապրեց շոգեշարժային պարկի վիճակը: Բոլոր յերկաթուղիների զուգերթի ²⁾ անցնելը պետք է իրադրծված լինի կուսակցութեան և կառավարութեան կողմից նշված ժամանակամիջոցում: Այդ կուժեղացնի շոգեշարժների վիճակի համար պատասխանատւութեանը սղատարկող բրիգադաների կողմից և լիկվի-

¹⁾ Դիմադուրի յերթը—յերթի այն կարգն է, վորի ժամանակ շոգեշարժային բրիգադան չի ամբացվում վորոշ շոգեշարժի, այլ սղատարկում է հերթական աղատ շոգեշարժը:

²⁾ Զուգերթը—այն յերթն է, վորի ժամանակ շոգեշարժը սղատարկում են նրան ամբացրած յերկու մշտահան բրիգադաներ:

36681-62

գաղափարի կենթարկել դեպի շողեչարժը յեղած խայտա-
ռակ վերաբերմունքի այն փաստերը, վոր նկատվում
են թե բրիգադաների և թե ընդունիչների կողմից:

Հաշվի առնելով այնպիսի վորակյալ մեքենավար-
ների և նրանց ողնականների պակասը, վորոնք կարո-
ղանային ապահովել շողեչարժային պարկի առողջա-
ցումն ու կանոնավոր շահագործումը, կի և Ժիկո առա-
ջարկել են Ալխոդկոմատին պրոֆմիլություններին և
բոլոր կուսակցական կազմակերպություններին յերկու
ամսվա ժամանակամիջոցում յերկարուղային տրանս-
պորտին վերադարձնել այն բոլոր մեքենավարներին ու
նրանց ոգնականներին, վորքեմ Լեոսցեյ եմ տրամադր-
ւից վերջին հինգ տարվա ընթացքում և անբխայումն
աշխատում են վոչ իրենց մասնագիտության համեմատ:
Տրանսպորտի կադրերի ուժեղացումը հիմնական խմբ-
բակներին նկատմամբ, մասնավանդ շարժական կազմի
նորոգման ու ճարտարագետ-տեխնիկական աշխատա-
վորների ամենակարեւոր կատեգորիաների նկատմամբ
անհետաձգելի խնդիր է, և պետք է կատարածել ամե-
նակարճ ժամանակամիջոցում:

Տրանսպորտի առաջադրած խնդիրները, ինչպես և
ծավալված սոցիալիստական հարձակման ընդհանուր
խնդիրները չի կարելի լուծել ինքնահոս կերպով: Այդ
խնդիրների լուծման ճանապարհին խոշոր դժվարու-
թյուններ կան, վորոնց հաղթահարումը կպահանջի ա-
մենամեծ կազմակերպվածություն և կարգապահու-
թյուն, ապարատի բոլոր ողակների աշխատանքի, վո-
րակի վճական բարելավում, տնտեսական զարգացման
մեջ պլանային սկզբունքի և պլանային կարգապահու-
թյան վճռական արմատացում և աշխատավորների լայն

մասնաների ակտիվության և աշխատանքային վերելքի
հետագա աճում:

ՇՈԳԵՇԱՐԺԱՏԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ՈՒԺԵ-
ՂԱՅՈՒՄՆ ԱՄԵՆԱԿԱՐԵՎՈՐ ԽՆԴԻՐՆ Ե

Շողեչարժային պարկը տրանսպորտային տնտեսու-
թյան ամենահետամնաց բնագավառներից մեկն է հան-
դիսանում և միևնույն ժամանակ վճռական դեր է խա-
ղում 1931 թ. համար նշված բեռնաշրջանառության
ծրագրի կատարման համար:

Մինչդեռ առողջ շողեչարժի համար պայքարի հըս-
կայական նշանակությունը դեռևս բավականաչափ չի
դիտակցված տրանսպորտի պրոֆմիլութենական, կու-
սակցական ու տնտեսական կազմակերպությունների
կողմից, վորը հաստատվում է շողեչարժի «միամսյա-
կի» վիժումով, վոր տարվում էր յերկաթուղիներում:
Կային փաստեր, վորոնք ապացուցում էին շողեչար-
ժային պարկի առողջացման համար պայքարի մար-
տական տեմպերի հասնելու ցանկության բացակայու-
թյունը, հիշատակություններ կային, վոր առողջ շո-
ղեչարժի համար պայքարն առանց այն էլ մղվում է
«բավարար չափերով» (Մոսկվա-Կաղան յերկաթուղի):
Յերկաթուղիների վորոշ ղեկավարները ցուցահանում
էին թունդ բյուրոկրատիզմ ու ոպորտունիզմ, հաստա-
տելով, վոր «շողեչարժային պարկի ընդհանուր վիճակը
վոչ մի յերկյուղ չի ներչնչում» (Մոսկվա-Կուրսկ յեր-
կաթուղի): Այդ փաստերը վկայում են վոր տրանսպոր-
տի կարևորագույն բնագավառում ոպորտունիստական
տրամադրությունները դեռևս արմատախիլ չեն ար-
ված:



Պետք է ամեն վճռականությամբ ընդգծել, վոր չորս-
դեղաբժշների նորոգման և շահագործման բնագավա-
րում մեզ մոտ խոշոր թերություններ կան: Գործարան-
ներում նորոգման գործը վորակի տեսակետից դեռևս
միանգամայն անբավարար է: Շուգեշարժները շատ հա-
ճախ դուրս են թողնվում նորոգումից խոշոր թերու-
թյուններով և չուտով նորից են ուղարկվում նորոգման
համար: Կոն նաև աշխարհի վատեր, վորոնք վիայում
են ընդունելների կողմից դեպի շուգեշարժների նորոգու-
մը ցուցահանած խաշտառակ վերաբերմունքի մասին:
Քրիտակ, դեպքեր են չեղել, յերբ ընդունման արձանա-
դությունները կազմվել են շուգեշարժն արդեն գիծը
դուրս դալուց հետո:

Նորոգման յապոնական մեթոդների կիրառման
հետևանքով, նորոգման ուսցիտակցացիայի բնագա-
վառում նվաճումները բավականաչափ չեն մատասյա-
կանացվում և անթույլատրելի դանդաղ են իրաւովում:
Յապոնական մասնագետները լրիվ չափով չեն ուսա-
գործվում, ու նրանց առաջադրությունները հաճախ
մնում են թղթի վրա:

Ժամանակ է վերջ տալ շուգեշարժների նորոգման
գործում անպատասխանատվությանը: Պետք է անո-
ղորմ կերպով մերկացնել վատորակ նորոգման յուրա-
քանչյուր դեպքի կոնկրետ մեղավորներին:

Շուգեշարժային պարկի առողջացման հիմնական
միջոցն է՝ դիմագուրկ յերթի վերացումը և գուգերթի
անցնելը: Կենսական և ժողովրդային դիմումի մեջ
վճռականորեն ընդգծած է գուգերթի և յեռակի յերթի
բայն մասշտաբով կիրառելու և յերկաթուղիներում
գլխագուրկ յերթը դուգերթով և յեռակի յերթով վո-
րաբիւնելու անհրաժեշտությունը:

Այս տարվա փետրվարի 25-ին կայացավ Ժողո-
վրդական Կոմիտեների Սորհրդի վորոշում՝ ԽՍՀՄ
Միության բոլոր յերկաթուղիների վրա, առանց բա-
ցառության, շուգեշարժների վրա դիմագուրկ յերթի
վերացման և գուգերթի կիրառման մասին:

ԽՍՀՄ-ի տրանսպորտում ինչպե՞ս է յեղել գլխա-
գուրկ յերթի գործը ու ինչո՞ւ դուգացնված յերթի ան-
հապաղ անցնելը բանալի յե հանդիսանում յերկաթու-
ղային տրանսպորտի առողջացման համար:

Դիմագուրկ յերթը կարող է դրական հետևանքներ
տալ միայն այն դեպքում, յեթե կան վորոշ տեխնիկական
պայմաններ—դեպքների և արհեստանոցների խիտ և
ճշուգամբոված ցանց, յեթե նորոգման գործը վորոշակի
յե դրված և յեթե շուգեշարժային պարկը լրիվին ապա-
հոված և պահունի մասերով: Մանրամասնություննե-
րի ու պահունի մասերի սուր կտրիքի մեր պայմաննե-
րում դիմագուրկ յերթի անցնելը բացասական կերպով
անդրադարձած շուգեշարժային պարկի վիճակի վրա,
նվազեցրեց շուգեշարժային բրիգադաների պատասխա-
նաւությունը՝ շուգեշարժի վիճակի համար և առան-
ձին յերկաթուղիներում հիմանդ շուգեշարժների բանա-
կը միանգամայն անթույլատրելի չափով չատացավ:

Ձուգերթի անցնելու ժամանակ շուգեշարժերն բա-
տանում են հաստատուն վարող-մեքենավարներ, չո-
գեշարժային բրիգադայի իրեն հանձնված գործի հա-
մար պատասխանատվության զգացմունքը բարձրանում
է, վորպիսի հանգամանքը կարգադրւած ազդեցություն է
ունենում նաև գնացքի կոնդուկտորական բրիգադայի
վրա, վորը պարտավոր է հսկողություն ունենալ ճանա-
պարհին գնացքի շարժման կանոնների և չվացուցակը
պահպանելու վրա: Ձուգերթի արագացնում է շուգե-

չարժային պարկի առողջացումը և միևնույն ժամանակ բարձրացնում և շոգեչարժային բրիզադանների աշխատավարձը:

Դիմադուրիլ յերթի հետեւանքով շոգեչարժները վոչ միայն առանց հսկողութեան մնացին և մի շարք շոգեչարժային միավորներ շարքից դուրս յեկան յերթի և նորոգման վոչ բավարար վերահսկողութեան պատճառով, այլ և բացասարար ազդեց շոգեչարժային բրիզադանների աշխատանքային կարգապահութեան վիճակի վրա և վառելանյութի ծախսման խնայողութեան պահանջներու վրա:

Չուղերթը վերացնում և այն թերութիւնները, վորոնք հատուկ են դիմադուրիլ յերթի համար: Շոգեչարժայիններին շոգեչարժին ամրացումն ստեղծում և շոգեչարժի վիճակի համար վորոշակի պատասխանատուութիւն, հարկադրում և հետեւել նրա նորոգման վորակին ու ժամանակին կատարելուն, նրա լիանալուն դեպոյում ու բարենպաստ պայմաններ և ստեղծում շոգեչարժային բրիզադանների միջև մրցակցութեան ծավալման համար շոգեչարժի վիճակի վորակի ու վառելանյութի ծախսման նկատմամբ:

Չուղերթի կիրառումը մեծ խանդավառութեամբ և ընդունիլէ հարվածային-շոգեչարժայինների կողմից: Մեքենավարների կողմից ալիւի ուշադիր վերաբերմունք և մատնանշում դեպի շոգեչարժը վոչ միայն չահագործման ընթացքում, այլ և շոգեչարժի նորոգման ժամանակ: Դիմադրկութեան վերացումը շոգեչարժային պարկի և շոգեչարժային բրիզադանների ալիւացում բոլորովին չի պահանջել:

Սակայն, չնայած դիմադուրիլ յերթի լիկվիդացիայի և չուղերթի անցնելու միանգամայն պարզ ու դրա-

կան հետեւանքներին, մի շարք տեղերում փորձեր են արվել չուղերթի արմատացումը հետաձգել ու դիմադրը կութեան լիկվիդացիան հետեցնել: Որինակ Արևմտյան, Հյուսիսային և Հյուսիսային-Արևմտյան յերկաթուղիները համառորեն չեն ցանկանում բայլչեվիկներն սկսել շոգեչարժի չահագործման մեթոդների վերակառուցումը և անցնել չուղակցված յերթի: № Բ.-Բ. յերկաթուղում, չնայած շոգեչարժային պարկի վառ վիճակին, Վլադիմիր ուղեմասում չուղակցված յերթի կյանքում կիրառումը սխառնատիկներն վիժում և: Դիմադրկութեան վերացման հակառակորդները փթած թերթիկի հաշիւներ են դուրս բերում, հաստատելով, վոր չուղերթի անցնելն ահագին կապիտալ ծախքեր և պահանջում հիմնական ու վերադարձի դեպոյների վերակառուցման համար:

Այդ դատողութիւնները վոչ այլ ինչ են, յեթե վոչ օպորտունիստական ցնորք այն անձնավորութիւնների, վորոնք նահանջում են առողջ շոգեչարժի համար մղվելով չի պայքարի դժվարութիւնների հանդեպ: Կուսակցական և պրոֆմիութենական կազմակերպութիւնները պետք և զլխավորեն մասսաների վերելքը չահագործման աշխատանքի վերակառուցման գծով այնպիսի կարելորագոյն բնագավառում, ինչպիսին և չուղերթի անցնելը:

Բեռնաշրջանառութեան բուռն աճման ժամանակ մեր շարժական կազմի պարկը չի համապատասխանում փոխադրութիւնների չափերին, վոր պետք և կատարել 1931 թվին: Ապրանքատար շոգեչարժների պարկը առ մեկ հոկտեմբերի 1930 թ. մոտավորապես կազմել և 14.200 հատ, վադրոնների ընդհանուր քանակը հասնում և 488 հազարի:

Յեթն համեմատենք մեր շարժական կապի սպարկը ամերիկականի հետ, ապա կատանանք հետևյալ պատկերը. ՆՍՀՄ-ում վազոնային պարկը 1929 թ. մեկը չին բաղկացած է յեղել 480 հազար վազոնից, իսկ Ամերիկայում՝ 2,297 հազարից. շոգեշարժային պարկը ՆՍՀՄ-ում բաղկացած է յեղել 17 հազար միավորից, իսկ Ամերիկայում՝ 61 հազար միավորից:

Դրան պետք է ավելացնել մեր ՆՍՀՄ-ում ապրանքատար պարկի վազոնների մեկին բեռնունակությունը խոշոր չափով պակաս է ամերիկական տարանջատար պարկի մեկին բեռնունակությունից, մեկ մոտ այդ հավասար է 15.2 տոննի, իսկ Ամերիկայում 37.4...ամբողջ ապրանքատար պարկի ընդհանուր բեռնունակությունը ՆՍՀՄ-ում հավասար էր 6.875 հազար տոննի, իսկ Ամերիկայում 77.640 հազար տ.: Շարժական կապի աշխատանքի վերակային ցուցանիշները նույնպես խոտում են մեր համեմատական հետամնացություն մասին ՀՍՄՆ հետ համեմատած: Ապրանքատար գնացքների տեխնիկական արագությունը ՆՍՀՄ-ում 1930 թ. սկզբին հասնում էր 21 կմ., իսկ ատետրական արագությունը՝ 13.8 կմ. մինչդեռ Ամերիկայում ատետրական արագությունը յեղել է 28 կմ.:

Տրանսպորտին ու արդյունաբերությունն առաջադրած հիմնական խնդիրն է՝ ավելացնել կառուցվելիք շոգեշարժների և վազոնների քանակը և մեկին միավորների հասարակ ավելացումով, այլև վերակառուցել շոգեշարժների ու վազոնների տիրապետությունը, անցնել հզոր շոգեշարժի, ելեկտրոշարժի, մեծաբեռ, ինքնաբեռնաբափող վազոնի, ավտոկցմամբ, ավտոբոկիլիքովիկայի և ավտոմատիկ արգելակների մասնաշաղկապ արտադրությամբ:

Մեծիսյն տեխնիկական ավելի կատարելագործված և հզոր շարժական կապին, այլև նորագույն տեխնիկայի տվյալներով ուժեղացված շարժիչին վճարակապող անցնելը կարող է բավականին ավելացնել տրանսպորտի աշխատանքի արդյունքն և ապահովել առաջիկա բեռնաշրջանագծություն իրացումը:

Նոր շոգեշարժների կառուցման դոյություն ունեցող կարիքը լրացնելու համար անհրաժեշտ է հիմնովին վերակառուցել շոգեշարժ կառուցող գործարանները:

Մենք պետք է ամեն կերպ արագացնենք նոր վերակառուցված շոգեշարժների ու վազոնների արտադրությունը, բայց միևնույն ժամանակ մենք պետք է ամենամեծ արագության հետևանքով ոգտագործենք նաև մեր ունեցած արանապրոտային միջոցները: Հենց այդ ուղղությամբ էլ գուշերթի անցնելը և դիմադրելի յեղթի լիկթիլդացիան հակաշարժան նախադասներ են տալիս մեք ունեցած շոգեշարժներն ավելի շահագործելու և շոգեշարժային սարկն առողջացնելու իմաստով:

Շոգեշարժներն ավելի լավ ոգտագործելու համար մոկիլիք պայքարը պետք է կուսակցական և պրոֆմիութենական կազմակերպությունների ուշադրությամբ կենտրոնումը լինի: Կուսակցության ու կառավարության վերահսկող դերակալվելը դիմադրելի յեղթի լիկթիլդացիայի մասին պետք է կիրառել նշանակված ժամանակամիջոցում՝ առանց վորեն ձգձգումները:

Յերկաթուղիների դեկափարման ամբողջ սխառմը պետք է վերակառուցել շոգեշարժային պարկի առողջացման վերաբերյալ տրանսպորտի մարտական խնդրի պատասխանը համապատասխան՝ գուշերթի կիրառություն: Հետ մնացած յերկաթուղիները պետք է անհապաղ

ուսումնասիրեն և ընդունեն դուզերթի անցնելու նկատմամբ առաջադր յերկաթուղիների ունեցած դործը:

Զուգերթի կիրառման և շոգեչարժային պարկի առաջացման համար պայքարը յուրաքանչյուր տրանսպորտային բանվորի մարտական խնդիրն է:

ՏԵՄՊԵՐԸ ԼՈՒԾՈՒՄ ԵՆ

Տրանսպորտի սոցիալիստական վերակառուցման կիրառումը պահանջում է յերկաթուղային ապարատի կազմակերպչական կազմութեան հիմնական վերակառուցում: Տրանսպորտային աշխատանքի հիմնական ճյուղերում (չահագործում, քարշ, ուղի) պարտականությունների վորոշակի սահմանադրումն ու բաժանումը թույլ կտան հասնել առանձին աշխատավորների ամենախիստ պատասխանատվությանը նրանց հանձնած աշխատանքի բնագավառներում: Միանձնյա զեկախությունը, վորը մինչև հիմա տրանսպորտում չատ թույլ է կիրառվում, պետք է վճարականորեն ամրացնել:

Վերակազմութեան ընթացքում պետք է վճարական պայքար մղել բոլորոկրատիզմի և քաջչուկի դեմ, վոր մնացել են յերկաթուղային տրանսպորտի ապարատում դեռ ցարիզմի ժամանակից, բոլոր դասակարգորեն անհարազատ տարրերի և վնասարարութեան մնացորդների դեմ, վոր վիժեցնում են տրանսպորտի սոցիալիստական կառուցումը:

Կենսակամի և ժողկոմխորհի դեմումը փոխադրությունների պլանավորման և կանոնավորման նկատմամբ մի շարք միջոցառումներ է նշում: Չպետք է բույլ առաջ հանդիպական և առանց պլանի փոխադրություններ. արդյունաբերութեան ու առևտրի օրգանների

խիստ պատասխանատվություն և սահմանում չարթ ժական կազմի մասին հայտերի ունալ լինելու համար, առեկապցվում է պայքարը շարժական կազմի վոչ առցիտնալ կերպով ոգտագործելու և տնտեսական միավորումների, նույնպես և միջերոդ ու առևտրական կազմակերպությունների կողմից ներկայացրած վոչ ունալ հայտերի դեմ:

Պետք է մեծ ուշադրություն դարձնել տրանսպորտում աշխատանքային կարգապահությունը բարձրացնելու պայքարի վրա՝ թե՛ բանվորների և թե՛ ծառայողների, նույնպես և վարչական պետությունի մեջ: Այդ կպահանջի պրոֆմիությունների աշխատանքի հիմնական վերակառուցում և բարելավում վերելից ներքև: Կուսակցական և պրոֆմիութեանական կազմակերպությունները տրանսպորտում պետք է գործնականորեն յերեսները դարձնեն դեպի արտադրությունը:

Տրանսպորտի կուսակցական կազմակերպությունների առաջ դրված են հետևյալ կարևորագույն ջարդարական խնդիրները.

1. Վճարականորեն պայքար մղել ԿԿ և ԺԿԽ դեմումի իրացման համար, տրանսպորտի վերակառուցման համար, տրանսպորտը ԽՍՀՄ ժողովրդական տնտեսութեան առաջավոր ճյուղերին հասցնելու համար, աշխատանքի բարձրակական տեմպերի իրականացման և հնգամյակի յերրորդ տարւա տրանսպորտային ֆինպլանին կատարման և զերակատարման համար:

2. Մորիլկոացիայի յենթարկել բոլոր կոմունիստների ուշադրությունն ու ակտիվությունը յերկու ֆրոնտի վրա պայքար մղելու համար՝ ալ և «ձախ» ոպորտունիզմի և նրանց հետ հաշտվողականութեան, յերկե-

ընտանիքի թանկությունը կոտորեն աղտոտահարութիւններէ, Թա-
փառութիւններէ և տատանումներէ ղեւծ :

3. Պըրֆիլիոթիեան և կուսակցական մասնաշա-
կան աշխատանքները՝ տրանֆինսլանի և արտադրական
առաջադրութիւններէ կատարման, ղիմադրութիւն
վերլուծական, գույքերի կիրառման և աշխատանքա-
յին կարգապահութիւն բարձրացման հարցերում փո-
խադրել ջարմածային մարտական տեմպերի :

4. Կլիմայի ծավալման սոցմըցակցութիւն և
հարմածայնութիւնը, պայքար մղել հանդիպական
արդֆինսլաններէ, յուրաքանչյուր կոմունիստի քաղա-
քական աշարքութիւն և մարտունակութիւն բարձրաց-
ման համար :

5. Ստուգել կուսակցութիւն ղերելիութիւններէ կատա-
րումը տրանսպորտի աշխատանքի ամենակարեւոր բը-
նագումաներում՝ կապիտալ շինարարութիւն, սոցիալա-
լիզատորական միջոցառումներէ, շոգեշարժներէ և փա-
ղոններէ սլարկի, արտատահմանյան սարքաւորման սո-
տադրուման, վորակային չափանիշներէ բարձրացման
և տրանսպորտում պատահարներէ ղեւծ պայքարի վերա-
բերյալ :

Տրանսպորտի կուսակցական և պըրֆիլիոթիեան
կազմակերպութիւններէ հիմնական խնդիրն է՝ առաւ-
հովել հարմածայնութիւն ու սոցմըցակցութիւն մաս-
նաշական վերելքը :

Արդֆինսլաններէ դերակատարման համար, բաղլը-
վիկական պայքարի նմուշները, կուսակցութիւն վորո-
շումները կատարելու բանփորական խանդավառութիւն
և նախաձեռնութիւն նմուշները մենք ունենք, և դրանց
քանակն օրեցօր աճում է : Որինակ, Յարութայի գնդակ

բանփորները բաց են թողել. շոգեշարժը նորոգումից
(նախարարութիւն) 72 ժամի փոխարեն միմիայն 16
ժամում : Հնգամյակը 4 տարում կատարելու համար
բաղլըվիկական պայքարի աշխատանքային հերոսու-
թիւն հիանալի երինակը ցույց են տվել Մուրոմի գոր-
ծարանի բանփորները, վորոնք բաց են թողել շոգեշար-
ժը հիմնական նորոգումից 41 ժամում, նույնպես և
Լուգանսկի, Պոլտավայի գործարաններէ և Պոդոպոկո-
նայա կայարանի դեպոյի բանփորները : Այնտեղ, ուր
բաղլըվիկներն պայքար են մղում կուսակցութիւն
կենտրոնական կոմիտեյի վորոշումները կատարելու
համար, այնտեղ, ուր վճռական պայքար է ծավալման
արդֆինսլանը կատարելու համար, հարմածայնութիւն
և սոցմըցակցութիւն համար, կուսակցութիւն ընդհա-
նուր ղծի կատարման համար, այնտեղ «որչեկտիվ»
պատճառները վերանում են, և բանփորները հակաշա-
կան արտադրական հարթանակներէ յեն հանում :

Յերկաթուղայիններէ միութիւնը պետք է գլխավո-
րի հարմածայնութիւն ու սոցմըցակցութիւն նոր հզոր
վերելքը, միութեան աշխատանքի կենտրոնը փոխա-
դրի ցեխերը, խմբակները բարելավի տրանսպորտում
աշխատելու յեկող նոր բանփորներէ արտադրական դաս-
տիարակութիւնը :

ԿԿ և ԺԿ ղիմումի կողմից առաջադրած խնդիրներն
ամենակարեւոր քաղաքական խնդիրներ են և այդ օգտո-
հաւով էլ միանգամայն անթույլատրելի յե այդ խնդիր-
ներէ ուղորդունիստական թերազնահատումը : Պետք է
վճռականորեն հարմարել նրանց, ովքեր չեն ցանկանում
կատարել կուսակցութիւն վորոշումները տրանսպորտի
վերակառուցման մասին, ովքեր վաղածած են համա-

բում կուսակցութեան և քաղաքացիական կողմից թեյա-
դրած միջոցառումները :

Անհրաժեշտ և ուժեղացնել աշխատանքը մասնա-
գետներին մեջ, հատուկ ուշադրութեամբ դարձնել յերիտա-
տասարդ մասնագետներին ոգտադրած մասն վրա և կյան-
քում վճռականորեն կիրառել բանվորների առաջնա-
շումն արտադրութեանից արանսպորտի ապարատը :

Սմենաանհետաճելի խնդիրն է՝ արանսպորտի ֆը-
րոնտում համեմատել իսկական բայցևս իրական բեկման,
մորիլիդացիայի յենթարկելով արանսպորտի կուսակա-
մակերպութեանները, տիրելու աշխատանքի մարտական
տեմպերին և զլիսավորելու արանսպորտի աշխատավոր-
ների աշխտավորութեանը՝ սոցմրցակցութեան, հարվա-
ծայնութեան, աշխ. կարգապահութեան բարձրաց-
ման, դյուտարարութեան և բանվորական մասսաների
նախաձեռնութեան հետագա զարգացման շուրջը :

Դատակարգային թշնամիները փորձում են թուլա-
ցնել մեր սոցիալիստական շինարարութեանը կատարի
գլխավորութեան և վնասարարական աշխատանքի միջո-
ցով, և դրա համար ել անհրաժեշտ է, վոր կուսակցու-
թեանն ու բանվոր դատակարգն ուժեղացնեն իրենց ա-
ջալրջութեանը : Միմիայն յերկու ֆրոնտի վրա վճռա-
կան պայքար մղելով աջ թեքման, վորպես ավյալ ետա-
պում գլխավոր վտանգի դեմ, «ձախ» սպորտունիդի
դեմ և կուսակցութեան գլխավոր գծից ամեն տեսակի
թեքումների հետ հաշտողականութեան դեմ — մենք կա-
րող ենք հաղթահարել մեր առջև յեղած դժվարութեան-
ները և ապահովել հեղափոխական յերրորդ տարվա արանս-
պորտային պլանի կատարումն ու գերակատարումը :

«Տեմպերը լուծում են» — այդ լուծունդով պետք է

ստղծոված լինի արանսպորտային բանվորների մասա-
ների պայքարն այն խնդիրների ամենաարագ լուծման
համար, վոր առաջադրված են արանսպորտին կուսակ-
ցութեան և կառավարութեան կողմից՝ հեղափոխակի
յերրորդ վճռական տարվա հաղթանակի համար :



ԲԱԼԱՆԳԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

	62
Սոցիալիզմը հարձակում է ամբողջ նախառով	3
Բալլէիկներն զերականացինք արանայորտի	
աշխատանքը	9
Շողեշարժային մեթոդային առողջացումն	
ամենազարեկոր խնդիրն է	17
Տեղերը լուծում են	24

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0222948

ԳԻՆԸ 10 Կ. (1 լ.)

55-138



ВЛАД. ДОКУНИН

ТРАНСПОРТ НА СОЦИАЛИТИЧЕСКИЕ РЕЛЬСЫ

Госиздат ССР Армении
Эривань 1981