УДК 338.45(477)"1940"

Ігор Вєтров,
к.і.н., Національний педагогічний університет ім. Драгоманова (Київ) Україна, vetrov@npu.edu.ua

«ВУЗЬКІ МІСЦЯ» ЯК ІМАНЕНТНА СИСТЕМА ГОСПОДАРЮВАННЯ У 40-ВІ РОКИ XX СТ. (на матеріалах важкої промисловості України)

У статті розглядаються особливості механізму управління важкою промисловістю України, сконструйованого в 20–30-ті роки більшовицьким керівництвом СРСР й екстрапольованим на відбудовні роботи у 40-х роках XX ст. Розкривається зміст евфемізму «вузькі місця», під яким розумілася вся сукупність проблем і антагонізмів, що виникали не тільки в адміністративно-командній системі, а й безпосередньо на виробництві. Аналізуються причини негараздів, що стали іманентною рисою функціонування радянського господарського комплексу, їх вплив на організацію, хід та результати відновлювальних робіт. Висвітлюються підходи й засоби подолання таких явищ та їхня ефективність за умов повоєнної системної руйнації промислової і транспортної інфраструктури, гострого дефіциту фінансових, матеріально-технічних та людських ресурсів.

Ключові слова: *Україна, Друга світова війна, важка індустрія, відбудова, «вузькі місця», централізована економіка, командно-адміністративна система.*

Економічна система, сконструйована більшовиками, базувалася на ринкових засадах, а управлялася «ручними» важелями. Волюнтаристські нідходи до вирішення проблем індустріального розвитку породжували відповідні інструменти: жорстке централізоване планування і розподіл фінансових, матеріально-технічних, людських ресурсів, партійно-наказовий характер регулювання господарських процесів, бюрократизацію адміністративної ієрархії, дублювання функцій контролюючих органів. Однак навіть надмірне втручання держави у виробничу сферу не давало очікуваних результатів через ігнорування економічних законів, низький технічний і технологічний рівень, брак висококваліфікованих інженерів, конструкторів, технічного персоналу, робітників, невисоку виконавську дисципліну. Усе це накладалося на вщент зруйновану промислову і транспортну інфраструктуру, що на порядок ускладнювало виконання поставлених керівництвом держави завдань.

Неузгодженість дій суміжників, байдужість деяких «командирів виробництва», нехлюйство у ставленні до своїх обов'язків тих, хто був задіяний у відродженні індустрії республіки, породжував силу-силенну недоліків.

Схильні до евфемізмів партійні функціонери змушені були винайти спеціальний термін для позначення цього феномену – «вузькі місця». Вони фіксувалися у всіх без винятку галузях промисловості, на всіх рівнях управлінського механізму й були типовими, генетично пов'язаними зі специфікою управління «соціалістичними» методами. До речі, засоби, завдяки яким керівники різних рівнів намагалися подолати негаразди, також демонстрували замкненість системи на командно-адміністративних підходах.

Про те, що «вузькі місця» стали загальним явищем, свідчать численні факти.

Серйозною перешкодою на початковому етані відбудови стала діяльність трофейних команд. 21 вересня 1943 р. Д. Коротченко повідомляв М. Хрущову про те, що на багатьох підприємствах важкої промисловості трофейні комісії виставили свої пости і здійснюють вилучення обладнання, верстатів, різних матеріалів, попри те, що там вже працювали директори чи виконувачі їх обов'язки. Трофейні комісії та деякі частини другого ешелону, що рухалися на фронт, замість того, аби зберігати і передавати всі матеріали, верстати, устаткування в розпорядження заводів, під приводом того, що це майно вважається трофейним, без особливої необхідності привласнювали його. Саме під таким приводом на Рутченковськомурудоремонтному заводі були розібрані шахтарські акумуляторні лампи. На заводі № 77 у Сталіно військові частини забрали віконне скло та інші будівельні матеріали. Подібні випадки мали місце на заводах ім. Ілліча (Маріуполь), ім. Сталіна (Сталіно), Маріупольському порту та інших об'єктах.

Копію цієї доповідної записки Д. Коротченко надіслав секретареві ЦК ВКП(б) Г. Маленкову з тим, аби дати військовим радам фронтів вказівку про те, що все обладнання і матеріали, які збереглися на підприємствах, не слід вважати трофейним майном і без згоди директорів вилучати з об'єктів (за винятком озброєння, боєприпасів та військового спорядження)[1].

Найменші збої в системі жорсткої кооперації суміжників породжували збої в роботі залежних нідприємств (а ними у тій чи іншій мірі були всі!). Ланцюгова реакція негараздів лихоманила всі технологічні ланки, інтегровані у виробничий процес.

У цьому сенсі типовою слід вважати ситуацію, що склалася з надходженням труб на спорудження газотранспортної гілки Дашава–Київ – однієї з пріоритетних будов першої повоєнної п'ятирічки.

У середині серпня 1948 р. головний інженер Всесоюзного зварювального центру А. Фалькевич та начальник зварювально-монтажного управління П. Самойлович повідомляли секретареві ЦК КП(б)У Л. Мельникову, що відвантаження на трасу газопроводу труб діаметром 500 мм проходило

[1] Центральний Державний архів громадських об'єднань України (*далі* – ЦДАГО України), ф. 1, оп. 23, ч. І, спр. 612, арк. 15.

незадовільно. За липень надійшов 21 км труб, першу декаду серпня – 8,5 км, тобто в середньому – близько 850 м щодня замість 2,5 км, передбачених графіком зварювальних робіт.

Вказана обставина спричинила простої на центруванні труб й затримку організації нових монтажних дільниць, згідно з графіком, затвердженим ЦК КП(б)У[2].

3 серпня 1948 р. керівництво Харцизького трубного заводу адресувало М. Хрущову, Д. Коротченку, Плотнікову (начальнику Управління будівництва газопроводу Дашава–Київ) та редакції газети «Правда України» листа, в якому повідомлялося, що на підприємстві відбулися загальні збори: їх учасники затвердили рішення про те, щоб дати столиці газ до 1 жовтня 1948 р. У зв'язку з цим було взяте зобов'язання до 10 вересня 1948 р. завершити виконання замовлення на виготовлення трубних заготовок у кількості 7000 тонн. Необхідною умовою виконання цих планів вважалося систематичне і своєчасне відвантаження металу заводом ім. Ілліча (140–150 т щодоби). Відсутність ритмічного надходження металу викликала простої листозгинального стану на Харцизькому трубному заводі. Так, у липні металурги надіслали тільки 1400 т з 2400 т, що спричинило зрив графіка виготовлення трубних заготовок, у результаті чого листозгинальний стан тривалий час простоював і недодав 1000 т заготовок[3].

У листі до М. Хрущова директор Харцизького трубного заводу Слиш 18 серпня навів й інші цифри. За 17 днів серпня підприємство одержало від маріупольських металургів лише 400 т штрипсів, що з залишком на 1 серпня (160 т) становило 23,5% виробничих потужностей листозгинальних вальців. З цієї причини вальці за той час простояли 296,5 год. (13 діб з 17), а втрати виробництва заготовок становили 1800 т. За таких умов обсяг поставок заготовок у 7000 т до 15 вересня не міг бути виконаний[4].

Проблема знайшла неочікуване розв'язання. 11 вересня 1948 р. заступник завідувача відділу машинобудівної й авіаційної промисловості ЦК КП(б)У Бровкін надіслав до особливого сектора ЦК КП(б)У довідку про те, що Маріупольський завод ім. Ілліча «внаслідок незадовільної поставки трубних заготовок Харцизьким трубним заводом» сам виготовив необхідну їх кількість і достроково завершив замовлення на всю партію для газогону Дашава – Київ[5].

Виникає питання: чому не можна було одразу організувати замкнений цикл робіт з виготовлення цього виду труб без залучення Харцизького

---

[2] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 5125, арк. 143.

[3] Там само, арк. 144, 144 зв..

[4] Там само, арк. 145.

[5] Там само, арк. 165.

заводу до проміжної ланки й значного ускладнення всієї операції і великих транспортно-вантажних витрат?

Згубно позначалася на організації виробництва технологічна залежність та відсутність ринкових альтернатив. Для прикладу, коли на Дніпропетровській ДРЕС вийшов з ладу один з котлів, припинилось енергоживлення місцевого азотно-тукового заводу, який зупинився 29 червня і відновив роботу тільки 13 липня 1944 р. У свою чергу, це спричинило перебої у постачанні киснем авіаз'єднань 1, 2 і 3-го Українських фронтів, які надсилали літаки за 2500 балонами кисню і «вхолосту долали в один кінець 450 км»[6].

13 серпня 1947 р. відбулися відкриті партійні збори на заводі № 59 (директор – Житков), на яких було заслухано доповідь заступника начальника підприємства з загальних питань Подмаркова «Про підготовку заводу до роботи в осінньо-зимових умовах». Учасники зборів констатували: «*Ремонт виробничих споруд та обладнання у цехах здійснюється вкрай повільно. Затягуються роботи з виконання сантехнічних заходів, енергогосподарство заводу приводиться до ладу слабко й загрожує зупинкою заводу. У транспортному відділі незадовільно організований ремонт залізничної колії, а також затягується ремонт резервного вузькоколійного паровоза. Автогосподарство заводу також підходить до зими непідготовленим».* У постановчій частині протоколу зборів зазначалося, що *«тривожне становище з затягуванням робіт з підготовки заводу до роботи в осінньо-зимових умовах є результатом безвідповідального ставлення з боку керівників заводу та цехів».* У зв'язку з цим збори доручили партбюро заводу і секретарям цехових парторганізацій щомісяця обговорювати на партійних зборах хід виправлення ситуації, що виникла і домогтися того, щоб усі роботи з нідготовки до зими були виконані до 1 листопада 1947 р.[7]

Усіляко домагаючись надання рухомого складу для вивезення вугілля з Донбасу, партійні й господарські органи не могли забезпечити наявність усіх іиших чинників для прискореного транспортування енергоносіїв до споживачів. Так, у доповідній записці про причини невиконання навантаження найважливіших вантажів на залізницях України станом на 16 листопада 1947 р. вказувалося, що на Північно-Донецькій залізниці з 4616 поданих вагонів з вугільних комбінатів було не завантажено 637, зокрема, 303 – через відсутність робочої сили, 197 – внаслідок відсутності вугілля, 137 – з інших причин, на Південно-Донецькій – з 2563 вагонів не завантажено 122 вагони: 58 – через брак робочої сили, 48 – у результаті відсутності вугілля, 18 – з інших причин[8].

---

[6] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, ч. I, спр. 1067, арк. 85, 86.

[7] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 76, спр. 34, арк. 33.

[8] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 4621, арк. 324.

30 січня 1947 р. заступник секретаря ЦК КП(б)У з машинобудування І. Павлов телеграфував секретареві Ворошиловградського обкому партії Бабаку про те, що внаслідок затримки відвантаження палива трестом «Ворошиловградпоставвугілля» шосткінському заводу № 9 і харківському заводу «Серп і Молот», електростанція заводу № 9 зупинила роботу, а місто залишилося без води і світла. Підприємство припинило випуск детонаторів для Донбасу. На заводі «Серп і Молот» зупинилося складання молотарок і запчастин до них[9].

1 листопада 1947 р. управляючий трестом «Південважбуд» С. Саленков надіслав до ЦК КП(б)У довідку, в якій констатувалося, що будівництво заводів сільгоспмашинобудування, електропромисловості і транспортного машинобудування гальмує відсутність автотранспорту й основних місцевих матеріалів. Тресту не вистачало для програми IV кварталу 250 вагонів лісу, 120 т бензину, 300 т арматури і 40 автомашин. Через те, що Вінницька і Сталінська залізниці не надали вагонів, трест не мав змоги вивезти на об'єкти будівництва заготовлені запаси будівельного каменю. З цієї ж причини (відсутність вагонів, які мала надати Московсько-Київська залізниця), не було вивезено 2500 м^3 лісоматеріалів, а з вини Південної залізниці – нісок, вапно та цеглу. У Білорусії на рухомий склад очікувало 100 вагонів лісу для підприємств України.

Внаслідок того, що Південно-Донецька залізниця не забезпечила своєчасне підвезення сировини, трест не мав можливості виготовляти силікатну цеглу[10].

Хронічна нестача рухомого парку змушувала керівників республіки буквально «в ручному режимі» займатися організацією транспортування будівельних матеріалів і сировини на провідні об'єкти індустрії. Д. Коротченко восени 1947 р. надіслав начальнику Донецького округу залізниць телеграму, в якій ішлося про те, що з метою виконання плану будівництва в IV кварталі на ХТЗ і ХЕМЗ Південно-Донецька залізниця мала надати 150 вагонів для перевезення вапняного каменю, Сталінська – 200 вагонів, Північно-Донецька – 100, для транспортування бутового каменю, Південна – 1000 вагонів для вивезення нісок й 400 – цегли, вапна, цементу[11].

21 листопада 1947 р. Д. Коротченко інформував міністра промисловості будматеріалів С. Гінзбурга про те, що визначені міністерству на 1947 р. фонди на основні види матеріалів та обладнання отоварювалися несвоєчасно і не в повному обсязі. Так, із зафондованих 26 тис. м^3 лісоматеріалів підприємства галузі отримали 105 800 м^3, з 42 тис. м^2 скла – 20 тис. м^2,

[9] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 4621, арк. 53.

[10] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 4716, арк. 398.

[11] Там само, арк. 399.

з 12 тис. м^2 транспортної стрічки – 7650 м^2, з загальної потужності трансформаторів у 6150 кВт – лише 870 кВт.

Визначені фонди і без того недостатньо забезпечували потреби міністерства, а низький рівень їхнього отоварювання вже зовсім негативно впливав на хід виробництва.

Секретар ЦК радив керівництву міністерства знайти «реальних» постачальників, зобов'язавши їх повністю поставити Мінпромбудматеріалів УРСР у листопаді–грудні 1947 р. недодані йому за визначеними фондами матеріали й устаткування[12].

5 лютого 1947 р. прокурор Сталінської області Я. Блискавка надіслав секретареві ЦК КП(б)У Д. Коротченку інформацію, в якій ішлося про те, що за дорученням останнього в Горлівці побував помічник обласного прокурора Слоква з метою перевірки змісту нарисів у газеті «Правда України» – «Кого Ви дурите, товаришу Рибалка» і «Сутяги у цвіту».

Перевіркою було встановлено, що 21 січня 1947 р. об 11 год. залізнична ст. Горлівка, згідно з планом, подала для транспортного управління тресту «Горліввугілля», яким керував Болотов, 21 вагон «порожняка» для завантаження вугілля. 6 вагонів частково були засипані снігом. Оскільки вугілля в той час на шахті «Кочегарка» виявилося недостатньо, працівники транспортного управління «Горліввугілля», аби зняти з себе відповідальність за можливі простої, у первісних документах, нібито, у зв'язку з їх засніженістю, зафіксували прибуття вагонів о 14 год.

Директор Микитівської центральної збагачувальної фабрики Рибалко не вжив дійових заходів для подолання простоїв і стверджував, що вагони були подані на завантаження з запізненням. 25 січня навантаження зірвалося через відсутність технічного масла, 26 – затрималось на 16 год. внаслідок того, що на елеваторі злетів ремінь елеватора, 27 – простої становили 80 вагоно-годин через відсутність контролю за вантажними операціями з боку керівника, який виїхав до Сталіно знаючи про неполадки.

Аварії, технічні збої, поломки вивели фабрику в січні з ладу на 13 діб, що спричинило простої у 785 год., за що підприємству нарахували штраф 1679 руб., а виробнича програма січня була виконання ледь наполовину.

Рибалка ні з ким не уклав договорів про подачу вагонів з вугіллям, забезпечення порожняка та відвантаження вугілля з фабрики, маючи усну угоду з Болотовим, який не був зацікавлений у її виконанні через те, що фабрика не підпорядковувалася тресту.

Бюро Горлівського міськкому партії зробило зауваження обом керівникам, які не справлялися зі своїми обов'язками. А. Блискавка вважав, що партійні санкції стосовно них мали бути суворішими[13].

---

[12] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 4716, арк. 433.

[13] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4621, арк. 31–33.

22 квітня 1947 р. Д. Коротченко телеграфував секретареві Харківського обкому КП(б)У та директору Харківського турбогенераторного заводу з приводу того, що останній затримував відновлювальний ремонт ротора турбогенератора потужністю 10 тис. кВт для Зуївської ДРЕС. Встановлений союзним урядом термін ремонту агрегату був зірваний, що порушувало графіки капітального ремонту інших турбогенераторів електростанцій «Донбасенерго» і створювало напруження з енергопостачанням промисловості регіону.

Д. Коротченко просив ужити негайних заходів вирішення проблеми і кожні 5 днів інформувати ЦК КП(б)У про хід робіт[14].

Причиною затримки, окрім іншого, стало те, що завод «Електросталь» мав виготовити поковки стяжок і клинів та доправити їх на ХТГЗ до 10 лютого, натомість фактично відвантажив їх тільки впродовж 21–27 березня. Харківський турбогенераторний завод надіслав необхідний різальний інструмент на ЗуДРЕС лише 14 квітня. Інструмент, що надійшов до того, виявився неякісним: 90% фрез зламались у процесі експлуатації. Внаслідок цього до 14 квітня роботи з фрезування пазів ротора були завершені на 60%. Все це відсунуло термін ремонту турбогенератора щонайменше на місяць від встановленого (25 квітня)[15].

У свою чергу ХТГЗ сам відчував значні труднощі. Так, згідно з постановою Ради Міністрів СРСР від 25 травня 1946 р., трест «Південважбуд» зобов'язувався звести і передати заводу в експлуатацію ливарний цех та 3000 тис. м^2 житлового фонду. Однак трест це завдання не виконав, навіть не розпочавши спорудження цеху, а план з житлового будівництва виконав лише на 20%. Надалі будівельні роботи також велися незадовільно. Будмайданчик не був забезпечений фондовими будматеріалами, автотранспортом і робочою силою.

Відставання будівельних робіт гальмувало розвиток виробничих потужностей ХТГЗ, який мав упродовж 5-річки виготовити велику кількість турбін для ВМФ та електростанцій СРСР.

У зв'язку з цим Д. Коротченко звертався до міністра будівництва підприємств важкої індустрії СРСР П. Юдіна з проханням форсувати зведення ливарного і ковальського цехів, а також житлового фонду, надавши з цією метою тресту «Південважбуд» додатково 400 робітників, 6 вантажних машин і фондовані матеріали[16].

Серед головних деструктивних чинників відновлювальних робіт слід назвати перш за все недоліки в організації діяльності будівельних організацій.

---

[14] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4674, арк. 161.

[15] Там само, арк. 162–163.

[16] Там само, арк. 164.

Саме на них покладалося виконання операцій, пов'язаних з ремонтом чи зведенням виробничих і допоміжних приміщень, комунікацій, обслуговуючої інфраструктури. Затримки у введенні цих об'єктів гальмували встановлення агрегатів і технологічних ліній, налагодження виробництва.

Звичайно, за умов, коли самі будівельні організації відчували гострий дефіцит кваліфікованих кадрів, техніки і матеріалів та не були автономними суб'єктами господарської діяльності, очікувати від них високих результатів не доводилося. Однак у центрі звикли, що партійна дисципліна й винахідливість керівників підприємств здатні рівноцінно заступити ефективні економічні важелі. У документах знаходимо численні факти, що ілюструють цю ситуацію.

У червні 1947 р. ЦК ВКП(б) надійшов лист, підготовлений у надрах ЦК КП(б)У, в якому йшлося про те, що перевіркою встановлена причина неприйнятно низьких темпів зведення Дніпропетровського автозаводу, що спричинили зрив встановленого урядом терміну введення в експлуатацію цехів першої черги (шасі, ремонтно-ковальського, ремонтно-ливарного, деревообробного з котельнею). Це, на переконання авторів документа, стало наслідком «поганого керівництва з боку управляючого тресту «Південавтобуду» Прихожана».

Вади в організації роботи тресту призвели до того, що план будівельно-монтажних робіт по автозаводу був виконаний у 1946 р. лише на 39%, а в січні 1947 р. – на 37%.

Маючи потужну власну виробничо-технічну базу (гранітний кар'єр, цегельний і шлакобетонний заводи, цементно-розмелювальну установку, лісопильний завод, деревообробний комбінат й автомеханічну майстерню), дирекція підприємства не використовувала їх на повну потужність, прикривала свою бездіяльність посиланням на відсутність будматеріалів, хоча після втручання ЦК КП(б)У випуск власних будівельних матеріалів у червні зріс удвічі.

Київські партійні власті рекомендували ЦК ВКП(б) зняти з посади Прихожана, адже він не забезпечував нормальну діяльність очолюваної ним організації, а також зобов'язати міністра будівництва підприємств важкої індустрії Юдіна, невідкладно зміцнити керівництво тресту кадрами, здатними забезпечити будівництво заводу у встановлений урядом час[17].

Аналогічна ситуація склалася на зведенні Запорізького машинобудівного заводу ім. Войкова, передбаченого наказом Міністерства машинобудування і приладобудування СРСР № 65 від 10 березня 1947 р. За титульним списком належало спорудити такі об'єкти[18].

---

[17] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4674, арк. 193–194.

[18] Там само, арк. 195.

Назва об'єктів	Потужність	Вироб. площа	Термін введення в дію
Ливарний цех	1060 т	1200 м^2	III квартал, 1947 р.
Ковальсько-виробничий	700 т	800 м^2	IV – / –
Деревообробний	–	600 м^2	III – / –
Склад готової продукції	–	780 м^2	IV – / –
Склад формувальних матеріалів	–	250 м^2	III – / –
Житловий будинок № 1	–	700 м^2	III – IV – / –
Дитячий садок на 75 місць	–	–	IV – / –

На виконання будівельно-монтажних робіт по вказаних об'єктах завод уклав річний нідрядний договір й узгодив уточнений графік здачі об'єктів з геннідрядником – Управлінням військового будівництва № 177 військово-будівельного управліиня № 22 «Головвійськспецбуду».

Директор заводу Павлов скаржився до ЦК, що дільниця військово-монтажного управління № 4 у м. Запоріжжя (начальник – Ейдельмант) не виконувала сантехнічні роботи на об'єктах через відсутність обіцяної робочої сили. Це зривало терміни введення в дію основних цехів заводу та виконання виробничих програм[19].

Взаємна залежність інтегрованих в одну галузь виробництва нідприємств та відсутність можливостей вибору альтернативних партнерів породжували своєрідну ланцюгову реакцію, так би мовити, «ефект доміно», коли один з суміжників припускав збій.

Для прикладу, в І півріччі 1947 р. завод ім. Ілліча недовантажив Харківському електромеханічному заводу 64 т труб розміром 450х406 мм, внаслідок чого останній недодав вугільним шахтам Донбасу майже 3000 вибухобезпечних двигунів. Влітку 1947 р. ХЕМЗ взагалі припинив випуск двигунів через відсутність труб. Завод ім. Ілліча не виконував зобов'язань з прискорення відвантаження труб.

Заступник секретаря ЦК КП(б)У з машинобудування Павлов просив керівництво Маріупольського міськкому партії «взяти під особливий контроль виготовлення та відвантаження труб для ХЕМЗ», аби поновити виготовлення двигунів для Донбасу[20].

9 квітня 1947 р. союзний уряд ухвалив постанову № 934-287, якою зобов'язав Міністерство будівництва військових та військово-морських підприємств СРСР забезпечити безумовне виконання встановленого на 1947 р.

---

[19] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4674, арк. 195.

[20] Там само, арк. 213.

плану підрядних робіт з будівництва заводів № 444 і 445. Однак ця директива фактично не виконувалася. План річних підрядних робіт, встановлений на 1947 р. по цих заводах в обсязі 95 млн руб., «Військморбуд» № 44 виконав за І півріччя тільки на 15,2%, причому з 42 тис. м^2 житлової площі введено в експлуатацію до 1 липня 1947 р. тільки 0,89 тис. м^2 (2,1% від річного плану).

Введення в дію промислових об'єктів, передбачених постановою Ради Міністрів СРСР від 8 лютого 1947 р. № 200–100, зривалося.

Становище, що склалося на пускових об'єктах, відображала табл.[21]:

По заводу № 444		
Ливарний цех № 1	Термін введення – II кв.	Ступінь готовності – 55%
Старий плаз	II кв.	65%
Мідно-котельний цех	III кв.	75%
Арматурний цех	III кв.	35%
Стапель № 1	IV кв.	30%
Контрагентський (колишн. судномонтажний № 2)	IV кв.	15%
Механічний цех № 2	IV кв.	25%
Пресовий і термічний цехи та головний магазин	IV кв.	Будівництво не розпочате
По заводу № 445		
Стапелі № 1 і № 2	III–IV кв.	Роботи на спускових доріжках не розпочали

Внаслідок винятково незадовільної роботи генпідрядника – «Військморбуду» № 44 – заводи № 444 і № 445 потрапили у критичне становище з виконанням виробничої програми II півріччя 1947 р.

«Військморбуд» № 44 залишався малопотужною будівельною організацією. Жодних кроків до її зміцнення зроблено не було, внаслідок чого темпи будівельних робіт у 1947 р. виявилися нижчими, ніж у попередньому. Основна причина негараздів вбачалась у загальному дефіциті будівельних і кваліфікованих робітників, досвідченого лінійного персоналу.

Для виконання плану підрядних робіт 1947 р. «Військморбуд» № 44 повинен був мати на будмайданчиках обох заводів 10 500 будівельників, у той час як насправді працювало 3600 осіб. Будова, як і до того, не забезпечувалася місцевими й фондованими будматеріалами (штучний камінь, цегла, ліс, покрівельне залізо тощо).

[21] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4674, арк. 231.

Міністерство суднобудівної промисловості підготувало для уряду низку пропозицій щодо зміцнення «Військморбуду» № 44[22].

Система діяла так, що навіть виробничі дріб'язкові питання потребували втручання ЦК КП(б)У. Наприклад, 27 серпня 1947 р. секретар ЦК Д. Коротченко телеграфував директору заводу «Ленінська кузня» Смирнову про необхідність негайного відвантаження заводу № 110 Мінсільгоспмашу СРСР 600 стійок для плугів за фондами серпня та 700 – за фондами вересня[23], оскільки той не міг своєчасного виконати виробниче завдання.

У жовтні 1947 р. заступник секретаря ЦК КП(б)У з машинобудівної промисловості І. Павлов передав секретареві ЦК Д. Коротченку доповідну записку, в якій зазначалося, що у 1947 р. завод № 444 повинен закінчити будівництво одного підводного човна і просунути будівництво крейсерів «Куйбишев» на 45% та «Фрунзе» – на 4%; завод № 445 мав закінчити будівництво 3 тральників і просунути будівництво есмінця «Озорной» на 55%.

Однак проведення цих робіт затримувалося через невиконання заводами-суміжниками плану поставок суднових агрегатів, механізмів і арматури в терміни, встановлені постановою Ради Міністрів СРСР від 9 квітня 1947 р.

ЦК надіслав телеграми відповідного змісту на підприємства, які затримували відвантаження необхідної продукції й тим самими ставили під загрозу виконання важливого оборонного замовлення[24]. «Географія» суміжників охоплювала Архангельськ, Ленінград, Свердловськ та інші міста СРСР, що ускладнювало транспортування вкрай необхідних для відновлення індустріальної інфраструктури республіки вантажів.

Плануючи розвиток окремих галузей, відновлюючи зруйновані й будуючи нові об'єкти, керівні органи далеко не завжди враховували існуючі супутні чинники: енергозабезпечення, наявність джерел водопостачання, місцевих корисних копалин, будматеріалів, сировинних ресурсів тощо. Рано чи пізно ігнорування цих факторів давалося взнаки і тоді система «пробуксовувала» й «шукала» виходу зі складних ситуацій.

Для прикладу, основний виробник сіялок в СРСР – Кіровоградський завод «Червона Зірка» – у 1947 р. не справлявся з виробничою програмою через відсутність власної енергетичної бази. Для нормальної роботи заводу необхідно було 22 тис. кВт-год електроенергії на добу. У 1948 р. зі збільшенням виробничої програми з випуску сіялок до 45000 завод потребував 40 тис. кВт-год електроенергії на добу. Дизельна установка заводу складалася з двох дизель-генераторів загальною потужністю 700 кВт і працювала

[22] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4674, арк. 232.

[23] Там само, арк. 247.

[24] Там само, арк. 357.

з перебоями, виробляючи 14 тис. кВт-год електроенергії на добу (63% від потреби у 1947 р і 35% – у 1948 р.). Решту потреби в електроенергії мала покривати міська комунальна електростанція, що мала два турбогенератори сумарною потужністю 5500 кВт. Потужність ЕС давала змогу повністю завантажити турбогенератори за умови забезпечення її донецьким вугіллям. Але Кіровоградська електростанція отримувала паливо винятково з урахуванням потреб комунальних підприємств і потреб населення.

Унаслідок недостатніх обсягів і частих перебоїв з його отриманням станція завжди працювала з суттєвим недовантаженням (на рівні 1200–1500 кВт). З цієї причини вся промисловість міста, комунально-побутові установи навіть у літній період працювали за аварійним графіком. У тому числі це впливало на роботу заводу «Червона Зірка».

З метою виконання підприємством виробничої програми та безперебійного функціонування міського господарства секретар Кіровоградського обкому партії Г. Петров звертався до ЦК КП(б)У з проханням змусити Міністерство комунального господарства УРСР надавати Кіровоградській ЕС 5000 т вугілля на місяць, аби забезпечити її робочу потужність на 3000 кВт[25].

Керівництво ЦК КП(б)У звернулося за сприянням у вирішенні цього питання до Ради Міністрів СРСР.

Випуск магістральних тепловозів на Харківському заводі № 75 гальмувала відсутність заготовок колінчастих валів і стальних кубиків, що надходили з Ново-Краматарського заводу ім. Сталіна.

Потрібне було втручання секретаря ЦК КП(б)У Д. Коротченка, аби краматорці відвантажили харківським суміжникам 8 заготовок колінчастих валів і 150 т стальних кубиків[26].

В одній з архівних справ поряд з цим документом вміщено ще 16 матеріалів аналогічного змісту, що адресувалися керівникам маріупольського заводу ім. Ілліча, куйбишевського підшипникового заводу, балтійського заводу, «Уралмашзаводу», челябінського заводу «Стартер», магнітогорського металургійного заводу ім. Жовтневої революції, Міністерства важкого машинобудування, Мінелектропрому[27], новосибірського заводу № 702 та інших[28]. Це свідчило про системний характер проблем, пов'язаних з організацією кооперації й налагодження ефективної взаємодії, синхронізації зусиль суміжників. Перетворення партійного центру на один з інструментів регулювання цих процесів демонструвало вади існуючої моделі управління економікою.

---

[25] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4674, арк. 361–362.

[26] Там само, арк. 379.

[27] Там само, арк. 380–392.

[28] Там само, арк. 409–412.

«Ручний» режим управління включався в кожному випадку, коли «пробуксовували» звичайні засоби. Ті, хто потерпав від негараздів, апелювали до вищих партійних інстанцій, які «включали» весь свій авторитет, а також погрожували партійними санкціями тим, хто виявляв нерозпорядливість. При цьому партійне керівництво УРСР часто зверталося не тільки до профільних союзних і союзно-республіканських наркоматів/міністерств, а й до ЦК партій союзних республік, обкомів, крайкомів партії.

Так, у листопаді 1947 р. секретар ЦК КП(б)У Д. Коротченко у телеграмі до секретаря ЦК КП Карело-Фінської республіки Г. Купріянова вказував, що ліспромгоспи цього північного регіону за 20 днів листопада відвантажили шахтам Донбасу 820 вагонів лісу за плану 1840 вагонів і просив забезпечити планові поставки у листопаді й грудні[29].

Аналогічну телеграму одержав секретар Архангельського обкому партії у зв'язку з тим, що місцеві ліспромхози відвантажили за той самий період для Донбасу лише 1490 вагонів лісоматеріалів замість 2990[30].

На адресу Ярославського обкому ВКП(б) Д. Коротченко надіслав інформацію про те, що завод № 655 до 25 листопада відвантажив вугільним шахтам Донбасу 258 електродвигунів у той час, коли планом IV кварталу передбачалося 813, шинний завод – відповідно – 2100 комплектів автогуми замість 10500 і 300 пар високовольтних гумових рукавиць замість 11,5 тис. пар і жодного технічного паска за плану 2500 м[31].

Секретареві Свердловського обкому партії Недосєніну було повідомлено про те, що місцевий завод № 659 надіслав на шахти Донбасу лише 28 високовольтних ящиків замість 130 за планом IV кварталу, 55 масляних вимикачів замість 177 і жодного з 14 ртутних випрямлячів; завод № 658 – 324 електродвигуни замість 766; завод № 8 жодного з 8 передбачених планом екскаваторів[32].

У всіх цих та інших випадках секретар ЦК КП(б)У звертався до вищих партійних посадовців на місцях з проханням «вплинути» на тих, хто не виконував замовлень своїх партнерів.

Подібні запити практикувалися і в межах республіки. Часто секретарі та завідувачі промислових відділів ЦК КП(б)У зверталися безпосередньо до керівників підприємств, намагаючись змусити їх відповідально ставитися до виконання своїх обов'язків. Для прикладу, в грудні 1947 р. Д. Коротченко телеграфом зобов'язав директора центрального заводу на ст. Криничка Сталінської області Рижова забезпечити отоварення цементом за фондами

---

[29] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4621, арк. 399.

[30] Там само, арк. 400.

[31] Там само, арк. 412.

[32] Там само, арк. 413.

IV кварталу у межах, передбачених плановим завданням – 426 вагонів (завод надіслав лише 69 вагонів)[33]. Директору Харківського електромеханічного заводу Шевченку було вказано на необхідність відвантажити підприємствам вугільної галузі Донецького басейну 114 двигунів потужністю 100 кВт (було надіслано – 49), а також 3850 вибухобезпечних електродвигунів (отримано – 1679)[34].

У телеграмі директору Єнакієвського металургійного заводу Гончаренку зазначалося, що вугільні об'єкти Донбасу одержали з цього підприємства 2070 т сортової сталі за плану на IV квартал 4900 т, листової сталі – відповідно 1080 т і 4500 т, рудних рейок – 6000 пар замість 15600 т, залізничних рейок – 1200 т замість 4300 т, швелерних балок – 1500 т замість 4500 т[35].

Хронічні труднощі з залученням нових контингентів робочої сили змушували партійний центр та уряд постійно втручатися в процес оргнаборів. Однак і такий рівень впливу часто виявлявся мало результативним, оскільки існував стійкий спротив значної частини громадян примусовому працевикористанню в регіонах, віддалених від постійних місць проживання.

25 грудня 1947 р. заступник завідувача відділу вугільної промисловості, ЦК КП(б)У Бурмистров підготував для Д. Коротченка доповідну записку, в якій ішлося про те, що в рамках оргнабору робочої сили для підприємств Міністерства вугільної промисловості західних районів СРСР до 20 грудня в Донбас відбуло 7203 особи за планом на IV квартал 31175 (23,1%), а для об'єктів Міністерства будівництва паливних підприємств СРСР – 1613 осіб замість 7725 (20,9%). Автор документа констатував вкрай незадовільне виконання планових завдань у Чернігівській області (8,3% передбаченої кількості), Одеської (19,25%), Київської (23,7%), Полтавської (25,1%), Житомирської (28,1%).

Рада Міністрів Української РСР зобов'язала виконкоми Рад цих областей завершити оргнабор до 1 січня 1948 р.[36]

У лютому 1945 р. дирекція Старокраматорського заводу скаржилася до ЦК КП(б)У на керівництво Чернігівської області, яке мало мобілізувати на роботу на заводі 200 осіб. Однак бригада з мобілізації упродовж двох місяців зуміла забезпечити набір лише 14 осіб[37].

Значні труднощі виникали вже на стадії проектних і конструкторських робіт. Так, 26 грудня 1945 р. виконуючий обов'язки директора заводу № 308 Наркомату суднобудівної промисловості СРСР Вайнштейн повідомляв

---

[33] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 23, спр. 4621, арк. 423.

[34] Там само, арк. 428.

[35] Там само, арк. 429.

[36] Там само, арк. 460.

[37] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 76, спр. 99, арк. 77.

промисловий відділ ЦК КП(б)У, що у відповідності з рішенням республіканського керівництва нідприємство зобов'язувалося виготовити такі запчастини: ходове колесо, шестерня циліндрична (шестерня подвійна, валик вентилятора, валик регулятора. Дирекція заводу неодноразово зверталася до «Тракторозбуту», але так і не отримала креслення на деталі. Навіть одержавши зразки деталей Р-6 та Р-97, за відсутності сумісних з ними деталей проектанти не могли виготовляти креслення. Для виконання замовлень необхідні були: 700 кг сталі відповідних марок, нідйомні засоби для формування й відливання колеса діаметром 900 мм, розточувальний верстат для обробки його ступені. У зв'язку з відсутністю умов для виготовлення ходового колеса А-2 Вайнштейн просив зняти з заводу це замовлення[38].

Навіть до початку 1947 р. не була готова технічна документація на відновлення та реконструкцію Крюківського вагонобудівного заводу. Відділ машинобудівної промисловості ЦК КП(б)У дав вказівку директору Українського відділу Дінровавтопрому Найдьонову прискорити ці роботи[39].

У січні 1950 р. директор Старо-Макіївського коксохімічного заводу А. Глазунов повідомляв до ЦК КП(б)У про те, що «Дніпрококс», який проектував для цього підприємства вуглезбагачувальну фабрику, забезпечив його проектно-кошторисною документацією у таких обсягах: будівельні креслення – на 89%; монтажні креслення – 99%; сантехнічні креслення – 81%, креслення на технічне й енергетичне обладнання – 80%. Згідно з графіком останні робочі креслення мали надійти ще у вересні 1949 р., але і в січні наступного року залишалися незавершеними.

Харківський облпроект узяв на себе проектування заводського житлового кварталу. Однак і на початку 1950 р. технічної документації на зведення житла не існувало. Зрив термінів її видачі повністю покладався на гірничий округ м. Сталіно, що невиправдано затягував узгодження майданчика для будівництва, що продовжувалося від квітня до жовтня 1939 р.

Вказуючи на вкрай складну ситуацію з узгодження проектів промислового і житлового будівництва з гірничим наглядом у Донбасі, А. Глазунов клопотав ЦК КП(б)У про втручання, аби прискорити цю процедуру[40].

Будівництво об'єктів виробничої соціальної інфраструктури Дніпродзержинського коксохімічного заводу на початку 1950 р. «Дніпроект», які готували вказані документи у 1948–1949 рр., припустилися численних дефектів, що спричинили додаткові труднощі під час будівельних робіт, а також значні витрати на їхню ліквідацію. Так, вартість перероблення документації по вуглезбагачувальній фабриці становила 250 тис. руб.[41]

---

[38] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 76, спр. 34, арк. 9.

[39] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 4684, арк. 10.

[40] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 437, арк. 4.

[41] Там само, арк. 14, 14 зв.

Гострий і хронічний дефіцит найнеобхідніших матеріалів, устаткування палива і пального, електроенергії програмував збої на відбудовних об'єктах, перешкоджав налагодженню виробництва. Типовою можна вважати ситуацію на заводі № 337 у Запоріжжі, директор якого, Компанець, 11 червня 1941 р. інформував відділ машинобудування ЦК КП(б)У і Запорізький обком партії про причини невиконання плану випуску валової продукції. Серед них називалися: 1. Гострий брак верстатів. Наявний верстатний парк був здебільшого реально застарілим та фактично зношеним і не відповідав технологічним вимогам обробки деталей дизелів та публічних механізмів. 2. Основними силовими установками на заводі були дизелі. Мізерна кількість отримуваного заводом дизпалива і мастильних матеріалів не покривала потреб заводу, що викликало систематичні простої технологічного устаткування й окрім прямого зниження випуску продукцію спричиняло дезорганізацію в роботі. У травні внаслідок відсутності ПММ простої становили 34 599 агрегато-годин.

3. Причиною невиконання плану по запасних тракторних частинах вказувалася відсутність коксу, а також якісного «чушкового» чавуну, що спричинило великий відсоток браку ливарної продукції. Неодноразові прохання про виділення коксу й чавуну в потрібних заводу обсягах Наркомат і Главк не задовольняли. Відсутність екстрокарборудного каменю, необхідного для заточування победітових різців, різко знижувала продуктивність операцій з обробки гільз та поршнів.

4. Погане матеріально-технічне постачання основної виробничої програми. У травні дефіцит основних матеріалів досяг 75 найменувань матеріалів, особливо сталі марок 4, 5, 50, 30, 20, 15 і навіть 5, 3, 2, 0.

Оскільки необхідний сплав АН-2,5 було отримано лише 22 травня, план випуску дизелів у травні виконаний не був.

На 9 червня 1945 р. 3 машини перебувала на випробуванні, а ще 3 – на стадії збирання[42].

Постійна присутність партійних інстанцій у суто економічних відносинах, дублювання функцій управління господарським комплексом хоча і вважалися нормою в тодішній системі координат, все ж були далекими від оптимальних підходів у вирішенні проблем. Особливо рельєфно це простежується у листуванні між різними за призначенням органами та посадовцями з приводу проблем, що виникали з надходженням на підприємства лісоматеріалів, вугілля, електроенергії, металевих виробів, обладнання і матеріалів.

У червні 1945 р. заступник наркома важкої промисловості СРСР Піщаний надіслав на ім'я Корнійця (РНК УРСР) та Стоянцева (ЦК КП(б)У) телеграму такого змісту. Ново-Краматорський завод складав шахтні машини

[42] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 76, спр. 34, арк. 51.

для вугільних підприємств Донбасу. Відсутність дубових брусів для футерування барабанів затримувала монтаж і пуск в експлуатацію шахтних машин. Постановою від 2 березня ДКО зобов'язав Наркомліс та Головпостачліс виготовити і надіслати підприємству у II кварталі 60 м^3 брусу. Наркомліс УРСР видав розпорядження про відвантаження лісоматеріалу у травні. Однак минув місяць, а жоден кубометр деревини до замовника не надійшов[43]. У липні 1945 р. Піщаний повідомив телеграмою заступника секретаря ЦК КП(б)У важкої промисловості Стоянцева про те, що модельний цех Новокраматорського заводу припинив виготовлення моделей за урядовим замовленням турбін для електростанцій, а також шахтних машин через відсутність лісоматеріалів. Це створювало зриву виробничої програми. Піщаний звертався з проханням за будь-яких умов забезпечити відвантаження за липневими нарядами 8 вагонів пиломатеріалів для цього підприємства[44].

У серпні 6 вагонів лісу мали надійти від Чернівецького облпостачу, а про 5 інших на заводі нічого відомо не було. І лише 29 серпня з ЦК КП(б)У повідомили, що 5 вагонів деревини знарядили Житомирському облпостачлісу, 3 з яких він уже відвантажив[45].

Інший заступник наркома важкої промисловості, Бобирєв, клопотав ЦК КП(б)У про те, що домогтися постачання металу та вугілля в необхідних обсягах для Людинівського локомобільного заводу. У тресті «Ворошиловградвугілля» вдалося з'ясувати, що фонд для цього підприємства було встановлено в межах 660 т вугілля на жовтень (відвантажено – 205 т) і 1200 т на листопад (за 10 днів відвантажено лише 200 т). Такі темпи реалізації фондів спричинили стурбованість керівництва НКВП, яке закидало ЦК КП(б)У та уряд республіки телеграмами відповідного змісту[46]. 26 червня 1945 р. директор локомобільного заводу Матвеєв надіслав на ім'я зав. відділу машинобудування ЦК КП(б)У Павлова телеграму, в якій повідомляв, що для максимального випуску сільськогосподарських локомобілів на Таганрозький завод ім. Андеєва надіслали замовлення на 60 т котельно-паливної листової сталі. Але таганрожці не гарантували виконання цього замовлення через перевантаження прокатних станів. Матвєєв просив сприяння у розв'язанні цієї проблеми, аби очолюване ним підприємство змогло виконати планове завдання. Довелося втручатися М. Хрущову, який особисто звернувся до директора Таганрозького заводу з приводу вирішення цього питання[47]. В іншому зверненні до Павлова керівник підприємства

[43] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 76, спр. 99, арк. 66–67.

[44] Там само, арк. 9.

[45] Там само, арк. 69–70.

[46] Там само, арк. 15.

[47] Там само, арк. 63.

просив допомоги у прискоренні транспортування кількох вагонів цементу зі Здолбунівського цементного заводу, оскільки через відсутність цього матеріалу зривалася відбудова машинобудівного підприємства. Ще у квітні 1945 р. він апелював до ЦК КП(б)У і Наркомату лісової промисловості з приводу виконання замовлення на деревину Кишинівським «Головпостачлісом»[48].

У жовтні представник «Укрпостачважмашу» Девінський повідомив ЦК КП(б)У, що виготовлені для Людинівського локомобільного заводу 3 ????? електрозварювального дроту залізниця для транспортування не брала і просив дати вказівку про перевезення вантажу до адресата.

У листопаді на локомобільному заводі виготовили 12 локомобілів, перевиконавши план на 20%. Та вже в наступному місяці цей колектив припинив роботу внаслідок того, що міська паротурбінна станція перестала надавати на завод електроенергію (там закінчилося паливо).

Вкрай незадовільно працювали на об'єктах підприємства підрозділи «Головвійськбуду», які не здали в експлуатацію жодного цеху, виконавши план місяця на 26,5%, а в грудні зовсім припинивши роботи. Ці обставини знову змусили директора заводу звертатися до відділу машинобудування ЦК КП(б)У, аби виправити несприятливу ситуацію[49].

Без втручання центрального партійного органу не вдавалося вирішити навіть дрібні питання. Для прикладу, у травні 1945 р. дирекція Мелітопольського моторного заводу звернулася до ЦК КП(б)У з телеграмою, в якій повідомлялося, що через відсутність автолу на нафтобазі перебував під загрозою припинення випуск двигунів. ЦК дав вказівку про отоварення фондів на нафтопродукти для Мелітопольського заводу ім. 23 жовтня. У січні керівництво заводу у великому Токмаку надіслало до промвідділу ЦК КП(б)У листа, в якому просило допомогти в отриманні 17 т мазуту і 36 т столярки з Дрогобицького нафтозбуту в рахунок січневих фондів[50].

Більшість великих індустріальних об'єктів мали суттєві проблеми з постачанням. Так, на Ждановському коксохімічному заводі у 1949 р. складська база не забезпечувала належного зберігання матеріалів (особливо паливних, будівельних і металу).

Главк усе ще надавав заводу матеріали не за обґрунтованими заявками, а довільно, не рахуючись із особливими потребами замовника. Незадовільно заряджувалися підприємству транспортна стрічка, метизи, інструменти й запасні частини для автомашин, що позначалося на ритмічності виробничої діяльності цехів.

---

[48] ЦДАГОУ. – Ф. 1, оп. 76, спр. 99, арк. ****70.

[49] Там само, арк. 51, 51 зв.

[50] Там само, арк. 71, 78.

Главк не рахувався з вартістю тарифів (знаряджуючи сірчану кислоту з Уралу) і не враховував технічних можливостей заводу, замовляючи на зимові місяці купоросне масло, що важко зливалося і було малопридатним для використання. «Головметалозбут» не мав на своїх базах необхідного підприємству асортименту металу. Багато постачальників не супроводжували продукцію сертифікатами й паспортами якості.

Основний постачальник спецодягу і допоміжних матеріалів для заводу база «Головметалургпостачу» (м. Сталіно) незадовільно надавала планові та нефондовані матеріали, а її віддаленість від підприємства за умов бездоріжжя створювала великі проблеми у транспортуванні замовлень[51].

У пояснювальній записці до річного звіту Ждановського коксохімічного заводу на 1949 рік наводилися такі недоліки: 1. Невідповідність сортів та якості вугілля тим параметрам, які висувалися для технології випалювання коксу. 2. Систематичне порушення заводом «Азовсталь» (часом – кілька разів на день) подання доменного газу відповідного тиску. 3. Затримки з надходженням «порожняка» під навантаження коксу як «Азовсталлю», так і власним залізничним цехом заводу. 4. Завантаження печей нижче від плану. 5. Порушення температурного режиму в хімцехах. 6. Порушення в дозуванні вугілля. 7. Несвоєчасне введення в дію будівельних об'єктів[52].

У квітні 1949 р. у зв'язку з аварією на доменній печі металургійного заводу ім. Петровського різко скоротилося надходження доменного газу для опалення коксових печей Дніпропетровського коксохімзаводу. Це спричинило переведення батареї № 2 на обігрів коксовим газом та скоротило його надходження металургам. Одночасно виникли проблеми з реалізацією коксу, але оперативна зміна нарядів на його відвантаження дала змогу упродовж кількох місяців не зменшувати випалювання до нормалізації в роботі домни на заводі ім. Петровського.

Значні ускладнення існували по лінії постачання і збуту. Вугілля надходило некомплектно і за загального 10-денного запасу залишки за окремими марками (особливо марки «К») часто скорочувалися до дводенних і менше.

У І півріччі 1949 р. всі ємкості заливалися сірчаною кислотою, а в II – в останні дні майже кожного місяця сульфатний цех зупинявся через нестачу кислоти. Вкрай нерівномірно надходив з інших заводів бензол для цеху ректифікації через незабезпечення вагонами, а також часту зміну споживачів.

Все це викликало невиконання плану перевезень, за що завод сплатив 124 тис. руб. штрафів, половину з яких взяв на себе «Південголовкокс».

Багато суперечливих ситуацій виникало з реалізацією надлишкових матеріалів, механізмів, апаратури, інструментів. Існуюча система збуту цих

---

[51] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 437, арк. 165, 161.

[52] Там само, арк. 124.

надлишків підприємствам, які мали в них потребу, постійно давала збої. До початку січня 1950 р. на Ждановському коксохімічному заводі відділ капітального будівництва мав надлишків на суму 33,8 тис. руб. (за рік до того – на 111 988 руб.), експлуатаційники – на 66 тис. руб. (за рік до того – 55 тис. руб.). Керівництво заводу вказувало, що робота зі збутовими конторами з реалізації надлишків ускладнювалася тим, що вони стали на шлях відмови, мотивуючи це такими причинами: одні вимагали таких паспортів, які підприємство дати не могло (верстатний інструмент), інші (зокрема, «Головметалозбут») називали металобрухтом повноцінні матеріали, ще деякі відмовлялися брати матеріали, ніби-то, на тій підставі, що вони не мали попиту («Автотракторзбут», запчастини до автомашин «Форд» та «Студебеккер»), хоча реалізував їх іншим підприємствам[53].

Значні труднощі створювали неплатежі суміжних чи підрядних підприємств, установ і організацій. Частина з них не могла зробити цього через відсутність коштів на банківських рахунках. Доводилося здійснювати відповідне оплачування рахунків на рівні взаємозаліків між міністерствами. З метою скорочення обсягів неплатежів сторони погоджувалися на зустрічні заліки через Держбанк. Так, взаємозаліки між заводами «Азовсталь» і Ждановським коксохімічним досягали 4 млн. руб. на місяць (за воду, електроенергію, транспортні послуги, матеріали тощо)[54].

Типовим явищем була заборгованість відділів капітального будівництва підприємств та відділів робітничого постачання. Отримувані матеріали, устаткування, апаратура для робіт, які вели підрядники, Промбанк оплачував з рахунків ВКБ. Відділ капітального будівництва у свою чергу компенсував вартість цих товарів в міру їхнього використання підрядником шляхом заліку за рахунками останнього за виконані ним роботи, внаслідок чого створювалася нова картотека. Таке становище з оплатою отримуваних матеріалів та обладнання для підрядних робіт ставило ВКБ у складне становище і неминуче супроводжувалося непродуктивними витратами (пеня за несвоєчасну оплату рахунків постачальників), і як результат – своєчасно не оплачувалися рахунки за послуги і матеріали для робіт, які велися господарським способом[55].

Серйозні колізії виникали довкола перевезення вантажів. На шляхах транспортування траплялися випадки розкрадання, за що ніс відповідальність насамперед постачальник. Для прикладу, керівництво Ждановського коксохімічного заводу скаржилося на те, що, хоча визначення ваги вантажу здійснювалося спільно з представником залізниці й вантаж перебував

[53] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 437, арк. 167.

[54] Там само, арк. 184.

[55] Там само.

основний час у рухомому складі, відповідальність за недостачу покладалася на відправника, оскільки вагар від залізниці поставив у накладній підпис не в тій графі, що звільняло транспортувальників від своїх зобов'язань. Внаслідок цього у 1949 р. за комерційними та внутрішньозаводськими актами за недостачу коксу завод сплатив 110 тис. 761 руб, коксового дробу – 24 тис. 368 руб. Аналогічна ситуація складалася з наливним вантажем – бензолом[56].

Штраф за недотримання термінів відправлення вантажів по 10 енізодах становила понад 26 тис. руб.. за незабезпечення цистернами – 13 тис. руб.

Практика штрафів охоплювала всі сфери взаємодії суміжників та підрядників. Того самого 1949 р. завод виграв 244 справи, за якими мав отримати компенсаційні виплати на суму 1 млн. 602 тис. 785 руб., з них: за недодачу вугілля – 14 тис. руб., втрату вугілля на залізниці – 88 тис., недостачу сірчаної кислоти – 6 тис., бензолу – 7,8 тис., інших вантажів – 8,7 тис., знижки на нижчу відобумовленої якість вугілля – 368,1 тис., від штрафів за надходження неякісного вугілля – 156 тис. руб.[57]

Сам завод сплатив по судових позовах до нього інших підприємств 551,8 тис. руб.

Неодноразові спроби укласти угоду між заводом та залізницею про транспортування вантажів за зважуванням на залізниці виявилися безуспішними через їхнє блокування господарськими одиницями Міністерства шляхів сполучення.

Реалізація продукції коксохімічних підприємств здійснювалася за нарядами, які видавали збутові контори «Голококсу», а також за окремими розпорядженнями міністерствами і Главка. Черговість відвантаження продукції споживачам регулювалася додатковими вказівками «Південголовкоксу» за планами перевезень, складати які мала Південна контора «Головкоксу».

У цій сфері спостерігалося чимало неузгоджених дій та негараздів, які негативно відбивалися на економічній діяльності підприємств галузі. Для прикладу, на Дніпропетровському коксохімзаводі постійно виникали проблеми в частині його забезпечення нарядами та споживачами готової продукції, а також планування перевезень, які мали бути усунені в 1950 р. За деякими видами продукції давалося менше напрямів, ніж було випущено готової продукції, що призводило до наявності значних залишків готової продукції, завищувало нормативи запасів і негативно позначалося на обігу нормативних обігових засобів. Водночас мала місце видача напрямів на відвантаження продукції шламу в областях, що перевищували реальний його випуск заводом.

---

[56] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 437, арк. 171.

[57] Там само, арк. 174, 176.

Під час складання місячних планів перевезень «Південьголовкоксом», очевидно, внаслідок невизначеності з конкретними споживачами у планах замість позиціонування конкретної станції фіксувався «резерв» певної кількості вагонів по окремих залізницях. Наприклад, резервів на Одеській залізниці визначався у 40 цистерн. Та коли заводу для отримання нарядів доводилося переоформлювати план перевезень, то управління залізниці, зазвичай, не звертало уваги на запланований резерв, а пропонувало додатковий план перевезень, одночасно нараховуючи штраф за невикористаний резерв. Крім того, упродовж місяця «Південголовкокс» зміиював напрями відвантажень. У цих випадках залізниця також подавала додатковий план перевезень, а за зрив попереднього накладала штраф. Завод від цього втрачав втрачав сотні тисяч рублів[58].

Підсумовуючи викладене вище, слід виокремити кілька груп недоліків, що спостерігалися в організації відбудовних робіт та налагодженні промислового виробництва. Насамперед, йдеться про засадничі вади неринкової, надміру централізованої економічної системи, що самопрограмувалася на невдачі за умови недостатніх ресурсів та відсутності новітніх технологій. З ними безпосередньо пов'язані приховані ризики на етані планування, оскільки збій однієї з ланок у механізмі схемі «розподіл–постачальники–споживачі» призводив до того, що вона починала пробуксовувати. Жорстка залежність об'єктів господарювання від державних органів, що займалися розподілом фінансових, матеріальних, сировинних і людських ресурсів та суміжників, не залишала їм жодної можливості для маневру й перетворювала на заручників обставин.

Окрему групу чинників, що негативно впливали на хід відбудовних робіт, становлять ті, що пов'язані з гострим дефіцитом кадрів: управлінських, виконавчих, виробничих. Ця проблема мала об'єктивний характер і могла бути вирішена тільки з часом.

Існуючий порядок постачання потребував чіткої роботи транспорту, узгоджених дій усіх служб та інфраструктури (зокрема на самих промислових підприємствах), що його обслуговувала. Допоки тривала війна, залізничні комунікації працювали на пріоритетні завдання – військові перевезення. Після закінчення бойових дій залізничний транспорт не зміг одразу у повному обсязі забезпечити потреби важкої індустрії, насамперед, через відсутність необхідної кількості рухомого складу в належному асортименті (спеціальних вантажних вагонів, платформ, цистерн тощо). Певний час потрібен був і на відновлення та розвиток внутрішньозаводського транспорту, особливо на індустріальних гігантах. Інші види транспорту – автомобільний,

---

[56] ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 437, арк. 171.

[58] Там само, арк. 250.

річковий, гужовий – суттєво вплинути на ситуацію не могли внаслідок стану, в якому вони перебували.

Нарешті, до останньої групи чинників слід віднести засоби, завдяки яким керівництво держави намагалося ліквідувати ті чи інші «вузькі місця». Звичний командно-адміністративний стиль управління закрінлював вирішальну роль за центральними органами. При цьому партійні структури дублювали управлінські функції органів виконавчої влади, а поточний економічний менеджмент здійснювався у «ручному режимі», що, насправді, було паліативним способом «гасіння пожеж» та «ліквідації поривів» у тій чи іншій дільниці роботи й не сприяло вирішенню комплексних проблем загалом.

Igor Vetrov,
Ph.D.,
National Pedagogical Dragomanov-University
(Kyiv, Ukraine),vetrov@npu.edu.ua

«NARROW PLACES» AS AN IMANENT SYSTEM OF HOUSING IN 40 YEARS OF XX CENTURIES (on materials of heavy industry of Ukraine)

The article deals with the peculiarities of the mechanism of management of heavy industry in Ukraine, which was constructed in the 20–30's by the Bolshevik leadership of the USSR and extrapolated to reconstruction in the 1940's. The content of euphemism «narrow places» is expounded, which meant the whole set of problems and antagonisms that arose not only in the administrative-command system, but also directly in production. The causes of problems, which became the inherent feature of the functioning of the Soviet economic complex, their influence on organization, the course and results of restoration work, are analyzed. The approaches and means of overcoming such phenomena and their effectiveness in post-war system destruction of industrial and transport infrastructure, sharp deficiency of financial, logistical and human resources are highlighted.

Keywords: *Ukraine, Second World War, heavy industry, reconstruction, «narrow places», centralized economy, command and administrative system.*