



ПЛАНОВОЕ ХОЗЯЙСТВО

●
ПЛАНИРОВАНИЕ — ВАЖНЕЙШЕЕ ОРУДИЕ
ПОСТРОЕНИЯ СОЦИАЛИЗМА

●
СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ИНТЕГРАЦИЯ

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА
для Госплана СССР

6

ИЮНЬ ■ 1978



ПЛАНОВОЕ ХОЗЯЙСТВО

ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГОСПЛАНА СССР

И Ю Н Ъ

№ 6

Издается с марта 1924 года

Основной задачей транспорта является более полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, ускорение доставки грузов и передвижения пассажиров на основе существенного повышения мощности и качества работы всей транспортной системы, а также улучшения транспортных связей между экономическими районами страны.

Из Основных направлений развития
народного хозяйства СССР на 1976—1980 гг.

ВСЕМЕРНО УЛУЧШАТЬ РАБОТУ ТРАНСПОРТА

В народном хозяйстве транспорту принадлежит важная роль, так как, непосредственно участвуя в сфере общественного производства, он во многом определяет успех развития экономики страны.

Значение транспорта возросло в последнее время в связи с ускоренным развитием промышленного производства в восточных районах страны, особенно топливдобывающих отраслей.

На XXV съезде КПСС вопросам транспорта и освоения перевозок народнохозяйственных грузов отведено важное место. Это нашло отражение в соответствующих планах развития народного хозяйства.

За годы девятой пятилетки осуществлены крупные меры по совершенствованию транспортной системы страны в целях обеспечения растущих потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышения эффективности работы транспорта.

Вместе с тем динамичный рост нашей экономики предъявляет новые, более высокие требования к транспортной системе в целом, и прежде всего к железнодорожному транспорту.

В Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 гг. подчеркнуто, что транспорт в настоящее время должен более полно и своевременно удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в перевозках, ускорять доставку грузов и передвижение пассажиров на основе существенного повышения мощности и качества работы всей транспортной системы и улучшения транспортных связей между экономическими районами страны.

Решение этой задачи требует дальнейшего развития и технического оснащения всех видов транспорта, увеличения грузоподъемности и мощности подвижного состава и флота, расширения транспортно-дорожного строительства, в первую очередь в осваиваемых районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Программа транспортного строительства в десятой пятилетке предусматривает быстрые темпы сооружения в указанных районах автомобильных и железных дорог, строительство новых и реконструкцию действующих морских, речных и воздушных портов.

Широко развернулись работы на Байкало-Амурской магистрали, начата укладка железнодорожной колеи к Уренгою.

В текущей пятилетке завершится строительство железной дороги Сыня—Усинск—основной транспортной связи Тимано-Печорского территориально-производственного комплекса.

Значительное развитие и техническое оснащение получит сеть путей сообщения в обжитых и освоенных районах, что повысит мобильность и маневренность транспортной системы, позволит более четко ре-

шсть вопросы освоения перевозок народнохозяйственных грузов, более полно обеспечивать потребности в перевозках населения.

Рационализируются транспортно-экономические связи за счет развития сети магистральных транспортных коммуникаций — сооружений систем мощных нефте- и газопроводов из северо-западных районов Сибири и Средней Азии в европейскую часть страны, а также нефтепроводов из северо-западных районов Сибири и нефтеперерабатывающих заводам в восточных районах. Намечается увеличение использования водного и автомобильного транспорта.

Транспорт получит более мощный современный подвижной состав, флот и самолетно-вертолетный парк, что позволит повысить производительность транспортных средств и улучшить качество перевозок. Железным дорогам в достоять пятилетке будет поставлено более 2200 мощных магистральных электровозов, 6400 секций магистральных и 2500 шт. маневровых тепловозов, 400 тыс. единиц грузовых вагонов.

Морской флот пополнится специализированными судами, в том числе новых типов: лехтеровозами дейдвотом 36 тыс. т, судами для перевозки крупногабаритных грузов весом до 700 т, аммиаковозами вместимостью до 75 тыс. м³ сжиженного газа, а также мощными ледоколами и транспортными судами ледового плавания.

Огромное влияние на ход развития транспортной сети в десятой пятилетке окажет реализация постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976—1980 годах», в котором намечены конкретные меры по ускорению развития железных дорог и улучшению их работы.

Повышение эффективности использования материально-технических ресурсов, направляемых на развитие транспорта, а также улучшение использования эксплуатируемых средств транспорта — одна из центральных задач.

На необходимость улучшения работы транспортной системы указывалось в Письме ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦПС и ЦК ВЛКСМ о развертывании социалистического соревнования за выполнение и перевыполнение плана на 1978 г. и усилении борьбы за повышение эффективности производства и качества работы, так как в последнее время транспорт, особенно железнодорожный, с большим напряжением осуществляет плановые задания по перевозкам народнохозяйственных грузов.

«...Трудности с транспортом», — как отметил Генеральный секретарь, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев, — это не только нехватка транспортных средств. Надо улучшить планирование транспорта, заняться сокращением порожних пробегов, подвезти вовремя на места вагонов для вывозки грузов, снизить потери времени под погрузкой и разгрузкой, привести в порядок складские помещения¹.

Недостатки в работе транспорта усложняют деятельность промышленных и строительных предприятий. Большие потери допускаются в результате непроизводительных простоев транспортных средств, особенно под погрузкой и выгрузкой грузов и при перегрузке их с одного вида транспорта на другой.

Решения декабрьского (1977 г.) Пленума ЦК КПСС требуют сосредоточить внимание работников транспорта на практическом решении задач по повышению эффективности производства и качества работы, рациональному использованию транспортного потенциала, на выполнении и перевыполнении заданий плана 1978 г., — важного звена в реализации заданий десятого пятилетнего плана.

¹ «Правда», 1978, 7 апреля.

Мероприятия по улучшению качественных показателей работы транспорта должны играть важную роль в реализации планов его развития, обеспечивая высокое качество работы транспорта при количественном удовлетворении потребностей народного хозяйства и населения в перевозках.

Повышение эффективности капитальных вложений, выделяемых на развитие транспорта, и особенно его постоянных устройств, — одна из наиболее актуальных задач. В последние пятилетки на развитие постоянных устройств транспорта расходовались десятки миллиардов рублей, что составило значительную часть средств, направлявшихся на развитие народного хозяйства в целом.

Улучшение использования капитальных вложений, выделяемых на развитие транспортной сети, определяется прежде всего правильным выбором способа освоения перевозок и объектов транспортного строительства, тщательным обоснованием принимаемых решений, исключая преждевременное создание излишних мощностей, не допускающих бросовых затрат и концентрирующих ресурсы на работах по ликвидации нужных мест. При этом первоочередными должны быть работы по устранению диспропорций в смежных звеньях транспортной системы (как отдельного вида транспорта, так и на стыках взаимодействия видов транспорта) и несоответствий между мощностями постоянных устройств транспорта и подвижного состава и флота.

Снижение стоимости и сроков строительства — одно из главных условий выполнения заданий десятой пятилетки по развитию транспорта. Удешевление строительства позволяет увеличить вводы новых мощностей на транспортной сети и сократить сроки строительства объектов.

Сокращение транспортных издержек представляет важную народнохозяйственную проблему. Пути ее решения — в ускорении доставки грузов и обеспечении их сохранности, устранении нерациональных перевозок, оптимальном распределении перевозок между видами транспорта, повышении уровня комплексной механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и складских работ. Расширение контейнерных перевозок сокращает издержки при транспортировке грузов, так как создает благоприятные условия для ликвидации ручного труда на погрузочно-разгрузочных работах, ускорит доставку грузов. Относительное сокращение транспортных издержек связано также с развитием промышленного транспорта.

Размещение и специализация промышленного производства во многом определяют величину транспортных затрат, что требует их учета при решении вопросов выбора места новых промышленных предприятий, развития специализации и кооперирования производства, совершенствования его структуры.

Действенная мера повышения качества работы транспорта и обеспечения народного хозяйства и населения в перевозках — совершенствование планирования работы транспорта. Прежде всего это — улучшение показателей работы транспорта в направлении более целенаправленного воздействия на процесс перевозок, его эффективности, планирование развития транспорта во взаимодействии с генеральными схемами развития производительных сил, при котором обеспечивается принцип комплексного подхода к решению задач. Большое значение имеет уточнение методики определения потребности народного хозяйства в перевозках и оптимального распределения их между отдельными видами транспорта, с учетом наиболее экономически эффективного использования каждого из них.

Важную роль в улучшении управления транспортной системой должно сыграть внедрение автоматизированной системы плановых расчетов по транспорту (АСПТР), которая позволит планировать развитие тран-

спорта и управление им на основе оптимальных моделей в увязке с отразившими автоматизированными системами управления (АСУ).

Руководствуясь указаниями, высказанными Л. И. Брежневым при посещении районов Сибири и Дальнего Востока, работники транспортных предприятий изыскивают пути дальнейшего повышения эффективности использования средств транспорта, выполнения и перевыполнения заданий планов десятой пятилетки.

На транспорте зародился ряд починов, направленных на укрепление содружества работников железнодорожного, морского и автомобильного транспорта, улучшение координации работы железных дорог, портов и предприятий автомобильного транспорта, что имеет большое народнохозяйственное значение.

ЦК КПСС одобрил начинание работников Ленинградского транспортного узла по трудовому содружеству коллективов морского, железнодорожного, автомобильного и речного транспорта. Его повсеместное распространение повысит согласованность в работе различных видов транспорта, создаст дополнительные возможности для ускорения доставки грузов, сокращения простоев вагонов, локомотивов, автомобилей и судов, будет способствовать более успешному выполнению плановых заданий.

Развиваются формы транспортного обслуживания отраслей народного хозяйства на основе создания крупных межотраслевых предприятий промышленности и железнодорожного транспорта. В объединенных хозяйствах по сравнению с мелкими транспортными цехами ведомств эффективность использования локомотивов и вагонов повышается в несколько раз при значительном снижении себестоимости переработки и ускорения доставки грузов.

Все большее распространение получают одобренные ЦК КПСС опыты работы станции Люблино-Сортировочное Московской железной дороги и Электростальского предприятия промышленного железнодорожного транспорта Московской обл., по высокоэффективному использованию транспортных средств и увеличению производительности труда.

Развернувшиеся соревнования транспортников за повышение эффективности производства — действенная мера реализации плановых заданий десятой пятилетки, залог успешного выполнения решений партии, направленных на обеспечение надежности работы транспорта, удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

В. Бугаев,

министр гражданской авиации

Наша страна признана во всем мире великой авиационной державой. Крылья Аэрофлота стали поистине могучими благодаря завоеваниям Великой Октябрьской социалистической революции, постоянной заботе Коммунистической партии и Советского правительства о развитии отечественного воздушного флота. Большой вклад вносит гражданский воздушный флот СССР в укрепление экономики Советского государства.

С первых лет Советской власти строительство воздушного флота стало всенародным делом. 9 февраля 1923 г. был создан Совет по гражданской авиации. Эта дата и стала первой строкой славной летописи ныне дважды орденного Аэрофлота — крупнейшей авиакомпания мира.

Успешное осуществление ленинской политики индустриализации страны позволяло создать прочную научную и материально-техническую базу для быстрого развития авиации. Меньше 20 лет потребовалось Аэрофлоту, чтобы уже к началу 40-х гг. выйти на передовые рубежи в авиационном мире.

15 июля 1923 г. была открыта первая в нашей стране регулярная авиалиния Москва — Нижний Новгород (г. Горький) протяженностью 420 км. Первый советский пассажирский самолет АК-1, рассчитанный на пять мест, конструкция инженеров САГИИ В. А. Александрова и В. В. Калинин, был создан в 1924 г. А уже с середины 30-х гг. гражданская авиация полностью перешла на эксплуатацию самолетов отечественного производства. Это была огромная победа работников конструкторских бюро и заводов авиационной промышленности, всего советского народа. К этому времени выросли и новые кадры летного и инженерно-технического состава.

В годы предвоенных пятилеток был заложен прочный фундамент советской гражданской авиации. Большое внимание уделялось развитию воздушного сообщения в индустриальных районах страны, в союзных и автономных республиках, районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где воздушный транспорт являлся единственным средством доставки грузов, перевозки пассажиров и оказания населению медицинской помощи.

Воспитание партий, летчики гражданской авиации проявляли трудовой героизм, выполняя сложнейшие ответственные задания. Выдающиеся полеты за рубежи Страны Советов, прославившие нашу авиацию, выполняли в те годы экипажи М. М. Громова, С. А. Шестакова, В. П. Чкалова и других прославленных пилотов.

Уже в довоенные годы гражданская авиация СССР превратилась в большое и сложное хозяйство, оснащенное передовой техникой. Кроме широкой сети воздушных линий с аэропортами и аэродромами, были созданы крупные ремонтные заводы и мастерские, строительно-проектные организации, открыты высшие и средние учебные заведения, научно-исследовательские институты.

К 1941 г. по протяженности воздушных линий, составлявшей около 150 тыс. км, наша страна не имела себе равных. Аэрофлот перевозил десятки тысяч пассажиров, сотни тонн различных грузов; самолеты

ты широко использовались в сельском и лесном хозяйстве, геологической разведке, медицине, при проводке судов в Северном Ледовитом океане.

В июне 1941 г. мирный труд советского народа был прерван войной с германским фашизмом. Многие части и подразделения гражданской авиации влились в ряды фронтовых соединений. Весь личный состав гражданской авиации с честью вынес суровые испытания в годы войны.

Летчики Аэрофлота совершали полеты к линии фронта, в тыл врага, обеспечивали выполнение боевых операций партизан, доставляли им оружие, боеприпасы, продовольствие и медикаменты, эвакуировали раненых.

За годы войны летчики гражданского воздушного флота совершили более 1,5 млн. боевых вылетов, переделали свыше 2 млн. защитников Родины, несколько сот тысяч тонн военных грузов, совершили 40 тыс. полетов в тыл врага. Родина высоко оценила их ратные и трудовые подвиги. Шесть фронтовых подразделений Аэрофлота были преобразованы в гвардейские, десять награждены орденами, двенадцать получили почетные наименования.

После окончания Великой Отечественной войны советский народ приступил к восстановлению разрушенного народного хозяйства. Оперативно перестроился на работу в мирных условиях и гражданский воздушный флот. В районах, пострадавшие от фашистской оккупации, авиаторы доставляли тысячи тонн различных грузов, в том числе большое количество станков, механизмов, агрегатов, необходимых для предприятий, электростанций, учреждений здравоохранения, сельского хозяйства.

В годы первых послевоенных пятилеток были восстановлены разрушенные и построены десятки новых аэропортов, взлетно-посадочных полос, служебных и пассажирских зданий. Авипарк пополнился новыми самолетами АН-2, ИЛ-12 и ИЛ-14. Все это позволяло открыть десятки новых линий, особенно в отдаленные районы страны.

Быстро возрастала роль авиации в сельском хозяйстве и промышленности. Самолеты использовались для нужд народного хозяйства.

Продолжали развиваться и международные трассы Аэрофлота, начало которым было положено еще в 20-х гг. авиалинией между нашей страной и Германией. Наши самолеты регулярно летали в столицы стран социалистического лагеря, а также в ряд капиталистических государств.

Реактивными трассами

Памятной вехой для Аэрофлота и всей мировой гражданской авиации стал 1956 г., когда на трассе вышел высокоскоростной самолет ТУ-104. Советский Союз первым в мире открыл новую эру в воздушном транспорте — эру реактивной пассажирской техники. Успешному освоению и внедрению ТУ-104 на линии Аэрофлота способствовали высокая подготовка, богатый практический опыт летчиков, инженеров, техников и других авиационных специалистов.

Внедрив в эксплуатацию пассажирский реактивный воздушный корабль, Советский Союз в этом отношении значительно опередил Соединенные Штаты Америки, Англию и Францию. Американский самолет «Боинг-707» и английский «Комета IV» начал регулярно летать лишь в конце 1958 г., а французская «Каравелла» вышла на линии в 1959 г.

50-е гг. стали годами технического перевооружения Аэрофлота. Один за другим поднимаются в небо многочисленные турбовинтовые лайнеры ИЛ-18 и ТУ-114, удостоенные золотых медалей в 1958 г. на

Всемирной выставке в Брюсселе. Выходят на авиалинии воздушные корабли АН-10, ТУ-124 и АН-24, вертолеты МИ-1, МИ-4, МИ-6, КА-15.

На реактивных самолетах Аэрофлота осуществляются полеты в Нью-Йорк, Лондон, Париж, Варшаву, Бухарест, Анкару, Дели, Джакарту, Каир и другие города зарубежных стран.

С 1963 г. начались регулярные рейсы ТУ-114 из Москвы в Гавану — столицу Республики Куба, а годом раньше открылся линия, связавшая Москву с Харгуном, Конакри и рядом других зарубежных городов. К концу 1965 г. самолеты Аэрофлота осуществляли регулярные рейсы в 38 государств мира. Сеть международных авиатрасс, насчитывавшая в 1941 г. немногим более 5 тыс. км, к концу 1965 г. превысила 100 тыс. км.

Аэрофлот постоянно укрепляет свою материально-техническую базу. Реконструируются многие из действующих и построены десятки новых аэропортов и аэровокзалов. Современные аэровокзалы выросли в 60-х гг. в аэропортах столичного аэроузла, ставшего к этому времени одним из крупнейших в мире.

Не отстает от строительства и реконструкции аэропортов и аэровокзалов развитие новых наземных средств посадки, навигации и радиолокационного контроля. С 1959 г. отечественная промышленность начала выпускать усовершенствованное радиотехническое оборудование, необходимое для управления полетами в районе аэродрома и посадки всех типов самолетов в сложных метеорологических условиях в любое время суток.

Особенно большое развитие получили средства радиолокационного контроля, обеспечивающие дистанционное управление и автоматическое действие аппаратуры. Постепенная автоматизация процессов захода на посадку и самих посадки самолетов, а также процесса управления и контроля за воздушным движением способствует неуклонному повышению безопасности и регулярности полетов.

По масштабам применения авиации в народном хозяйстве в 60-е годы Советский Союз не знал себе равных. Прочно вошла в практику Аэрофлота, авиационно-химические работы, проводимые на огромных площадях. В 1965 г., например, площади земель, обрабатываемых химическими средствами с помощью авиации в сельском и лесном хозяйстве, достигла 55 млн. га против 17,9 млн. га в 1958 г.

Широко использовалась авиация в медицине для оказания срочной медицинской помощи и проведения лечебно-профилактической работы среди населения труднодоступных и отдаленных районов.

Не менее важное значение для народного хозяйства приобрело использование авиации для аэрофотосъемки, необходимых при проектировании и строительстве промышленных предприятий, железных и шоссейных дорог, меломаративных работах, в градостроительстве, археологии и т. д. Объемы аэрофотосъемочных работ измерялись миллионами квадратных километров и возрастали непрерывно.

Использование гражданской авиации в различных отраслях промышленности и сельского хозяйства значительно расширилось с применением вертолетов. До середины 60-х гг. в Аэрофлоте эксплуатировались такие вертолеты, как МИ-1, КА-15, ИЛ-18, МИ-4, МИ-6, широко использовавшиеся в сельском хозяйстве при проведении авиационно-химических работ, при разведке рыбы и морского зверя, в медицине, геологии, строительстве и транспортно-связных полетах. За 1961—1965 гг. услугами гражданской авиации воспользовалось около 160 млн. пассажиров, было перевезено 4035 тыс. т срочных народнохозяйственных грузов и почты, обработано в сельском и лесном хозяйстве 190 млн. га угодий.

В июле 1964 г. в целях улучшения руководства гражданской авиацией на базе Главного управления гражданского воздушного флота образовано общесоюзное Министерство гражданской авиации. Таким образом, был подведен итог 40-летней деятельности Аэрофлота, ставшего новой отраслью народного хозяйства, и обеспечена более совершенная форма его управления.

Ускоренными темпами развивалась гражданская авиация в годы восьмой и девятой пятилеток. Наша гражданская авиация стала выполнять такие объемы воздушных перевозок, которых не знала ни одна авиакомпания. Воздушный транспорт охватил практически всю страну и стал доступен самым широким массам трудящихся.

Значительно возросли масштабы применения авиации в народном хозяйстве страны. Ни одна крупная стройка, ни один район нашей страны, и прежде всего на Крайнем Севере, в Сибири, на Дальнем Востоке и в городах Средней Азии, не обходился без помощи гражданской авиации. Показателем в этом отношении пример Тюменской обл. Гражданские авиаторы помогли геологам разведать запасы нефти и газа в Западной Сибири, участвовали в обустройстве месторождений, строительстве нефте- и газопроводов, чтобы в кратчайшие сроки приступить природные богатства на службу народу.

Завоеывая все новые и новые рубежи, гражданская авиация за годы Советской власти шла вперед поистине семимильными шагами. В короткий срок были освоены и внедрены в эксплуатацию новые реактивные самолеты — межконтинентальный лайнер ИА-62, средний магистральный самолет Ту-134 и самолет местных воздушных линий Як-40, получившие мировое признание. Пополнились и вертолетный парк. В Аэрофлоте поступили новые винтокрылые машины Ми-2, Ми-8 и Ка-26, значительно раздвинувшие рамки применения авиации в промышленности и сельском хозяйстве. Прочно вошли в обиход электронно-вычислительная техника и автоматизированные системы управления.

Именно новейшая техника позволяла успешно решать задачи текущего периода, более четко планировать дальнейший рост объемов работы гражданской авиации.

В 1970 г. Советский Союз вступил в Международную организацию гражданской авиации — ИКАО. Участие в работе ИКАО — специализированной организации при ООН — позволило нашей гражданской авиации шире использовать достижения мирового воздушного транспорта, внедрять в мировые стандарты то новое и передовое, чем располагала мирная авиация нашей Родины.

Следя курсом, намеченным партией, опираясь на индустриальную мощь Родины, выдающиеся достижения советской науки и техники, гражданская авиация в девятой пятилетке добилась новых высот в своем развитии и заняла важное место в осуществлении планов коммунистического строительства.

В минувшем пятилетии самолеты Аэрофлота перевезли более 433 млн. пассажиров — почти столько же, сколько за предшествующие 47 лет, и свыше 11 млн. т грузов.

Новых успехов добились гражданские авиаторы в работе по расширению сети внутрисоюзных авиалиний, оснащению их современной техникой и оборудованием, повышению культуры обслуживания пассажиров, вводу в эксплуатацию новых самолетов.

Перед авиационщиками гостеприимно распахнули свои двери более 70 новых аэропортов и аэровокзалов, открывшихся в Ленинграде и Алма-Ате, Волгограде и Тбилиси, Челябинске и Риге, Донецке и Магадане, Килинине и Днепрпетровске, Актобине и Астане, Ижевске, Пскове, Сыртуге и других городах. Сооруженные из современных красивых и прочных материалов, новые воздушные гавани

привлекают удобством и комфортом. В них установлено новое технологическое оборудование, внедрены различные средства механизации и автоматизации обслуживания пассажиров.

При многолинейных перевозках в Аэрофлоте стремятся уделить максимум внимания каждому пассажиру, создать ему излучищие условия как на земле, так и в полете. Автоматизированная система продажи авиабилетов и резервирования мест на самолеты «Сирена» экономит много времени пассажиров. В конце пятилетия пульта-манипуляторы «Сирены» действовали в 42 агентствах крупных городов страны.

Освоены и успешно эксплуатируются самолеты Ту-154, межконтинентальный ИА-62М, ближний магистральный Ту-134А и Як-40 с большим числом мест. Все они отвечают высоким требованиям, предъявляемым к современной технике: оснащены современным оборудованием, обеспечивающим успешные полеты самолетов в сложных метеорологических условиях.

Достоин во выполнении задания Родины авиаторы международных линий Аэрофлота. Незыблемым фундаментом развития трасс, ведущих за рубежи нашей страны, являлся выдвинутый XXIV съездом КПСС Программа мира, напавшая на разрывку международной напряженности внешняя политика нашей партии. Всего за пятилетку было заключено 18 межправительственных соглашений о воздушном сообщении, открыты 33 международных авиалинии.

Особенно тесным, братским, творческим стало авиационное сотрудничество нашей Родины с другими социалистическими государствами — третья часть новых линий, открытых советской гражданской авиацией за пятилетку, — линии, ведущие в братские страны социализма. В рамках Совета Экономической Взаимопомощи успешно решаются многие вопросы, связанные с сегодняшним и завтрашним днем гражданской авиации. Важным фактором дальнейшего расширения и укрепления этого сотрудничества явилось создание Постоянной комиссии СЭВ по гражданской авиации.

Большим достижением можно считать регулярные полеты самолетов с эмблемой Аэрофлота по всем наиболее важным магистральям мирового авиасообщения — транссибирской, трансазиатской и трансафриканской. В 69 государствах Европы, Азии, Африки, Северной и Южной Америки проложили они воздушные пути.

Эффективность и качество работы — главное направление в гражданской авиации

Важные задачи поставлены перед Аэрофлотом XXV съездом КПСС — десятой пятилетки. Главная из них — более полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, ускорение доставки грузов и передвижения пассажиров на основе существенного повышения мощности транспорта и качества работы всей транспортной системы, а также улучшения транспортных связей между экономическими районами страны.

Особое внимание обращается на расширение внедрения на транспорте средств автоматизации, телемеханики, автоматизированных систем управления перевозками и различными технологическими процессами.

Десятая пятилетка определена XXV съездом партии как пятилетка эффективности и качества. Вот что, в частности, сказал в речи на XVIII съезде ВАСКС Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР А. И. Брекнев: «Разумность, эффективность и качество — понятия очень широкие. Они включают в себя и такие основополагающие элементы, как наиболее рациональное размещение производительных сил, совершенствование обще-

государственного планирования, комплексный подход к решению крупных экономических проблем»¹. Для Аэрофлота эффективность и качество — это прежде всего высокая регулярность полетов и стабильность расписания, постоянное повышение культуры обслуживания пассажиров и высокоэффективное использование авиационной техники.

В планах воздушного транспорта на нынешнюю пятилетку — перевести более полутора миллиона пассажиров, свыше 13 млн. т грузов и почты, обработать авиационно-химическим способом почти 500 млн. га колхозных и совхозных земель.

Ускорение темпов научно-технической революции в гражданской авиации связано с внедрением на линиях Аэрофлота новых типов летательных аппаратов и разработкой для перспективных и эксплуатирующихся самолетов автоматизированных пилотажно-навигационных комплексов, обеспечивающих автоматический полет практически от взлета до посадки, увеличением оснащения территории страны радиотехническими средствами навигации и посадки, дальнейшим совершенствованием управления отраслью и отдельными ее звеньями с помощью автоматизированных систем управления и вычислительной техники.

Вопросы научно-технического прогресса в Аэрофлоте тесно связаны также с успешным решением проблем эксплуатации и ремонта авиационной техники, рациональным размещением авиационно-технических баз и ремонтных заводов, их специализацией и кооперированием, строительством новых и реконструкцией действующих аэропортов, аэровокзалов, взлетно-посадочных полос и др.

Как превратятся гражданскими авиаторами в жизнь решения XXV съезда КПСС о дальнейшем развитии и эффективности работы Аэрофлота?

За первые два года пятилетки перевезено почти 200 млн. пассажиров и более 5 млн. т срочных народнохозяйственных грузов и почты, с воздуха обработано почти 180 млн. угодий, открыто более 100 внутрисоюзных линий; в 12 зарубежных государствах, куда прежде не летали самолеты Аэрофлота, проложены регулярные воздушные трассы. Начата эксплуатация сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 и грузового авиалайнера ИЛ-76, рассчитанного на перевозку до 40 т различных грузов.

Постепенно сходят с воздушных трасс «ветераны» Ту-104 и ИЛ-18, которые заменяются самолетами Ту-154 и ИЛ-62. Только в прошлом году Ту-154 вышел на 30 авиалиний, на которых прежде трудились Ту-104 и ИЛ-18.

План и социалистические обязательства на 1977 г. — год 60-летия Великого Октября — по пассажирообороту, общему объему перевозок и применению авиации в народном хозяйстве выполнены досрочно так же как и задания по международным авиалиниям.

Центром работ по применению авиации в народном хозяйстве были важнейшие стройки пятилетки. В прошлом году, например, только в Тюменской обл. работали сотни вертолетов и самолетов из многих управлений гражданской авиации, нефтяникам и газовикам доставлено более 15 тыс. т бурового оборудования. В полном объеме выполнены заявки строителей на авиаобслуживание Байкало-Амурской магистрали. Большую помощь оказывают авиаторы в сооружении таких индустриальных гигантов, как Саяно-Шушенская ГЭС и Канский автомобильный завод.

Наметились определенные сдвиги в повышении регулярности полетов. Совершенствуется система управления воздушным движением,

¹ «Правда», 1976, 26 апреля.

особенно в зонах большой напряженности, например в Московской, где в часы «пика» в воздухе находится до 1,5 тыс. самолетов. В аэропорту Пулково (Ленинград) успешно помогает управлять воздушным движением система «Старт», в которой автоматизированы все информационные процессы управления воздушным движением. В считанные секунды «Старт» собирает полную информацию о состоянии воздушной зоны, обрабатывает ее и выдает результаты диспетчеру в удобном для принятия решения виде. Этим улучшается работа диспетчерской службы, увеличивается пропускная способность аэропортов, и наконец, самое важное — возрастает безопасность полетов. В нынешнем году «Старт» будет работать в таких крупных аэропортах страны, как Сочи и Ростов-на-Дону.

Труженики Аэрофлота, как и все советские люди, восприняли решения декабрьского (1977 г.) Пленума ЦК КПСС, положения и выводы, данные в речи на Пленуме Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР А. И. Брежнева о дальнейшем повышении эффективности производства, рациональном использовании материальных, трудовых и финансовых ресурсов, усилении режима экономии как боевую программу действий, которую необходимо успешно реализовать.

Горячую поддержку и одобрение во всех коллективах гражданской авиации нашло Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о развращении социалистического соревнования.

Советоваться с народом по важнейшим вопросам общественной жизни стало замечательной традицией нашей партии. Вся ее деятельность исходит из интересов трудящихся, направлена на то, чтобы еще больше крепло единство партии и народа.

Именно такой целеустремленностью были проникнуты выступления товарища А. И. Брежнева перед трудящимися и партийно-хозяйственным активом Сибири и Дальнего Востока. Его советы и замечания имеют большое принципиальное значение для совершенствования как хозяйственной, организаторской, так и воспитательной, идейно-политической работы в массах.

Гражданская авиация с каждым годом играет все большую роль в развитии производительных сил Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера.

В 1978 г. продолжается строительство и реконструкция аэропортов в Петропавловске-Камчатском, Якутске, Благовещенске, Улан-Уде, Усть-Куте, Норильске и других городах нашей страны. Распахнут двери новые аэровокзалы в Гурьеве, Уральске, Ханты-Мансийске.

На протяженных маршрутах Ленинград — Петропавловск-Камчатский, Киев — Владивосток, Красноярск — Сочи, Москва — Норильск вместо ИЛ-18, Ту-104 и Ту-124 начнут регулярно летать скоростные самолеты ИЛ-62, Ту-154 и Ту-134.

Откроются новые авиамаршруты, в том числе 50 — в нынешнем году, что позволит сделать воздушный транспорт еще более удобным для населения страны.

У нас немало проблем, требующих неослабного внимания. Одна из них — проблема топлива. Рациональное расходование и всемерная экономия авиационного топлива для гражданской авиации особое значение. Резервы экономии топлива в гражданской авиации есть, их нужно постоянно изыскивать, например, улучшая использование тренажеров для обучения летного состава в связи с массовой эксплуатацией самолетов ИЛ-62, Ту-154, а в ближайшем будущем — и ИЛ-86.

Решающим слагаемым успеха работы любой отрасли является повышение производительности труда. И хотя гражданская авиация выполнила план прошлого года по производительности труда, здесь так-

же есть большие резервы. Они и в более эффективном использовании авиационной техники, и в дальнейшей автоматизации производственных процессов, и в улучшении организации и нормирования труда. Необходимо добиваться экономии рабочего времени, до минимума сводить его потери.

Требует совершенствования управление производством. Изучение опыта работы Ямало-Немецкого и Камчатского производственных объединений, где ликвидация излишних, промежуточных звеньев в руководстве предприятий и максимальное приближение управления ко всей производственно-хозяйственной деятельности позволили повысить качество руководства и эффективность работы, на деле показало целесообразность создания таких объединений.

Эффективность и качество работы авиации определяются высокой регулярностью полетов, требующей комплексного подхода к ее обеспечению. Это связано с ростом мастерства летных кадров, высокой первоначальной подготовки их в летных и диспетчерских училищах. Особое тщательное следует отбирать курсантов в высшие летные училища, которым сразу по окончании учебного заведения придется летать на скоростных тяжелых самолетах, таких, как Ту-134 и Як-42.

Чтобы повысить регулярность полетов, необходимо также готовить больше экипажей, которые бы могли летать в сложных метеорологических условиях, улучшать метеорологическое обеспечение полетов.

Особая роль в решении этих вопросов принадлежит ускорению научно-технического прогресса. Надо признать, что в практику работы отрасли новейшие достижения науки и техники внедряются недостаточно быстрым темпом.

Развитие Аэрорфлота сегодня, его перспективы во многом зависят от совместной работы гражданской авиации с различными промышленными министерствами — авиационной промышленности, радиопромышленности, приборостроения, средств автоматизации и систем управления и др. Например, одна из наших задач — разработка новой автоматизированной системы управления продажами билетов АСУ-5, ввод которой запланирован в 1980 г. Эта работа ведется совместно с Минприбором.

Известно, что задача воздушного, как и любого другого вида транспорта, — доставка в пункт назначения людей и различных грузов. Конечные результаты производственной деятельности Аэрорфлота в значительной мере зависят от организации перевозок и обслуживания пассажиров и грузоотправителей.

Однако уровень организации перевозок и культуры обслуживания еще не всегда отвечает требованиям сегодняшнего дня. Неудовлетворительно пока обстоит дело с оборудованием самолетов для контейнерных перевозок, не налажено производство контейнеров и средств наземной механизации. А ведь в решении данного вопроса заложены немалые резервы повышения производительности и эффективности труда.

Требуется дальнейшее совершенствование планирования и оптимального распределения пассажирских перевозок между отдельными видами транспорта, развивающихся по согласованному плану в рамках единой транспортной системы СССР исходя из их технико-экономических особенностей и народнохозяйственной целесообразности. Это позволит более полно удовлетворить существующие потребности населения в перевозках и улучшить взаимодействие отдельных видов транспорта, что в конечном счете повысит культуру обслуживания пассажиров.

Разработка усовершенствованных методик планирования пассажирских перевозок и распределение их по видам транспорта представляется одной из первоочередных задач. Методики должны учиты-

вать распределение перевозок по зонам дальности между видами транспорта с учетом времени в пути, цели поездки, состава пассажиров, сложившегося уровня тарифов, комфортабельности транспортных средств.

Актуальны и вопросы транспортного обслуживания населения при поездках его на короткие (примерно 300—500 км) расстояния. Здесь необходим полный учет всех слагаемых и устранение существующего кое-где параллелизма в работе транспортных организаций по отдельным направлениям с учетом условий местности.

Вопросы капитального строительства и дальнейшего развития материально-технической базы гражданской авиации в настоящее время приобретают особенное значение. Государство выделяет Министерству гражданской авиации значительные денежные средства, ход выполнения планов капитального строительства постоянно находится в центре внимания министерства. Однако, на наш взгляд, планирование показателей капитальных вложений и строительства нуждается в дальнейшем совершенствовании. Проведение комплексным народнохозяйственного плана по совершенствованию показателей в капитальном строительстве министерства, имея в виду, что применяемый в настоящее время показатель ввода производственных мощностей только по площади бетонных покрытий взлетно-посадочных полос не является комплексным и не учитывает изменений, происшедших в гражданской авиации за последние годы.

Особую актуальность в гражданской авиации приобретает проблема экономного и рационального расходования авиационного топлива. Представляются чрезвычайно важными и вопросы создания новых образцов авиационной техники, более экономичных по расходу топлива на единицу транспортной продукции. Это позволит, в свою очередь, повысить эффективность и качество работы гражданской авиации. Необходимо более четко увязывать выделяемые на авиационное топливо квартальные фонды с объемом работ гражданской авиации, учитывая сезонность перевозок.

Своевременное поступление в гражданскую авиацию новейших средств управления воздушным движением способствует дальнейшему повышению регулярности движения самолетов.

В ближайшей перспективе на трассе гражданской авиации выйдет новая авиатехника, в том числе самолет-авиобус ИЛ-86, рассчитанный на 350 пассажиров. Это машину планируют ввести на регулярные линии в 1980 г. ИЛ-86 будет эксплуатироваться на авиамаршрутах с большим пассажиропотоком. На ближние магистральные линии выйдет 120-местный Як-42, а на местные — АН-28, рассчитанный на 15 чел., который заменит одного из «ветеранов» — АН-2.

Все новые самолеты отвечают высоким требованиям, предъявляемым к летательным аппаратам. Они надежны, экономичны, удобны для пассажиров.

Продолжаются работы по совершенствованию навигации и управления воздушным движением. На повестке дня вопрос об использовании для таких целей спутников Земли. Еще шире станут применяться в гражданской авиации автоматизированные системы управления — в планировании работы отрасли, управлении технологическими процессами перевозок и при продаже билетов на территории всей страны.

К концу пятилетия возрастет число международных линий Аэрорфлота, ведущих в более чем сто крупных городов и столиц зарубежных государств. Будут продолжены регулярные воздушные магистрали в те страны, куда еще не летали наши авиалайнеры. Во многом это связано с XXII Олимпийскими играми, которые состоятся в Москве

летом 1980 г. Гражданская авиация деятельно готовится к Олимпиаде-80. К ее началу изменят свой облик аэропорты Шереметьево (Москва) и столицы Эстонии Таллина.

В аэропорту Шереметьево строится новый аэровокзал, который сможет обслуживать до 6 млн. пассажиров в год. В восьмизатонном здании площадью 85 тыс. м² разместится современное оборудование. Регистрация пассажиров и оформление багажа будут осуществляться с помощью ЭВМ, в памяти которых заложено недельное расписание движения самолетов. Здание аэровокзала с самолетами всех типов смогут обслужить 12 телескопических трапов. На все предполетные операции пассажир будет затрачивать до пяти минут.

Помимо нового аэровокзала, в Шереметьево возводятся пассажирский павильон, пропускной способностью 1200 пассажиров в час и комфортабельная гостиница на 500 мест с рестораном и кафе.

Под Таллином, неподалеку от озера Юленисте, вырастет новый аэровокзальный комплекс, рассчитанный на обслуживание 700 пассажиров в час.

Плодотворное, постоянное братское сотрудничество в области гражданской авиации характерно для Советского Союза и других государств социалистического содружества. Оно и впредь будет активно развиваться и конкретно выражаться в совместной эксплуатации авиалиний страны — членами СЭВ, число которых с каждым годом растет, в разработке проблем, связанных с созданием детальных авиарасписаний, подготовке летно-технических кадров.

Активно расширяются авиационные связи СССР с развивающимися странами Азии, Африки и Латинской Америки, деловое сотрудничество Аэрофлота с авиакомпаниями капиталистических государств. Успех работы гражданской авиации, всей ее многогранной деятельности по превращению в жизнь решений XXV съезда КПСС в решающей степени зависит от кадров.

Гордость и слава дважды орденоносного Аэрофлота — это его люди — пилоты и штурманы, инженеры и техники, рабочие и служащие, работники научных учреждений и учебных заведений. Они пользуются особым почетом и уважением. Их труд, доблесть и мужество по достоинству отмечены Родины. В дружной многонациональной семье Аэрофлота работает более 200 Героев Советского Союза и Героев Социалистического Труда, свыше 400 заслуженных пилотов и штурманов СССР. Тысячи авиаработников награждены орденами и медалями Советского Союза.

В гражданской авиации умело сочетаются мастерство, опыт пестеров и энергия молодежи. Квалифицированные специалисты, в совершенстве владеющие новой авиационной техникой, охотно передают свои знания тем, кому завтра предстоит нести эстафету труда, мира и дружбы на серебряных крыльях Аэрофлота. Все работники авиации полны решимости умножать богатство нашей Родины, еще выше поднять ее славу и могущество, внести достойный вклад в выполнение заданий десятой пятилетки.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТРАНЫ

Д. Зотов,

нач. отдела Госплана СССР

Наша страна располагает мощной транспортной системой, включающей все виды современного транспорта. На долю транспорта в настоящее время приходится 10% капитальных вложений в народное хозяйство, около 10% общей численности рабочих и служащих и 19,4% всех основных производственных фондов.

Осуществлен ряд крупных мероприятий по развитию и совершенствованию транспортной системы страны в целях удовлетворения постоянно растущих потребностей народного хозяйства и населения в перевозках. Эксплуатационная длина сети железных дорог общего пользования на начало 1977 г. возросла со 125,8 тыс. км в 1960 г. до 138,5 тыс. км, в том числе протяженность электрифицированных линий соответственно — с 13,8 до 39,7 тыс. км, линий, оборудованных автоблокировкой и диспетчерской централизацией, — с 26,5 до 67 тыс. км, двухпутных линий — с 34,1 до 44 тыс. км. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличилась за это время с 270,8 до 689,7 тыс. км, магистральных нефтепроводов — с 13 до 48,4 тыс. км, нефтепродуктопроводов — с 4,3 до 10,2 тыс. км, магистральных газопроводов — с 21 до 103,5 тыс. км.

Систематически проводилось техническое перевооружение всех видов транспорта. Практически завершен перевод железных дорог на электрическую и тепловозную тягу, удельный вес которой в 1976 г. в грузовом движении составлял 99,9%, а в маневровой работе — 92,9%. Весь парк грузовых вагонов оборудован автоцепной и авторормозами, полностью изъят из обращения малоэффективные двухосные вагоны, пополнен парк специализированными вагонами.

В локомотивном парке около 50% занимают мощные электровозы (ВА-8, ВА-10, ВА-80) и свыше 30% — современные тепловозы мощностью 6000 л. с. (2 ТЭ10А(8), 2 ТЭ116).

На морских судах удельный вес дизельных установок (по мощности) достиг примерно 90%, остальные суда оборудованы современными паротурбинными установками. Специализированные суда составили свыше 80% всего сухогрузного флота. На речном транспорте более 90% самоходного флота составляют теплоходы и дизель-электротягоходы. Широко используются суда смешанного плавания «река — море».

Парк грузовых автомобилей пополнился современными подкатными составом (ГАЗ-53, ЗИЛ-130, КамАЗ, МАЗ-500 и др.). Улучшилась структура парка за счет повышения удельного веса малотоннажных и крупнотоннажных автомобилей, а также повышения уровня специализации грузовых автомобилей.

В последние годы в связи с ускоренным ростом в восточных районах страны промышленного производства, особенно топливной промышленности, резко возросла роль транспорта в экономике страны, в частности в обеспечении народного хозяйства топливно-энергетическими ресурсами. Все большую роль играет транспорт в развитии и углублении процессов концентрации, специализации и кооперирования производства, социалистической интеграции и международном разделении труда. Возрастает значение транспорта в решении таких важ-

ных социальных задач, как преодоление различий в условиях жизни сельского и городского населения, совершенствование работы сферы услуг.

Динамичное развитие экономики нашей страны, решение поставленных XXV съездом КПСС задач по повышению эффективности всех звеньев народного хозяйства, ускорению научно-технического прогресса, росту производительности общественного труда предъявляют новые требования к транспортной системе.

Неуклонно возрастают перевозки грузов на всех видах транспорта, что обусловлено увеличением масштабов промышленного и сельскохозяйственного производства. За годы десятой пятилетки производство промышленной продукции увеличилось на 36%, а среднегодовое производство сельскохозяйственной продукции возрастет по сравнению с предыдущим пятилетием на 16%.

Повышение роли восточных районов в общесоюзном производстве, дальнейшее развитие кооперирования производства, неуклонный рост внешнеторговых связей нашей страны и особенно со странами — членами СЭВ сопровождаются заметным увеличением средней дальности перевозок грузов, прежде всего топливных и внешнеторговых грузов.

Общий грузооборот всех видов транспорта возрастет за десятое пятилетие примерно на 32%. При относительно высоких темпах абсолютного роста грузооборота транспорта в результате уменьшения размаха производства и потребления по территории страны и рационализации транспортно-экономических связей удельный грузооборот, приходящийся на 1 руб. валового общественного продукта, за годы текущей пятилетки, как показывают расчеты, не увеличится.

Ведущую роль в транспортной системе страны играет железнодорожный транспорт. На его долю приходится примерно 60% всего грузооборота и 50% внегородского пассажирооборота. Морской транспорт (все виды плавания) выполняет примерно 14% общего грузооборота, автомобильный транспорт народного хозяйства — 7, речной — 4 и нефтепроводный — 16%.

Для освоения возрастающих перевозок грузов и пассажиров за годы десятой пятилетки намечено осуществить ряд крупных мероприятий по увеличению пропускной способности транспортной системы, и в первую очередь железных дорог.

Наиболее мощные грузовые потоки на сети железных дорог складываются в широтных направлениях, на востоке и западе Урала, что объясняется в основном ростом перевозок топливных и других грузов из восточных районов в европейскую часть страны; из Донбасса и Приднепровья к западным портовым пунктам и крупнейшим морским портам — Мурманску, Одессе, Новороссийску. Восточному (Дальний Восток) — в связи с увеличением перевозок внешнеторговых грузов.

Освоение прироста перевозок на указанных направлениях будет обеспечиваться за счет усиления существующих железных дорог путем строительства вторых путей и двухпутных восток; внедрения диспетчерской централизации, автоблокировки, а также путем строительства новых разгружающих и сжимающих железных дорог.

Учитывая распределение грузовых потоков на сети железных дорог, строительство вторых путей и двухпутных восток предусматривается в основном на направлениях, обеспечивающих транспортно-экономические связи Сибири с Уралом, европейской частью страны, Средней Азии и Казахстаном, Урала с Центром, а также на подходах к крупным морским, речным портам и железнодорожным узлам.

Наряду с дальнейшим развертыванием строительства Байкало-Амурской магистрали, сдачей в эксплуатацию в текущей пятилетке ди-

нии Тынды — Беркит, которая создаст предпосылки для формирования Южно-Якутского территориально-промышленного комплекса, вводится в строй в десятой пятилетке и ряд других железных дорог для разгрузки наиболее напряженных направлений, промышленного освоения новых районов и сокращения дальности перевозок.

На Европейском Севере закончится строительство железной дороги Сыма — Усинск, которая будет основой транспортного обеспечения Тимано-Печорского территориально-производственного комплекса.

Для освоения автомобильным транспортом неуклонно возрастающих перевозок продолжается осуществление программы создания разветвленной сети автомобильных дорог с твердым покрытием с преимущественным развитием магистральных дорог. Одновременно улучшается благоустройство сети местных дорог с тем, чтобы в обжитых районах страны обеспечить связь в перспективе дорогами с твердым покрытием с общей транспортной сетью каждого разнотипного населенного пункта.

За годы десятой пятилетки планируется построить и реконструировать не менее 65 тыс. км автомобильных дорог, из них общесоюзного и республиканского значения примерно 14 тыс. км. Среди них такие важные автомагистрали, как Москва — Волгоград (протяже- ния около 1000 км), Рязань — Калинин — Пинск (423 км), переваловая дорога через Главный Кавказский хребет, окончание строительства магистрали Ленинград — Мурманск (1447 км), реконструкция автомагистралей Москва — Симферополь, магистральных дорог на под- ходах к Москве и др.

Темпы и масштабы необходимого развития морских портов определяются ростом перевозок, прежде всего внешнеторговых грузов, повышением грузопродуктивности судов, расширением сферы применения специализированного флота, ростом в грузообороте портов удельного веса генеральных грузов. Объем внешнеторгового оборота за пятилетку возрастет на 33%.

В целях повышения пропускной способности морских портов предусматривается в первую очередь оборудование причалов специализированными установками и комплексами высокопроизводительных машин и механизмов для приема универсальных судов и лесовозов, перегрузки руды, угля и других навалочных грузов. Протяженность введенных в действие новых причалов в морских портах превысит 7 км. При этом повышение степени механизации причалов позволит увеличить пропускную способность морских портов на 42 млн. т, тогда как в девятой пятилетке ввод 8,7 км причалов дал прирост мощно- сти портов только на 22 млн. т.

Новые причалы будут построены в портах Нагаево, Восточный, Иличевск, Новороссийск, Туапсе, Архангельск.

На внутренних водных путях намечается рост пропускной способности речных путей на основных транзитных ходах единой глубоководной системы европейской части страны и на реках Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера за счет устранения ступенчатости глубин, повышения мощностей судопропускных сооружений, увеличения протяженности путей с гарантированными габаритами. Развертываются работы по реконструкции Велоокско-Балтийского канала, сооружению второй нитки Шекснинского шлюза на Волго-Балтийском канале, поступит в эксплуатацию вторая нитка Днепровского шлюза им. В. И. Ленина.

Развитие портово-пристанского хозяйства обеспечивается за счет как увеличения протяженности механизированных причалов, так и повышения уровня механизации перегрузочных работ.

Расширение сети аэропортов гражданской авиации определяется неуклонным ростом пассажирских и срочных грузо-почтовых перевозок и совершенствованием самолётного парка. За годы десятой пятилетки увеличилось количество воздушных линий, обслуживаемых самолётами ИЛ-62 и Ту-154, на трассе выйдут новые магистральные пассажирские самолёты. Для эксплуатации последних потребуются осуществить реконструкцию действующих и строительство новых аэропортов и аэровокзалов. В ряде крупных аэропортов появятся вторые взлётно-посадочные полосы.

Значительное увеличение добычи нефти и рост ее доли в восточных районах определяют масштабы развития сети нефтепроводов. Наиболее мощные нефтепроводы создаются для транспортировки нефти с месторождений Тюменской обл. в районы европейской части страны и Казахстана.

В дополнение к нефтепроводам Усть-Балык — Курган — Альметьевск и Нижневартовск — Куйбышев сооружается третий мощный нефтепровод из Западной Сибири в европейскую часть страны — до Полоцкого нефтеперерабатывающего завода. Подача западносибирской нефти на нефтеперерабатывающие заводы Казахстана будет осуществляться по нефтепроводу Омск — Павлодар — Чимкент.

Строится также новая нефтепроводная система Куйбышев — Ашхабад — Кременчук с ответвлением на Одесу от действующей нефтепровода Кременчук — Херсон. В результате к концу текущей пятилетки трубопроводный транспорт будет осуществлять свыше 90% общего объема перевозок нефти в стране.

На направлениях концентрированных потоков нефтепродуктов от нефтеперерабатывающих заводов в районы потребления создается сеть нефтепродуктопроводов (с ответвлениями от основных магистралей к крупным нефтебазам) с целью снятия на ряде участков перевозок нефтепродуктов с железной дороги. Всего за пятилетку будут построены нефтепродуктопроводы протяженностью свыше 4 тыс. км.

Дальнейшее развитие химической промышленности потребовало формирования крупных морских портов для перевалки химических грузов на Черном море в Григорьевском лимане.

Основным районом добычи природного газа становится север Западной Сибири. Большая дальность транспортировки природного газа в сложных условиях Севера обуславливает целесообразность создания мощных газопроводных систем с высоким уровнем технического оснащения и автоматизации. В частности, предусматривается ввод магистральных газопроводов Уренгой — Надым — Пунга — Елец, Уренгой — Челябинск и Уренгой — Куйбышев. Сооружается с участием стран — членов СЭВ крупный газопровод Оренбург — Западная граница СССР.

Всего за пятилетие будет построено примерно 36 тыс. км газопроводов.

Наряду с наращиванием пропускной способности транспортной сети важной задачей, стоящей перед транспортом в десятой пятилетке, является техническое перевооружение подвижного состава, которое предусматривает замену на всех видах транспорта физически и морально устаревших транспортных средств современными, дальнейшее повышение мощности тяговых средств, грузоподъемности, широкое внедрение механизации и автоматизации управления транспортными процессами.

Техническое перевооружение железнодорожного транспорта будет осуществляться за счет производства мощных электровозов (8—11 тыс. л. с.) и тепловозов (4000 л. с.) с увеличенными осевыми

нагрузками, повышения надежности технических средств, увеличения доли в поставках носимых вагонов с 1,1% в 1975 г. до 10% в 1980 г. Внедрение последних позволяет увеличить вес поезда при перевозке угля и руды на 25—30%. Кроме того, совершенствование вагонного парка создаст условия для резкого повышения степени механизации трудоемких погрузочно-разгрузочных работ, на которых занято в настоящее время примерно 8 млн. чел.

В целях приведения в соответствие структуры автомобильного парка и структуры партийности перевозимых грузов в десятой пятилетке наращиваются темпы поставок автомобилей большой (более 5 т) грузоподъемности. В результате удельный вес автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности возрастет с 13% (в 1975 г.) до 19—20% (в 1980 г.).

В области морского флота будут проводиться мероприятия по увеличению грузоподъемности судов, повышению доли специализированных судов, прежде всего за счет пополнения контейнеровозами, накатолами, лихтеровозами, судами с горизонтальной погрузкой. Морской флот пополнится специальными судами для арктического плавания и мощными ледоколами с атомными и дизельными силовыми установками.

На речном транспорте предусматривается дальнейшее развитие перевозок массовых грузов способом толкания в бarge-грузных составах, пополнение наливного и сухогрузного флота крупнотоннажными самоходными (до 5 тыс. т) и несамоходными (9 тыс. т) судами, толкачами мощностью 3000 л. с., судами смешанного плавания «река — море» и секционный судами большой грузоподъемности.

Пассажирский флот пополнится туристскими судами пассажирно-вместимостью до 400 каютных мест, судами-катанаранами для местных и пригородных линий.

Совершенствование самолётного и вертолётного парка будет осуществляться путем замены морально и физически устаревших самолётов и вертолётов более современными, специализация парка применительно к условиям его работы, увеличения пассажирской вместимости, дальности беспосадочного полета и улучшения взлётно-посадочных характеристик, автоматизации процессов управления воздушным движением, взлетом, заходом на посадку и посадкой самолётов.

В десятой пятилетке вводятся в эксплуатацию сверхзвуковые самолёты Ту-144 пассажирской вместимостью 140 чел., аэробусы ИЛ-86 на 350 мест, грузовые самолёты ИЛ-76 и т. д.

В речи Л. И. Брежнева на декабрьском (1977 г.) пленуме ЦК КПСС дан глубокий анализ развития народного хозяйства за два года пятилетки, указаны пути устранения недостатков. За два года транспорт, особенно железнодорожный, с большим напряжением осуществлял плановые задания по перевозкам народнохозяйственных грузов.

Остатки не вывезенных из важнейших народнохозяйственных грузов (угля, леса, ценных, минеральных удобрений, машин и оборудования и т. д.) в отдельные периоды достигают десятков млн. г.

Допущенное снижение темпов прироста перевозок на железных дорогах, что в основном вызвано ухудшением технического состояния тепловозного парка, наличием узких мест на ряде направлений железных дорог, особенно в развитии станций и ремонтных депо, а также недостатки в организации перевозок.

На работу тепловозного парка значительно повлияли недообеспеченность запасными частями, а также передача в эксплуатацию Минтяжмашем новых тепловозов 2ТЭ116 с большими конструктивными

недостатками, что не позволяло получить от них ту отдачу, которая ожидалась от новой техники.

В результате указанных выше причин увеличился простои подвижного состава на технических станциях, снизилась техническая и участковая скорость движения поездов. Время оборота грузового вагона замедлилось в 1976 г. на 4,3 ч., а в 1977 г. — на 5,5 ч.

Замедление времени оборота грузового вагона увеличило потребности в вагонах к размерам, превышающих их годовое производство.

Потому потери погрузочных ресурсов железных дорог, вызванные замедлением оборота вагона за два года на 9,8 ч., не могли компенсироваться поставками новых грузовых вагонов.

Увеличились простои подвижного состава железных дорог и под грузовыми операциями.

Большие непроизводительные простои транспортных средств, особенно под погрузкой-разгрузкой, допущены на автомобильном, морском и речном транспорте.

Совершенно неудовлетворительно используются грузовые автомобили по времени. В ряде случаев в течение суток автомобили работают не более 8—9 ч., высклад удельный вес (примерно 47%) пробега без груза.

Типы вагонов, судов и автомобилей, эксплуатируемых в настоящее время, во многих случаях не соответствуют партийности перевозимых грузов как по грузоподъемности, так и по структуре подвижного состава. Например, на автомобильном транспорте преобладают двухосные автомобили грузоподъемностью 2,5—4 т, в то время как около 75% грузооборота составляют массовые грузы, перевозка которых экономически более эффективна автомобилями грузоподъемностью свыше 5 т. Конструкции подвижного состава во многих случаях также не соответствуют свойствам и особенностям перевозимых грузов.

В ряде случаев недостаточна частота движения поездов, автобусов, самолетов, не достигнуто полной согласованности в работе пассажирского транспорта различных его видов как в стыковых пунктах, так и на параллельных направлениях.

Крайне неравномерно организовано обслуживание населения автомобильным транспортом в различных районах страны. В расчете на 1000 жителей оно составляет: от 33—53 км автомобильных маршрутов в прибалтийских республиках до 9 км в РСФСР, 5—7 км в республиках Средней Азии.

Недостатки в развитии материально-технической базы и организации перевозок повлекли за собой замедление темпов роста производительности труда на железнодорожном, морском, речном и воздушном транспорте. Так, на железнодорожном транспорте темп роста производительности труда на перевозках за истекшие два года пятилетки составил 101,6% вместо 106,6 по пятилетнему плану, а освоение прироста перевозок за счет повышения производительности труда составило 56% вместо 92. На морском транспорте производительности труда на перевозках снизилась за два года на 0,5% вместо 6% роста по плану, на речном транспорте увеличилась только на 2,8% вместо 6,4.

Недостатки и трудности в работе транспортной системы страны, как справедливо указывается в Письме ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВКЛМ о развертывании социалистического соревнования за выполнение и перевыполнение плана 1978 г. и усиления борьбы за повышение эффективности производства и качества работы, вызываются не только нехваткой транспортных средств, но и причинами, которые можно устранить без больших затрат.

В оставшиеся годы пятилетки транспортными министерствам, а также министерствам, связанным с обеспечением развития транспорт-

ной системы, предстоит проделать значительную работу. Если за первые два года на железнодорожном транспорте прирост грузооборота составил 2,9%, то для выполнения пятилетнего плана необходимо, чтобы в оставшиеся три года пятилетки он составил не менее 18,6%, по Минморфлоту он должен измениться соответственно с 5 до 25,8%, по автомобильному транспорту с 12,4 до 26,3%, по речному с 4,1 до 17,9%, по трубопроводному с 38,5 до 28,8%.

Нельзя увеличивать и пассажирские перевозки. Если в 1977 г. прирост пассажирского транспорта к 1975 г. составил 7,4%, то в 1978—1980 гг. он должен достигнуть 14,9%. Особенно серьезные задания в обеспечении этих перевозок стоят перед Министерством гражданской авиации, темпы роста перевозок которого необходимо повысить с 4,0% до 29,4% в 1980 г.

Дальнейшее развитие материально-технической базы транспортной системы зависит как от транспортных министерств-заказчиков, так и от строительных министерств, в основном от Министерства транспортного строительства, а также Министерства тяжелого и транспортного машиностроения, Министерства судостроительной промышленности и Министерства авиационной промышленности.

За оставшиеся годы необходимо ввести в действие 2196 км новых железнодорожных линий, 3020 км вторых путей, 3030 км электрификации, 10 344 км автодорожек.

Однако в связи с ростом перевозок и, главное, значительным переименованием значительного объема грузов с востока на запад следует для более полного обеспечения перевозок в последующие годы уже сейчас принять дополнительные меры по ускорению развития железнодорожной сети, особенно для заделов на будущую пятилетку.

На морском транспорте в портах должны вступить в строй действующих перегрузочных комплексов на 34 млн. т грузов в год с причалами протяженностью свыше 5 км, флот пополнится примерно 150 судами общим дедвейтом около 2,8 млн. т.

Для ускорения ликвидации диспропорций между перерабатывающими мощностями портов и флотом, с целью повышения его оборачиваемости и улучшения использования за счет сокращения простоев, следует искать возможности для дополнительного развития основных портов на главных морских бассейнах.

На речном транспорте главное внимание следует обратить на развитие флота и портов в восточных бассейнах страны, обеспечение перевозок грузов по Енисею, Иртышу, Оби и Лене. Для развития нефтедобывающей и газовой промышленности, обеспечения продовольствием и снабжения работающего там населения от Министерства речного флота РСФСР требуется принятие более эффективных мер, чем в предыдущие годы.

На автомобильном транспорте главное — улучшение использования имеющегося подвижного состава и повышение удельного веса транспорта общего пользования. Важнейшей задачей является сокращение расхода топлива на этом виде транспорта. В 1980 г. по сравнению с 1975 г. будет сэкономлено около 9,3 млн. т угля, топлива, в первую очередь за счет развития перевозок, осуществляемых дизельными автомобилями. На 1980 г. на грузовом автотранспорте процент дислокации перевозок предусматривается поднять до 34,2% против 24,4 в 1975 г.

В оставшиеся годы необходимо реконструировать аэропорты в Симферополе, Ульяновске, Владивостоке, Хабаровске, Якутске, Норильске, Магадане и других городах для эксплуатации самолетов типов ИЛ-62 и Ту-154, принять меры к качественному улучшению эксплуатации самолетно-мотоного парка, четкому соблюдению расписания полетов.

Для обеспечения выполнения государственных плановых заданий и социалистических обязательств транспортным министерством, каждому трудовому коллективу транспортников нужно как можно полнее использовать имеющиеся резервы. На железнодорожном транспорте поставлена задача резко повысить средний вес грузового поезда за три предстоящих года при одновременном значительном увеличении скорости движения грузовых поездов, производительности грузового локомотива и вагона. Принимаются меры к сокращению простоев вагонов на станциях, особенно технических, за счет увеличения пропускной способности примыкающих к ним грузонапряженных линий и перерабатывающей способности сортировочных станций.

Особое внимание должно уделяться выполнению планов внедрения новой техники и научной организации труда, сокращения ручного труда при транспортировке, особенно на погрузочно-разгрузочных работах. Необходимо ускорить развитие контейнерной транспортной системы и пакетных перевозок, обеспечить внедрение высокопроизводительных комплексных установок для перегрузки массовых грузов и специализированных установок для сыпучих и пылевидных грузов (минеральные удобрения, цемент, сода и т. п.).

Актуальна задача скорейшего создания специального комплекса подъёмно-транспортного оборудования для перегрузки тяжёлых грузов и крупнотоннажных контейнеров, с тем чтобы резко поднять уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ на транспорте.

Намечено создание Минтяжашем опытного образца большегрузного контейнерного козловой крана и причального перегружателя. Однако пока это задание не выполнено. С большим опозданием создаются эти министерством мощности по производству крупнотоннажных контейнеров на Абаканском вагоностроительном заводе.

Важное значение в улучшении работы транспортной системы страны имеет дальнейшее совершенствование организации и технологии перевозок, прежде всего за счет внедрения прогрессивных форм перевозок грузов с использованием контейнеров и пакетов, создания технологических резервов подвижного состава, преимущественного развития автомобильного транспорта общего пользования вместо раздробленного во ведомственного, улучшения координации работы различных видов транспорта и управления транспортной системой.

Контейнерные и пакетные перевозки позволяют обеспечить доставку грузов от отправителя непосредственно в цехи или склады потребителя, резко повысить уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ, сократить потребность в рабочей силе, снизить издержки на транспортировку, тарирование и упаковку грузов. На каждой тонне перевезенного груза контейнерах экономится 12 руб., а в пакетах — 2 руб. Однако рост этих перевозок сдерживается недостаточным положением парка контейнеров, особенно крупнотоннажных, подъёмно-транспортным оборудованием для перегрузки контейнеров и средствами пакетирования.

Дальнейшее развитие контейнерных и пакетных перевозок требует комплексного решения вопросов, связанных с унификацией и стандартизацией параметров контейнеров, пакетов и соответствующего подвижного состава всех видов транспорта, организацией перевозок контейнеров специальными ускоренными поездами на железных дорогах, судами-контейнеровозами на речном и морском транспорте, а также управлением парком контейнеров и их использованием.

Важная роль в улучшении работы магистрального транспорта и сокращения транспортных издержек в народном хозяйстве призван сыграть промышленный транспорт, располагаящий значительной материально-технической базой. На его долю приходится 133 тыс. км же-

лезнодорожных путей, более половины локомотивов и свыше 20% вагонов парка Министерства путей сообщения, 80% парка грузовых автомобилей страны, тысячи судов, конвейерных установок, ватноопрокидывателей, кранов и другой транспортной и перегрузочной техники. На промышленном транспорте с учетом погрузочно-разгрузочных работ занято примерно 20% всех работающих в сфере материального производства и используется 10% основных производственных фондов страны.

Несмотря на большое влияние промышленного транспорта на работу магистрального, развития его материально-технической базы отстает от уровня технической оснащенности обслуживаемого им производства и магистрального транспорта.

Устранение диспропорций в уровнях развития и технического оснащения магистрального и промышленного транспорта — важное условие преодоления недостатков и трудностей в работе транспортной системы. В этих целях намечается к концу текущей пятилетки завершить в основном перевод промышленных железных дорог на тепловую и электрическую тягу, обеспечить дальнейшее развитие конвейерного, канатно-подвесного и прочих непрерывных видов промышленного транспорта, совершенствование системы планирования и управления.

Неотложные задачи стоят по развитию транспорта отдельных регионов. Важнейшая из них — транспортное обеспечение северных районов Западной Сибири.

Недостаточное развитие транспорта общего пользования вынуждает министерства и ведомства, ведущие работы на территории Западной Сибири, выполнять перевозки своими силами. Для этих целей министерства и ведомства содержат значительные транспортные средства и постоянные транспортные сооружения.

Сложившаяся организация работы транспорта по обслуживанию Западно-Сибирского нефтегазового комплекса нуждается в совершенствовании. В частности, необходимо правильно распределить функции между транспортом общего пользования и промышленным транспортом, оставив за последним лишь технологические перевозки. Это потребует и соответствующего перераспределения транспортных средств в целях их рационального использования.

С вводом в эксплуатацию в текущей пятилетке железной дороги Сургут — Уренгой коренным образом улучшится транспортное обслуживание нефтегазовых районов, появится возможность регулярно, круглый год доставлять в эти районы грузы. Дорога пересечет в meridionalном направлении всю территорию, перспективную для добычи нефти и газа, и будет базовой магистралью для прокладки подъездных путей к наиболее крупным месторождениям.

На направлении Уренгой — Сургут предполагается укладка нескольких ниток трубопроводов большого диаметра. Издержки, связанные с подвозом к трассе труб, оборудования и необходимых строительных материалов, составляют до 200 тыс. руб. на каждый километр трубопровода. Наличие железной дороги на этом направлении позволяет за счет сокращения расходов на транспортировку снизить стоимость укладки каждой нитки трубопровода не менее чем на 100 тыс. руб./км.

До завершения строительства железной дороги Сургут — Уренгой основную часть перевозок грузов будет выполнять речной транспорт. Следовательно, потребуется усилить перерабатывающую мощность портов, пополнить речной флот современными судами. Для строительства причалов в Лабитынги, Сергино, Надыне, Уренгое и других пунктах целесообразно привлечь средства Миннефтепрома и Мингазпрома СССР. Экономически выгодно порты Лабитынги и Сергино превратить в основные перевалочные пункты для завола грузов в северные

районы Западной Сибири, в том числе и в газоносные районы полуострова Ямал. Для обустройства и освоения газовых месторождений на полуострове Ямал на первом этапе освоения потребуются реконструировать Новый Порт на Обской губе. В дальнейшем, по мере роста добычи газа и объемов завоза грузов, может оказаться необходимой прокладка в районах добычи газа железной дороги.

Другая крупная проблема — обеспечение перевозок грузов Норильского горно-металлургического комбината. В настоящее время перевозки грузов для комбината осуществляются речным и морским транспортом с длительными перерывами на межсезонный период.

Учитывая возросшую мощность морского ледокольного флота, опыт в арктических условиях, использование новых атомных ледоколов, нужно уже в этой пятилетке установить круглогодичное плавание в порт Дудинку, что позволит бесперебойно доставлять грузы для строящегося Надеждинского комбината и, главное, не оставлять на хранение в течение пяти месяцев крайне необходимую народному хозяйству продукцию Норильского горно-металлургического комбината. В 1978 г. с помощью полученных Минморфлотом меакосидящих ледоколов и специально усиленных в ледовом отношении судов навигация была продлена до середины февраля, т. е. практически на 100 дней.

В целях повышения интенсивности использования основных транспортных средств в народном хозяйстве и улаживания связи транспорта с другими отраслями следует усилить координацию их деятельности. Отсутствие ее затруднит внедрение современной технологии перевозок грузов, обеспечивающей бесперебойную их доставку «от двери до двери» с участием нескольких видов транспорта, централизацию транспортно-экспедиционного обслуживания, целесообразное использование перегрузочных средств, складов и рабочей силы в транспортных узлах, увязку работы транспорта с другими отраслями.

Важную роль в улучшении управления транспортной системой страны должно сыграть внедрение соответствующих автоматизированных систем управления (АСУ). Разрабатываемая в системе Госплана СССР автоматизированная система плановых расчетов по транспорту (АСПТР), как функциональная подсистема планирования народного хозяйства в целом, позволит осуществлять планирование и управление транспортной системой на основе оптимальных моделей в увязке с отраслевыми автоматизированными системами управления. При разработке второй очереди АСПТР необходимо добиться ее более тесной увязки с блоком планирования АСУ министерств, найти методические решения, обеспечивающие совместимость этих систем, а также четко определить показатели, разрабатываемые обеими системами.

Широко развернувшееся в транспортных коллективах социалистическое соревнование за улучшение качества и эффективности транспортного процесса, комплексное использование транспортных средств вместе с развитием материально-технической базы транспортной системы должны создать условия для обеспечения потребностей народного хозяйства в перевозках с наименьшими издержками.

К 90-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ

В. В. КУЙБЫШЕВА

ПЛАНИРОВАНИЕ — ВАЖНЕЙШЕЕ ОРУДИЕ ПОСТРОЕНИЯ СОЦИАЛИЗМА

В. Кириченко,

директор НИИИ при Госплане СССР,

д-р экон. наук

«Победа идеи планирования — это победа социалистического начала, победа того значения, за торжество которого борются сотни миллионов пролетариев всего мира»

(в. в. КУЙБЫШЕВ)

Один из периодов своей жизни и деятельности Валериян Владимирович Куйбышев в личном письме оценивал так: «Каждый год равен десятилетиям по сумме переживаний, по затратам нервной энергии... Я весь в происходящей борьбе... Все надежды, вера, энтузиазм в ней, в борьбе. Все что не связано с ней, чуждо мне, ...близко только то, что с ней связано...»¹.

В этих словах отражены примечательные черты всего жизненного облика В. В. Куйбышева, всей его деятельности: преданность делу революции, страстность в борьбе, самоотверженность, огненный романтизм и ненависть к врагам революции, редкое умение до предела использовать все возможности своей богатой способностями натуры и с радостью отдавать людям всю свою жизненную энергию.

Видный деятель ленинской гвардии

В. В. Куйбышев был одним из видных представителей ленинской партийной гвардии, прошедших через горнила трех русских революций, испытавших жестокость царских тюрем и сылок, тяжесть буланей и радость побед гражданской войны, напряженность борьбы за единство партии и чистоту ее рядов.

Самое характерное для В. В. Куйбышева как представителя этой революционной гвардии — пронесенная через всю жизнь, всегда твердая и неизменная верность ленинизму, ленинскому курсу в партийном, советском, военном и хозяйственном строительстве.

Ему, как верному ленинцу, партия доверяла ответственную работу: на съездах он избирался в состав ЦК и в состав ЦКК, секретарем ЦК ВКП(б), а после XII съезда возглавлял Центральную Контрольную Комиссию и Народный комиссариат Рабоче-крестьянской инспекции, работал заместителем Председателя Совнаркома и СТО. С 1927 г. В. В. Куйбышев — член Политбюро ЦК партии.

Профессиональный революционер-подпольщик, военный деятель, крупный партийный работник, В. В. Куйбышев прошел и ленинскую

¹ В. В. Куйбышев. Биография. М., Политиздат, 1966, с. 249.

школу руководства экономикой. Он стал видным советским хозяйственником, внес выдающийся вклад в дело индустриализации страны и социалистической реконструкции всего народного хозяйства, развития системы управления народным хозяйством, упрочения и развития советского планирования.

Непосредственное и активное участие в мирном хозяйственном строительстве для В. В. Куйбышева началось в 1921 г., после X съезда ВКП(б), когда он стал руководить экономическим отделом ВСНПС, был избран в состав Президиума ВСНХ, а затем по предложению В. И. Ленина был назначен начальником Главного управления электротехнической промышленности (Главэлектр) ВСНХ. По Декрету СНК «Об электрификации» (декабрь 1920 г.), утвердившему план ГОЭЛРО, Главэлектр было преобразовано в особый полномочный орган, объединяющий как все работы по электрификации, независимо от того, каким ведомством они проводились, так и всю электротехническую промышленность и электроснабжение РСФСР¹. Функцией этого управления было осуществление плана ГОЭЛРО, претворение в жизнь ленинских идей электрификации.

Этот первый период работы на хозяйственном фронте обогатил В. В. Куйбышева уникальным опытом: в повседневной деятельности он непосредственно осваивал ленинский стиль работы, выполнял ряд прямых поручений Владимира Ильича, вникал в великое множество проблем «самой интересной политики» по формированию социалистической экономики. Среди этих практических проблем — продолжение топливного кризиса и вопросы организации заработной платы, распределение рабочей силы и анализ планов хозорганов, подготовка первого концессионного договора с американским предпринимателем Хаммером и восстановление электротехнической промышленности, первые шаги в организации советской науки. Будучи председателем ЦКК и наркомом РКН, он разрабатывал вопросы государственного управления народным хозяйством, научной организации труда, режима экономики, торговли, кооперации, занимается и другими проблемами народнохозяйственного значения.

Организаторский талант В. В. Куйбышева особенно ярко проявился на посту председателя ВСНХ. Всю свою энергию он направили на реализацию курса партии на индустриализацию страны, на решение многообразных вопросов развития экономики и управления ею.

В. В. Куйбышев сыграл большую роль в разработке первого пятилетнего плана, в пропаганде его идей и организации его выполнения. В 1930 г. его назначили Председателем Госплана СССР — организации, совершенствование планирования стали его основной деятельностью. Он обобщил опыт работы плановых органов, и прежде всего аппарата Госплана, намечил и осуществил ряд мер по совершенствованию системы планирования, возлагая разработку второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР.

В тот период деятельности с особой ясностью проявились новые грани незаурядной личности В. В. Куйбышева: наряду с известными партии и народу качествами политического и хозяйственного организатора, страстного публициста, раскрывались его способности как теоретика. Его работы о хозяйственных планах, об организации планирования и выполнении планов стали крупным вкладом в науку о социалистическом планировании, в разработку его методологии. В них обобщен опыт планирования на очень важном этапе — внедрения в жизнь пятилетних перспективных планов, ставших основной формой планирования эконо-

мического и социального развития нашей страны. Многие их положения сохраняют свою актуальность и по сей день, служат важными ориентирами в решении сегодняшних злободневных вопросов совершенствования планирования и управления народным хозяйством.

План — выражение единой воли пролетарского государства

Планирование как сердцевина сознательного научного управления социально-экономическим прогрессом страны, возникшее в нашей стране, — явление принципиально новое по истории человечества, одно из самых выдающихся достижений науки и общественной практики по революционному преобразованию основ общественной жизни. «Плановое хозяйство и планирование его аппарат, — говорил В. В. Куйбышев, — являются детищем Октября, детищем социалистической революции»².

Поэтому в теории планирования центральное место занимает вопрос о принципиальной сущности, объективных основах и социально-экономическом значении планирования в хозяйственном строительстве и развитии мировой общественной мысли.

В начале 30-х гг. эти вопросы приобрели особую актуальность, а их научная разработка — новую основу в свете таких примечательных событий того периода, как десятилетие создания Госплана, накопление опыта формирования первого пятилетнего плана и его выполнения, новых задач планирования на перспективу (второй пятилетки).

Классика марксизма-ленинизма в порядке научного предвидения показала, что при социализме впервые в истории развитие хозяйства становится предметом сознательной организации и общественного управления в интересах трудящихся масс, осуществляемых на научной основе. Но это достигается не сразу, не в миг. Одни из выводов, вытекающих из опыта развития планового хозяйства в нашей стране, имеющий значение для всех стран, приступающих к построению системы планирования, состоит в том, что переход к народнохозяйственному планированию — процесс, требующий для своего осуществления настойчивой организации и постоянного внимания. Рассматривая вопросы становления социалистической промышленности, В. В. Куйбышев показал, что в нашей стране «на первых порах далеко не всюду метод планового подхода к решению проблем хозяйственного строительства применялся и осуществлялся среди работников промышленности. Борьба с партизанщиной, местничеством и прочими проявлениями стихии за плановость проходила красной нитью через значительный период послеоктябрьской истории промышленности»³. Важнейшим механизмом этого процесса был создание Госплана, расширение плановых функций ВСНХ, практическое формирование годовых планов, и особенно переход к пятилетнему перспективному планированию.

В статье «Десять лет Госплана» В. В. Куйбышев кратко, но ярко показал этот процесс становления народнохозяйственного планирования: возникший в обстановке голода и хозяйственной разрухи Госплан постепенно переходил от планирования «по кусочкам» к составлению контрольных цифр и народнохозяйственных планов, сперва годовых, а затем и перспективных. Настойчивая деятельность партии по развитию планирования привела к тому, что в десятилетний юбилей Госплана был сделан такой принципиально важный вывод: «Прошло десять лет, и ленинские идеи планирования проникли в самую гущу пролетарских

¹ См.: «Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам», М., Госполитиздат, 1957, с. 310.

² В. В. Куйбышев. Избранные произведения. М., Госполитиздат, 1958, с. 280.

³ Там же.

и колхозных масс: план стал знаменем борьбы и рычагом социалистического переустройства нашей страны»⁴.

Сущность планирования в условиях становления социалистического хозяйства — противопоставление частнохозяйственной стихии социалистической планомерности. Именно так ставился вопрос в ходе развития планового хозяйства: «Стихийным течением в развитии народного хозяйства должны были быть противопоставлены единая воля и единая программа действий пролетарского государства. Выражением этой воли... должен был В. В. Куйбышев... должен был явиться план»⁵.

Значение народнохозяйственного планирования, как подчеркивал В. В. Куйбышев, состоит в том, что «именно в планировании получают наиболее четкое выражение концентрированная воля рабочего класса, направляющая развитие производительных сил Советского Союза»⁶. Действительность и научность планирования, его содержание и роль в общественном развитии страны определяются тем, что план является выражением генеральной линии партии. Это, как считал В. В. Куйбышев, — «самое основное качество... пятилетнего плана».

Один из лейтмотивов работ В. В. Куйбышева по вопросам хозяйственного развития и совершенствования народнохозяйственного планирования — анализ международного значения достижений СССР, научное сопоставление явлений, происходивших в нашей стране и за рубежом. Он глубоко понимал, что накопленный в СССР опыт планирования имеет громадное международное, историческое значение. Это можно было видеть даже по реакции мировой общественности на опыт первых лет построения планового хозяйства в СССР.

Так, переход нашей страны к систематическому пятилетнему планированию с конца 20-х гг. произвел на весь мир громадное впечатление, ускорил переосмысление в общественном сознании возможных путей развития экономики и общественной жизни в целом.

И уже тогда сквозь скептицизм и откровенную издевку, с которыми на капиталистическом Западе была встречена первая пятилетка, пробивали себе дорогу трезвые, реалистичные оценки этого нового общественного явления, понимание громадного значения, которое приобретает в мировом прогрессе идея и практика социалистического метода управления экономикой — перспективное планирование. В. В. Куйбышев подметил эту тенденцию и в одном из своих выступлений по вопросам организации планирования остановился на характеристике нашей плановой системы, которую тогда американская газета «Финансификация рекорда» в номере от 7 апреля 1931 г. В статье «Советизм с его планом противопоставит беспорядочному капитализму» эта газета писала: «Пятилетний план Советской России — знакомая фраза, повторяемая в бесчисленных газетных статьях, заголовках, передовицах, речах, научных трудах, брошюрах и книгах — в целом разделе современной литературы. Без конца обсуждаемая государственными деятелями, экономистами, политиками, промышленными людьми, финансистами, философами — часть современного языка всех цивилизованных наций. Если вы знаете более известную или более широко обсуждаемую тему, назовите ее. Фраза из четырех слов или четырех понятий, которые привлекали внимание всего мира, изменили направление мировой мысли...»

История подтвердила, что опыт социалистического планирования действительно многое изменил в направлении мировой мысли, что успех планирования чрезвычайно важен с социалистической точки зрения как важнейшее практическое доказательство перед всем миром прогрессивности нового общественного строя и эффективности его методов

и средств коренного преобразования общественных, технических и организационных основ производства и непрерывного его расширения и качественного совершенствования.

Ленинские принципы — в практику планирования

В работах В. В. Куйбышева рассматриваются принципы планирования и ряд конкретных вопросов его методологии. При этом сам В. В. Куйбышев — и к этому он призывал всех плановых работников — исходил из указаний В. И. Ленина — организатора плановых органов: «В высказываниях Ленина мы имеем все необходимые указания о плане: план как важнейшее и решающее орудие диктатуры пролетариата, большинство партийности планов, директивный характер наших планов и их научная обоснованность, сочетание в плановой работе перспективных задач с текущими, составление плана как начало планирования, курс на перепланирование планов, опыт практики миллионов и их участие в плановой работе, требование четкости в работе плановых органов»⁷.

Один из важнейших принципов формирования плана — научность. План в условиях социализма — конкретное выражение системы научных представлений о путях и направлениях общественного развития, о путях и направлениях научно-технического прогресса как основы роста современных производительных сил. В. В. Куйбышев немало сделал для развития науки в СССР, создания системы научно-исследовательских учреждений, для привлечения к планированию и управлению самых передовых научных сил страны. И как выражение его личного опыта, а вместе с тем опыта всей страны звучат слова: «Нигде еще в истории человечества наука не играла такой выдающейся роли, как в стране строящегося и побеждающего социализма. Советский Союз является первым и величайшим во всем мире историческим опытом применения науки к сознательному строительству общества...»⁸.

Научный подход к формированию плана необходим как средство обеспечить соответствие планов требованиям объективных экономических законов, учесть возможности и требования научно-технического прогресса и не допустить элементов voluntarизма как в социально-экономической, так и технической политике.

Анализ первых пятилеток, хода и итогов их выполнения дает основания для вывода о том, что опыт социалистического планирования показал ошибочность недооценки как возможности активного влияния плана на развитие экономики, на темпы роста и структуру народного хозяйства, так и объективной обусловленности его развития экономическими законами. План научен только в том случае, если он учитывает реальные возможности экономики и не выдает желаемое за действительное, не противоречит характеру процессов, происходящих внутри сложного народнохозяйственного организма, направлен на преодоление сложившихся диспропорций.

Реалистичность, намеченной на будущее экономической политики была и остается важнейшим критерием научности перспективного планирования. В. И. Ленин, анализируя первый опыт нашей плановой работы, предостерегал против «бюрократических утопий», не учитывающих реальных хозяйственно-политических условий и приводящих к тому, что планы полностью не выполняются⁹.

Верная заветам и указаниям В. И. Ленина, Коммунистическая партия всегда воспитывала у хозяйственных и плановых работников уважение к объективным данным передовой науки, деловитость, сочетающуюся

⁴ В. В. Куйбышев. Избранные произведения, с. 226.

⁵ Там же, с. 265—266.

⁶ Там же, с. 286.

⁷ В. В. Куйбышев. Статьи и речи, т. V. М., Партиздат, 1937, с. 451—452.

⁸ В. В. Куйбышев. Избранные произведения, с. 386.

⁹ См.: В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 44, с. 63.

ния и увязывая его с производственными народнохозяйственными ресурсами»¹⁶.

Классическим примером такого комплексного метода решения народнохозяйственных задач стало формирование Урало-Кузнецкого комбината (УКК).

Рассматривая характеристики задач и методов решения по формированию УКК в работах В. В. Куйбышева, можно сделать вывод, что в ней, по сути дела, содержится постановка проблемы программно-целевого подхода в планировании, которая широко обсуждается и в кругу экономистов и плановиков и в настоящее время. Действительно, план по УКК — комплексная программа решения одной из крупнейших народнохозяйственных задач того времени — создание нового всесоюзного углехимического базиса на Востоке страны. Стержнем программы являлось превращение УКК в одну из основных баз снабжения страны качественной сталью и чугуном, одновременно она включала решения и других, связанных с основной проблемой вопросов, сформулированных В. В. Куйбышевым в речи на Всесоюзной конференции по размещению производительных сил в УКК (1932 г.).

Используя современную терминологию, можно сказать, что в программу УКК входило несколько подпрограмм: развитие металлургии, развития химической промышленности, машиностроения для снабжения оборудованием и машинами восточных районов, реконструкции сельского хозяйства на территории УКК и создания zones устойчивого земледелия, развитие комплекса отраслей пищевой и легкой промышленности для удовлетворения растущих потребностей трудящихся УКК¹⁷.

В этих положениях мы видим ныне подтверждение того, что идея программно-целевого подхода органически присуща социалистическому планированию, что она получила практическую проверку, и накопленный в прошлом опыт служит одним из источников формирования современных представлений о путях повышения комплексности планирования и формирования комплексных программ решения крупнейших народнохозяйственных задач в органическом единстве со всем планом в целом, с его отраслевыми и территориальными аспектами.

Организуя разработку первого и второго пятилетних планов, В. В. Куйбышев последовательно претворял в жизнь ленинские положения о размещении производительных сил и смело ориентировался на создание новых крупных промышленных комплексов на Востоке страны, и особенно на создание мощной индустрии Урала. В методологическом отношении этот его опыт выразился в требовании с самого начала вести разработку плана не только и отраслевым, но и территориальным разрезом.

Общим требованием научного планирования В. В. Куйбышев считал обеспечение наиболее рационального использования имеющихся ресурсов, рациональное и согласованное развертывание отдельных частей производственного организма, подчеркивал принцип эффективности в построении и обосновании планов. «Основной задачей всякого планирования является сокращение до минимума длительности производственного цикла при технически целесообразном и экономически наименьшем использовании средств производства»¹⁸. Центральная идея концепции социалистической рационализации в народном хозяйстве являлось требование обеспечивать ускорение темпов нашего роста путем улучшения качественных показателей.

Возглавляя Госплан СССР, В. В. Куйбышев проводил линию на улучшение самого стиля плановой работы и рациональной ее организации. Глубокое изучение экономических материалов и тесная связь с конкретной хозяйственной жизнью, систематичность, последовательность и ритмичность организации работ над планом, деловое привлечение к работе над планом ведомств и научных учреждений, обмен опытом работы над планами, учет инициативы низовых организаций — вот те черты стиля и организации работы, за которые требовательностью и личным примером боролся В. В. Куйбышев. Он стремился сделать процесс планирования демократичным, открытым, и хорошим примером тому служат серия научно-практических конференций по важнейшим проблемам развития народного хозяйства (размещение производительных сил, электрификация УКК и т. п.), которые организовал тогда Госплан, в порядке подготовки и обоснования второго пятилетнего плана. Убежденно и страстно В. В. Куйбышев говорил: «План не может быть создан без активного участия широких слоев коллективов научных и технических работников, так же как он не может быть создан без участия широких масс пролетариата и колхозников»¹⁹.

Рычаги выполнения плана

В. В. Куйбышев неоднократно подчеркивал мысль, что составление плана — начало планирования. Важно разработать методы и систему конкретных экономических и организационных мер по реализации плановых замыслов развития производственных отношений, наращивания производственных потенциалов и размещения производительных сил по территории страны. «Сущность плана», — говорил он, — именно в том и состоит, что он должен показать не только то, чего нужно достичь в конечном счете, но также показать, как это сделать, каковы рычаги выполнения плана и как должно развертываться выполнение во времени и пространстве»²⁰.

Основу для реализации замысла и основных заданий на перспективу закладывает сам план — его директивность, целеустремленность, подготовка разбивка пятилетнего плана, правильное сочетание стоимостных, технико-экономических и натуральных показателей. Требуя совершенствования ценностных показателей с тем, чтобы они действительно отражали реальные процессы, происходящие в производстве, и могли служить основой для контроля хозяйственной практики рублем, В. В. Куйбышев подчеркивал также, что «план должен быть и материализован и натурализован»²¹.

Но главное в борьбе за план В. В. Куйбышев видит и пробуждение творческой активности масс. Он подчеркивал, что дело выполнения планов — это дело не только «хозяйственников», но и всей партии, всех трудящихся. Он неустойчиво повторял марксистский, глубокий материалистический тезис: «Нет других путей к выполнению стоящих перед нами задач в области социалистического строительства, помимо творчества масс, а следовательно, и широкой свободы проявления самокритики»²². Он утверждал, что где нет свободного проявления самокритики, там нет и свободного творчества широких рабочих масс.

Для Куйбышева это не было просто правильным лозунгом, а неотъемлемой чертой стиля его работы и жизни. В своих статьях и речах он непосредственно обращался к различным отрядам советских трудящихся, к различным организациям с призывами и изложением

¹⁶ В. В. Куйбышев. Избранные произведения, с. 275.

¹⁷ Там же, с. 401–402.

¹⁸ Рационализация промышленности СССР. Работа комиссии Президиума ВСНХ СССР. М., 1928, с. 281.

¹⁹ В. В. Куйбышев. Избранные произведения, с. 398.

²⁰ Там же, с. 334.

²¹ Там же, с. 277.

²² Там же, с. 130.

конкретных планов решения той или иной проблемы. «Дорогу советскому машиностроению!» — обращается он ко всем работникам промышленности, через «Экономическую газету» (1930 г.), «В бой за Урало-Кузнецкий комбинат!», «Мы должны узнать свою страну!» — призывает он молодежь на ее собраниях и через «Комсомольскую правду» (1931, 1932 гг.): развивает перед инженерно-технической интеллигенцией лозунг «Науку и технику на службу социализму!».

В. В. Куйбышев неустанно пропагандировал идею социалистического соревнования и ударничества как мощного средства мобилизации творческой активности масс и рывка реализации плановых заданий. Его статьи «Год величайших задач», «Социалистический план и творчество масс», доклад «Бригады социализма» (1929 г.), провозглашающие идею «социалистического соревнования становится постоянным методом нашей работы», служат блестящим примером яркой пропаганды и исключительно деловой постановки проблем социалистического соревнования.

Приветствуя всеческие проявления энтузиазма, призывая «творческим энтузиазмом преодолевать трудности», он оставался прочно на ленинской позиции, что решение задач социалистического строительства надо добиваться не только с помощью энтузиазма, а и на основе материального стимулирования работников к активной деятельности, высококачественному труду. Во многих работах В. В. Куйбышева это положение рассматривается, аргументируется. О неуместности его позиции в данном вопросе свидетельствует выступление В. В. Куйбышева еще в 1924 г., когда он отмечал: «Нельзя рассчитывать только на энтузиазм рабочих, нужно связать этот энтузиазм с такой системой зарплат, которая могла бы заинтересовать рабочего»²³. А в 1930 г. делает более широкое обобщение: важнейшим условием выполнения плана в целом является обеспечение действительного и реального улучшения материального и культурного уровня трудящихся.

В числе важнейших условий реализации плана В. В. Куйбышев указывал на повышение качества всей нашей работы и качества продукции в особенности. Понятие и лозунг повышения качества он рассматривал в широком смысле как одно из важнейших направлений плано-хозяйственной и организаторской деятельности. Понимание лозунга повышения качества продукции, качества нашей работы в самом широком, народнохозяйственном смысле, как полагал В. В. Куйбышев, означало, что «борьба за качество есть борьба за правильную и рациональную организацию труда и управления, борьба за экономное расходование материальных ценностей, за сокращение до минимума непроизводительной траты труда, сокращение потерь»²⁴, что это путь к использованию огромных возможностей ускорения темпов экономического роста. С народнохозяйственной точки зрения важно не только улучшить качество изделий, но и обеспечить правильное их использование. Борьба за качество продукции определялась и как обязательный элемент социалистического соревнования и ударничества, хозяйственного расчета, ибо хозрасчет на деле создает возможность проверки качества работы.

Организация выполнения плана предполагает определенную структуру управления хозяйством, необходимо правильно распределять обязанности, права и ответственность. В. В. Куйбышев глубоко изучал эти вопросы. Еще в 1923 г. он возглавлял созданный при НК РКК Консультативный ученый совет по научной организации труда, производства и управления, привлекал к разработке вопросов НОТ и управления крупные научные силы, в том числе таких специалистов, как А. К. Гастев,

П. М. Керженцев. В 1927—1928 гг. возглавлял работу по реорганизации управления промышленностью. При рассмотрении вопросов совершенствования управления В. В. Куйбышев руководствовался правилами, которые сформулировал исключительно лаконично и емко:

«Централизация планирования — децентрализация оперативной деятельности...

Кто имеет обязанности, должен иметь и права.

Наличие прав связано с ответственностью»²⁵.

Предприятие, обязанное выполнять план, должно иметь широкие права по организации хозяйственной деятельности. Руководящий хозяйственный орган, имеющий, например, право изменения планов предприятия, должен нести в той или иной форме материальную ответственность за результаты деятельности, осуществляемой в соответствии с его руководящими указаниями. Таким образом, В. В. Куйбышев показал диалектику взаимодействия централизованного плана в планировании и управления и оперативной самостоятельности низовых звеньев хозяйства.

Валериян Владимирович Куйбышев навсегда останется в первых рядах борцов за построение нового социалистического общества, претворению в жизнь идеалов которого он посвятил всю свою жизнь. Его многогранная деятельность на военном, партийном, хозяйственном и плано-вом фронте оставила неизгладимый след в истории развития нашего социалистического государства. Важнейшие положения, сформулированные В. В. Куйбышевым, о значении социалистического планирования, об использовании при разработке планов комплексного и целевого подхода, творческого починя миллионов масс трудящихся не утратили своего значения и сегодня и используются в практике народнохозяйственного планирования.

²³ В. В. Куйбышев. Избранные произведения, с. 161—162.

²⁴ В. В. Куйбышев. К вопросу о производительности труда. М., «Правда», 1926, с. 8.

²⁵ В. В. Куйбышев. Избранные произведения, с. 375.

ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ПУТИ ИХ СОКРАЩЕНИЯ

В. Митрофанов,
нач. волебдела Госплана СССР

Сокращение транспортных издержек народного хозяйства — одна из действенных мер повышения эффективности общественного производства. При рассмотрении этой задачи необходимо провести четкое различие между издержками транспорта и транспортными издержками народного хозяйства.

Под издержками транспорта следует понимать эксплуатационные расходы транспортных предприятий. Транспортные издержки народного хозяйства измеряются стоимостью транспортной продукции, которая выражается в виде тарифов на нее или доходов транспортных предприятий.

Известное представление о транспортных издержках может дать показатель грузооборота в сопоставлении с общэкономическими показателями — валовым общественным продуктом, валовой продукцией промышленности и сельского хозяйства, национальным доходом и др.

Величина транспортных издержек тесно связана с определением роли транспорта как самостоятельной отрасли народного хозяйства. Под транспортной отраслью следует понимать не вообще транспортную деятельность, а транспорт, обеспечивающий экономические связи. Такое понимание роли транспорта опирается на известное высказывание Маркса о том, что транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства и является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения¹. Поэтому следует разделить транспортные издержки на перевозки внутрипроизводственные (технологические) и на перевозки в сфере обращения.

Первые из них определяются, как правило, издержками транспорта и входят составной частью в себестоимость промышленной и сельскохозяйственной продукции. Вторые представляют сумму оплаты за перевозки независимо от того, выполнялись они транспортными организациями или транспортными средствами, принадлежащими нетранспортным организациям.

Действующая в настоящее время организационная структура транспорта общего пользования не охватывает всех перевозок грузов в сфере обращения, а следовательно, его показатели не дают полной характеристики затрат на всех стадиях перевозочного процесса — от погрузки груза в перевозочные средства до его выгрузки.

Учет полной величины транспортных издержек связан с необходимостью принимать во внимание дополнительные издержки, помимо доходов транспорта общего пользования, границы которого определены

действующей классификацией отраслей народного хозяйства в Методических указаниях Госплана СССР по составлению планов экономического и социального развития. Так, на железнодорожном транспорте, помимо доходов от перевозки, следует учитывать расходы на погрузочно-разгрузочные работы и перевозки на подъездных путях, на речном транспорте — расходы речного транспорта необщего пользования, на морском — расходы на перевозки экспортно-импортных грузов на зафрахтованных судах, на автомобильном — расходы на грузовые операции, а также доходы транспорта необщего пользования в части, оплаченной сторонними организациями и т. д. Первичные данные о полной величине транспортных издержек в целом по стране рассчитываются Институтом комплексных транспортных проблем при Госплане СССР (ИКТП) и Всесоюзным научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта (ЦНИИ МПС). Так, по данным ИКТП при Госплане СССР, общая сумма транспортных издержек по народному хозяйству в 1975 г. составила около 80 млрд. руб. (в том числе в сфере обращения — примерно половина и половина по внутрипроизводственной сфере). Из них свыше 20 млрд. руб. затрачено на погрузочно-разгрузочные работы и 35 млрд. руб. — на перевозки грузов автомобильным транспортом. С учетом погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте общие издержки на автомобильные перевозки составляют 50 млрд. руб.

Приведенные расчеты транспортных издержек являются весьма приближенными, однако и они свидетельствуют о том, что их снижение весьма актуально.

В качестве одного из путей сокращения издержек Министерством путей сообщения предлагается ввести на предприятиях, стройках, в объединениях, производственных и отраслевых главах, министерствах и ведомствах снизу доверху систему планирования и нормирования, учета и отчетности по транспортным издержкам с отражением в балансах транспортных предприятий, объединений и т. п. экономики и перерасхода транспортных затрат против установленных норм.

Внимательное изучение этого предложения приводит к выводу о несостоятельности его реализации по ряду причин. Во-первых, следует отметить, что транспортные издержки не должны рассматриваться обособленно, без учета суммарных расходов на производство и транспорт продукции, так как увеличение работы транспорта может сопровождаться существенной экономией в сфере производства, и, наоборот, экономия на транспорте может привести к перерасходу и потерям на производстве продукции. Следовательно, речь может идти об относительной экономии, которая обеспечивается за счет выбора оптимального варианта с наименьшими затратами на производство и транспорт. Во-вторых, действующие инструкции по учету и калькулированию себестоимости продукции в настоящее время не предусматривают выделения транспортных издержек как самостоятельной статьи затрат. При действующей системе планирования, ненобщественности и учета они учитываются в значительной части в общей сумме затрат предприятий и организаций на приобретение оборудования, сырья и материалов. Введение отдельного учета транспортных затрат на предприятиях связано с необходимостью отмены цен франко-станция назначения, франко-стройка и перехода к ценам франко-станция отправления и франко-карьер. Это, в свою очередь, затруднит планирование себестоимости промышленной продукции и планирование капитального строительства (составление смет).

Сказанное, конечно, не означает, что нет нужды в улучшении учета транспортных издержек. Представляется целесообразным в целях всестороннего анализа себестоимости продукции выделить в отчетности

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс Соч. т. 24, с. 171.

отдельно транспортные расходы от остальных затрат на производство и сбыт продукции. Следует предусмотреть включение в номенклатуру калькуляционных статей затрат самостоятельной статьи «Транспортно-заготовительные расходы» с выделением в том числе транспортных ресурсов. При отправке продукции поставщиком потребителю из статьи «Внепроизводственные расходы» следует выделить «В том числе транспортные расходы, связанные со сбытом готовой продукции».

Другой путь снижения транспортных издержек и более их полного отражения в отчетности — освобождение предприятий от несвойственных им функций подготовки к перевозке и доставке грузов и расширение удовлетворения их потребностей специализированными транспортными организациями — автохозяйствами транспорта общего пользования, объединениями межотраслевыми транспортными хозяйствами, транспортно-экспедиционными предприятиями. Так, распространение одобренного Центральным Комитетом КПСС опыта работы Электростальского предприятия промышленного железнодорожного транспорта Московской обл. позволит значительно пополнить учет транспортных издержек в народном хозяйстве. Увеличение удельного веса автомобильного транспорта общего пользования, устранение мелких ведомственных автохозяйств и превращение их в специализированные предприятия, улучшение централизованного транспортно-экспедиционного обслуживания расширит границы транспортной отрасли и позволит иметь данные о всех транспортных издержках на уровне государственной статистики и более правильно распределять их между сферой обращения и внутрипроизводственными перевозками.

В условиях наиболее полного удовлетворения потребности народного хозяйства в перевозках специализированными транспортными организациями государственный учет транспортных издержек за целом по стране, видам транспорта, министерствам и ведомствам, районам и видам продукции может быть организован путем соответствующего кодирования и механической обработки первичных перевозочных документов, как это делалось, в частности, на железнодорожном транспорте для тарифных целей. Такие данные позволят улучшить анализ транспортных издержек и при пересмотре тарифов составлять баланс удорожаний и удешевлений перевозок в различных отраслях народного хозяйства.

На сокращение транспортных издержек в народном хозяйстве может оказать решающее влияние усиление заинтересованности органов материально-технического снабжения в формировании рациональных транспортных связей. В настоящее время предприятия практически лишены возможности планировать и учитывать транспортные расходы при ценах на поставляемую продукцию франко-станция назначения. Ограничены их возможности и при ценах франко-станция отправления, если продукция распределяется централизованно. В этих случаях решающее значение имеют органы материально-технического снабжения и сбыта, и в частности Союзглавснабсыбы при Госснабе СССР.

Следует отметить, что проведенное в 1972 г. специальное обследование расходов министерства и ведомств по оплате железнодорожных тарифов показало, что наибольшие расходы имеют сыбтовые организации Госснаба СССР.

В принципе материальную заинтересованность в уменьшении транспортных издержек в настоящее время имеют сыбтовые организации, находящиеся на хозрасчете за счет разницы в ценах. В этих случаях продукция приобретает за цену промышленности или предприятия франко-пункт отправления, а реализуется по оптовой цене франко-вагон (судно) станция (порт, пристань) назначения. Такая форма расчетов существует в Главтрансфлоте Миннефтепрома — по доставке

сырой нефти нефтеперерабатывающим заводам, главнефтеснабх союзных республик — по доставке нефтепродуктов потребителям, Союзглавметалле и Союзглавцементе — по перевозкам черных металлов, металлических конструкций и цемента, Сельхозтехнике — при расчетах за минеральные удобрения сельскохозяйственными и промышленными предприятиями, Союзглавлепрошсыры при Минлепроме СССР — по доставке хлопка-волокна, Союзглавразнобыте — по доставке соли и в других организациях.

Наличие нем франко-вагон станция назначения и участие сыбтовых организаций в расчетах за перевозки позволяют заинтересовать органы снабжения и сбыта в рационализации прикрепления поставщиков к потребителям с тем, чтобы уменьшить издержки обращения и повысить рентабельность. Однако действительный хозрасчет в данном случае возможен, если средняя величина транспортных расходов, включаемая в оптовую цену, определена на базе оптимально составленного плана прикрепления, а в противном случае снабженческо-сыбтовые органы будут нести убытки или иметь необоснованно высокие прибыли. Поэтому задача заключается в том, чтобы при установлении оптовых цен франко-вагон станция назначения транспортная составляющая включалась в экономически обоснованных размерах.

При реализации продукции по ценам франко-вагон станция отправления все расходы, связанные с доставкой продукции, оплачиваются потребителем. Снабженческо-сыбтовые организации в расчетах за перевозку грузов не учтут, хотя они в основном производят прикрепление поставщиков к потребителям. Поэтому все недостатки при прикреплении сказываются на результатах деятельности потребителей продукции, которые при централизованном распределении лишены возможности выбирать себе поставщика.

В данном случае важным средством рационализации перевозок и сокращения транспортных издержек является разработка и внедрение схем нормальных направлений грузопотоков. В настоящее время на железных дорогах действует свыше 250 схем, охватывающих основные массовые грузы. Эти схемы разрабатываются отраслевыми министерствами и соответствующими Союзглавснабсыбтами и утверждаются МПС по согласованию с Госснабом СССР. В них устанавливаются предельные пункты заезда грузов из определенных пунктов отправления. Внедрение схем позволяет запрещать перевозки в противоположных направлениях или далее предельных пунктов заезда, чтобы не допускать излишних транспортных расходов.

Помимо этого, Госпланом СССР и Госснабом СССР утверждается единая рациональная схема заезда грузов в районы Крайнего Севера, предусматриваются оптимальные пути и виды транспорта.

Недостатком схем нормальных грузопотоков следует признать отсутствие возможности систематического контроля за их выполнением из-за того, что развернутые планы перевозок не содержат данных о пунктах назначения, а сами схемы составляются на базе отчетных данных, остающихся на два-три года от планируемого периода. Устранить такой недостаток можно путем восстановления ранее существовавшего порядка указания пунктов назначения в развернутых планах перевозок вместо дорог назначения, как делается в настоящее время, а также более широкого применения ЭВМ.

Оптимизация транспортно-экономических связей при текущем планировании с помощью ЭВМ сейчас в ряде случаев затруднена из-за отсутствия или неполной информации о потреблении различных видов продукции. Более широкое применение оптимизационных расчетов в планировании рациональных транспортно-экономических связей возможно при своевременной и полной информации об объемах произво-

ства и потребления продукции по отдельным пунктам и районам страны. В этой связи весьма актуальной является задача при разработке автоматизированной системы плановых расчетов (АСПР) в отраслевых подсистемах предусмотреть сбор и обработку данных о производстве и распределении продукции не только в отраслевом, но и территориальном разрезе. Речь идет о том, чтобы разрабатывать порайонные балансы производства и потребления продукции, которые должны быть основой для дальнейшего совершенствования планирования и рационализации транспортно-экономических связей. Необходимо также утвердить в Госплане СССР методику разработки схем нормальных направлений грузопотоков с использованием ЭВМ с тем, чтобы она была обязательной для всех организаций, занимающихся планированием перевозок.

Важным средством в сокращении транспортных издержек народного хозяйства является устранение излишне дальних, встречных и других нерациональных перевозок. Решению этой задачи подчинена деятельность Межведомственной комиссии по рационализации перевозок при Госплане СССР.

Комиссия разрабатывает мероприятия по рационализации перевозок грузов на основе предложений министерств, ведомств и госпланов союзных республик, а также научно-исследовательских проектных институтов и предложений ученых и специалистов транспорта. Ими предусматривается сокращение излишне дальних и встречных перевозок, обеспечение перевозок смешанным железнодорожно-водным сообщением, переключение с железнодорожного на автомобильный транспорт. Устанавливается перечень грузов, по которым министерства и ведомства СССР, а также госпланы союзных республик должны разрабатывать схемы нормальных направлений грузопотоков.

Реализация мероприятий по рационализации перевозок позволит относительно сократить в девятой пятилетке грузооборот железных дорог на 125 млрд. т·км и транспортные издержки народного хозяйства на 500 млн. руб., а по расчетам на десятую пятилетку, экономия составит соответственно 148 млрд. т·км и 484 млн. руб. В 1977—1978 гг. в результате выполнения мероприятий по рационализации перевозок получено относительное уменьшение объема перевозок на железных дорогах — около 60 млрд. т·км. Например, в нефтеперерабатывающей промышленности в этот период были прекращены излишне дальние перевозки автомобильного бензина А76 неэтилированного с Киринского нефтеперерабатывающего завода в Киев, флотского мазута с производственного объединения «Пермнефтеоргсинтез» на Дальний Восток; сокращены перевозки авиационного бензина с брянских нефтеперерабатывающих заводов в районы Севера, Северо-Запада и Центра, автомобильного бензина с Рязанского и Куйбышевского нефтеперерабатывающих заводов на Северный Кавказ.

Союзгоспланом совместно с Минэнерго СССР и госпланами союзных республик обеспечены прекращение дальних перевозок челябинского угля на Восток, сокращение перевозок авиационного бензина с брянских нефтеперерабатывающих заводов в районы Севера, Северо-Запада и Центра, автомобильного бензина с Рязанского и Куйбышевского нефтеперерабатывающих заводов на Северный Кавказ.

Устранены по ряду направлений нерациональные перевозки грузов в черной металлургии за счет целесообразной загрузки производственных мощностей металлургических предприятий. Это дало возможность,

в частности, прекратить нерациональные перевозки листовой стали в рулонах с Новолипецкого металлургического завода для порезки на Череповецкий металлургический завод, рудных окатышей с предприятий Криворожского бассейна на Орско-Халиловский металлургический комбинат и на Череповецкий металлургический завод, листовой слабосортной и на Череповецкий металлургический комбинат на Новолипецкий металлургический завод, катаных слывов с Карагандинского металлургического комбината на ждановский завод «Лозовсталь» и с Челябинского металлургического завода на Днепротровский металлургический завод им. Петровского, толстолистовой стали в рулонах с Карагандинского металлургического комбината на Череповецкий металлургический завод и ряд других нерациональных перевозок.

В химической промышленности с 1976 г. прекращены перевозки двойного гранулированного сульфата с Уральского медеплавильного комбината в районы западной Урала, серной кислоты с Уфимского и Балаковского химзаводов на Алма-Атинский химзавод, гранулированной соли с Ангарского нефтехимического комбината в Пермскую обл. Значительно сокращены некоторые другие нерациональные перевозки. В частности, завод карбамида вместо Куйбышевского П/О «Азот» в районы Крайнего Севера, на Сахалин и Камчатку осуществляется теперь в основном с Ангарского нефтехимического комбината за счет увеличения мощностей по заготовке карбамида на этом комбинате, серная кислота на Магнитогорский металлургический комбинат доставляется с Уфимского, Саямского и Новокуйбышевского нефтеперерабатывающих заводов вместо поставки с Череповецкого химзавода и т. д.

Реализован ряд мероприятий по упорядочению перевозок грузов в промышленности строительных материалов, в том числе сокращение завозов сульфатостойкого цемента в районы Дальнего Востока с Чимкентского завода за счет организации его производства на местном Теплоэнергетическом заводе, а также цемента марки 200 с Криворожского и Днепродзержинского заводов в западном направлении за счет перевозок цемента с Каменец-Подольского завода в Днепротровскую и Запорожскую обл. Украинской ССР и т. д.

Мероприятиями по рационализации перевозок грузов на 1978 г. намечается прекратить перевозки нефти с Куйбышевской железной дороги на Украину в связи с вводом в действие трубопроводов Куйбышев — Лисичанск и Лисичанск — Кременчук, с Львовской железной дороги на Одессу в связи с вводом в эксплуатацию трубопровода Сингера — Одесса, со станции Татарская Западно-Сибирской железной дороги на Ферганский нефтеперерабатывающий завод в связи с организацией отгрузки нефти с эстакад Павлодарского нефтеперерабатывающего завода. Предусматривается увеличить транспортировку нефтепродуктов по нефтепроводам до 49,4 млн. т в 1978 г. против 45 млн. т в 1977 г.

Предусматривается увеличить производство в восточных районах страны пиломатериалов, шпала, фанеры, целлюлозы и других видов лесопроизведения, что позволит отказаться от перевозок на дальние расстояния 1,8 млн. м³ необработанной древесины. Намечены также мероприятия по рационализации перевозок грузов в металлургической промышленности, промышленности строительных материалов, грузов сельского хозяйства, пищевой и легкой промышленности. Осуществление мероприятий в 1978 г. позволит уменьшить перевозочную работу более чем на 30 млрд. т·км.

Большую экономию от удешевления перевозок можно получить за счет наиболее целесообразного распределения перевозок по видам транспорта с учетом эффективного использования каждого из них.

В последние годы была решена проблема освоения всего прироста добычи сырой нефти наиболее эффективным трубопроводным транспортом. Такая задача ставится и на перспективу. Перевозки нефти по железным дорогам уменьшаются. Так, если в 1975 г. было перевезено 58,3 млн. т, то по плану на 1978 г. намечается перевести 47 млн. т. Из планируемого на 1980 г. объема перевозок 640 млн. т — 600 млн. т будет перекачено трубопроводным транспортом. Однако недостаток мощностей трубопроводного транспорта на ряде направлений является причиной нерациональных перевозок сырой нефти по железным дорогам. Устранение перевозок сырой нефти по железным дорогам параллельно трубопроводам позволит сократить объем отравления нефти железнодорожным транспортом на 20—25 млн. т.

Остающиеся на железных дорогах потоки нефти по своим объемам либо не оправдывают создание дополнительных трубопроводных мощностей, либо относятся к особым сортам нефти, не подлежащим смешению с другими.

В отличие от сырой нефти перевозки нефтепродуктов железнодорожным транспортом ежегодно увеличиваются. В десятой пятилетке среднегодовой прирост составит 19 млн. т. Это создает большие трудности в освоении перевозок и настоятельно требует принятия мер по сокращению перевозочной работы и более рациональному распределению перевозок по видам транспорта.

Для повышения эффективности перевозок нефтепродуктов большое значение имеет развитие сети магистральных трубопроводов. В настоящее время из общего объема перевозок нефтепродуктов перекачка по трубопроводам составляет всего лишь 15,5%. Проведение мероприятий по развитию трубопроводного транспорта позволит увеличить его грузооборот.

Задачу относительного сокращения объемов перевозок нефтепродуктов можно решить за счет наиболее полного соблюдения оптимальных соотношений между объемами производства отдельных нефтеперерабатывающих предприятий и зонами потребления продукции. Экономически целесообразно приближение нефтепереработки к местам потребления. Поэтому нужно обеспечить децентрацию переработки нефти за счет ускорения строительства новых заводов, ограничения и расширения мощностей ряда действующих заводов, снижения большой мощности некоторых заводов.

С целью освобождения железных дорог от неэффективных короткопробежных перевозок необходимо обеспечить строительство продуктопроводов общей протяженностью около 2 тыс. км до аэропортов некоторых крупных городов. Прокладка продуктопроводов для перекачки топочного мазута от нефтеперерабатывающих заводов до ближайших ТЭЦ и ГРЭС позволит сократить объемы перевозок железнодорожным транспортом, а создание раздаточных блоков на нефтеперерабатывающих предприятиях — переключить короткопробежные перевозки нефтегрузов с железнодорожного транспорта на автомобильный.

Снижение транспортных издержек достигается за счет более рационального распределения перевозок по видам транспорта, лучшего использования имеющихся водных путей, переключения части грузопотоков с прямого железнодорожного на смешанное железнодорожно-водное и прямое водное сообщение. В 1975 г. перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении составили 60,2 млн. т и грузооборот около 60 млрд. т·км, что в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом составило по отправлению и грузополучению 1,9%. Однако за последние два года намечается тенденция к относительному сокращению этих перевозок, и в 1977 г. они составили в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом 1,8%.

Несвоевременный вывоз грузов из портов перевалки вызывает справедливые претензии грузоотправителей и получателей грузов, которые в ряде случаев отказываются осуществлять перевозки в смешанном сообщении. Поэтому одна из важнейших задач дальнейшего развития указанных сообщений — ускорение сроков доставки грузов путем обеспечения полного и своевременного вывоза грузов из портов перевалки.

В настоящее время параллельно водным путем в прямом железнодорожном сообщении перевозится большое количество грузов, в том числе уголь, руда, металлургические шлаки, серное сырье, частная руда, лесные грузы и апатитовые концентраты. Для обеспечения их перевозок в прямом железнодорожно-водном сообщении необходимо при разработке перспективных планов предусмотреть развитие существующих и строительство новых портов по перевалке указанных грузов на речном транспорте.

При соответствующем развитии портов объем перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-речном сообщении можно увеличить примерно на 70—80%, и этим самым относительно сократить общую потребность железнодорожных перевозок более чем на 1%.

Улучшение распределения перевозок между видами транспорта достигается за счет переключения короткопробежных перевозок с железнодорожного на автомобильный транспорт. В настоящее время по железным дорогам на расстоянии до 50 км перевозится 380 млн. т и до 100 км — около 700 млн. т. Как правило, перевозить груз на короткие расстояния эффективно автомобильным транспортом (по сравнению с железной дорогой), если на пути следования имеются дополнительные перегрузочные операции. Большие потоки грузов вывозятся (по сравнению с автоперевозками) перевозят по железной дороге транспортом на короткие расстояния с подъездного пути в пункте отправления на подъездной пути в пункте назначения. Поэтому значительная часть железнодорожных перевозок, осуществляемая на малые расстояния, по экономическим показателям рациональна. Основные массовые виды продукции (уголь, руда, нефть, кокс, торф и пр.) доставляются железной дорогой по схеме «подъездной путь — железная дорога — подъездной путь», где сферы целесообразного применения автомобильного транспорта практически равны нулю.

Оrientировочная оценка по всей сети железных дорог показывает, что по экономическим показателям целесообразно переключить с железнодорожного на автомобильный транспорт порядка 90—100 млн. т грузов с грузооборотом 5—6 млрд. т·км, что позволит в отраслях народного хозяйства сэкономить около 150 млн. руб. в основном за счет сокращения поргужоно-разгрузочных операций. Высвобожденный парк вагонов сможет выполнять в 6—7 раз большую перевозочную работу.

Снижение массовых потоков грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт пока не представляется возможным как по экономическим соображениям, так и по санитарным и градостроительным условиям, а также из-за большого дефицита жидкого топлива, автомобилей и трудовых ресурсов. Необходимо проработать вариант освоения массовых потоков грузов на короткие расстояния конвейерным и пневмоконвейерным транспортом или канатно-подвесными дорогами.

Ведичина транспортных издержек народного хозяйства зависит от размещения и специализации промышленного производства по районам страны, степени приближения предприятий к источникам сырья, топлива и пунктам потребления готовой продукции, от характера межрайонного обмена. Следовательно, при решении вопросов выбора местоположения новых промышленных предприятий, увеличения выпуска продукции на действующих предприятиях, освоения новых природных богатств, совершенствования структуры промышленного производства, развития

специализации и кооперирования нужен правдивый и всесторонний учет транспортного фактора. Нацрела потребность в разработке и утверждении методики такого учета.

Важнейший стоимостной критерий рациональной территориальной организации промышленности — минимальные совокупные затраты на производство и транспортирование продукции в пунктах потребления. В целях сокращения транспортных издержек при перспективном планировании следует предусматривать:

строительство новых и развитие действующих мощностей нефтеперерабатывающих заводов в районах, испытывающих наибольший дефицит нефтепродуктов, максимальное переключение перевозок нефти и нефтепродуктов на трубопроводный транспорт;

оптимизацию топливных режимов работы электростанций с учетом возможности увеличения добычи угля отдаленных месторождений, а также развития газовой, нефтеперерабатывающей и местной торфяной промышленности;

максимальное сокращение перевозок проката черных металлов между основными металлпотребляющими районами Юга, Урала и Сибири, прекращение дальних межрайонных перевозок стали для передела, заготовок для переката и чугуна за счет устранения имеющихся у отдельных предприятий диспропорций металлургических переделов;

ускорение развития лесобаратающей промышленности в Сибири для соответствующего сокращения дальних перевозок лесоматериала в западном направлении, а также расширение заготовок пиловочника в районах Дальнего Востока для экспорта;

развитие в целесообразных пределах в каждом экономическом районе производства всех видов продукции, для которых имеются внутренние ресурсы и недостаток которых вызывает излишние дальние и восточные перевозки. Относительное сокращение перевозочной работы достигается за счет брикетирования угля, уменьшения влаги в обогащенном угле, снижения удельных норм расхода топлива и материалов на единицу продукции, обогащения руд (железных и цветных), применения новых технологических процессов в черной металлургии, внедрения эффективных заменителей и т. д. Следовательно, при решении вопросов технического прогресса в отдельных отраслях народного хозяйства следует учитывать возможность сокращения массы перевозимых грузов, что позволяет уменьшить затраты на транспорт.

Важным условием и предпосылкой снижения транспортных издержек народного хозяйства является снижение издержек транспорта или себестоимости перевозок. Подробное рассмотрение путей снижения себестоимости перевозок выходит за рамки поставленной задачи, поэтому здесь уместно только отметить, что уровень издержек транспорта и себестоимости перевозок зависит от состояния развития и внедрения технического прогресса на самом транспорте. К числу основных направлений развития транспорта, позволяющих получить существенную экономии издержек, следует отнести: внедрение комплексной механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и путевых работ; расширение перевозок грузов в контейнерах, в пакетах и на поддонах; специализацию и развитие структуры транспортных средств в соответствии со структурой перевозимых грузов, соблюдение правильных пропорций между пропускной и провозной способностью отдельных видов транспорта, между развитием подвижных транспортных средств и постоянными устройствами транспорта.

Резиором сокращения себестоимости перевозок на железнодорожном транспорте может быть и сокращение кружных перевозок.

Недостаток пропускной способности на ряде направлений является одной из причин кружности перевозок. Другая причина — направление грузов по более дальнему, но более экономичному пути. Третья — зани-

тересованность железных дорог в перевыполнении плана по тонно-километрам, так как отклонения фактического грузопротока от кратчайшего тарифного пути и настоящие время учитываются в тарифных тонно-километрах и принимаются для распределения доходов между железными дорогами. Проведенные выборочные обследования показали, что отклонение фактического пути от кратчайшего составляет 12—25%. Целесообразно в целях определения потерь от кружных перевозок и разработки мероприятий по их устранению организовать учет кружных перевозок, выделив из них экономически оправданные и возникающие из-за недостатков пропускной способности. Такой учет позволит в последующем разработать и осуществить меры по устранению нерациональных кружных перевозок, увеличивающих среднюю дальность и транспортные издержки народного хозяйства.

Сокращение транспортных издержек народного хозяйства — важный резерв в повышении эффективности общественного производства, и ему должно уделяться большое внимание со стороны всех организаций, занимающихся планированием перевозок и развития транспорта.

РЕЗЕРВЫ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Н. Коженников,
инж. подотдела Госплана СССР

Речной транспорт — важная составная часть транспортной системы СССР. Внутренние водные пути нашей страны, используемые для судоходства, имеют самую большую протяженность в мире — 146 тыс. км. Они располагают такими мощными магистральными реками, как Волга — протяженностью около 3000 км, Лена — 4125, Обь — 3512, Иртыш — 3340, Енисей — 3390, Днепр — 1000 км и др. За последние десятилетия осуществлены крупные проекты реконструкции и развития водных путей. След за достижением в годы первых пятилеток Беломорско-Балтийским каналом и каналом им. Москвы в послесовенный период в короткие сроки сооружеи Волго-Донской судоходный канал протяженностью 101 км с одиннадцатью шлюзами, создан заново Волго-Балтийский водный путь длиной 840 км с семью гидроузлами, которые заменили 38 старых, низконапорных плотин с малобаритными шлюзами. Перестроена Москворецкая шлюзованная система.

Огромное преобразующее значение для создания внутренних глубоководных путей на магистральных реках европейской части страны имело сооружение Рыбинской, Горьковской, Куйбышевской, Саратовской и Волгоградской гидроэлектростанций на Волге, Камской и Воткинской — на Каме, Днепровской, Киевской, Каменской, Кременчугской, Днепродзержинской, Каховской — на Днепре, Цимлянского и Николаевского гидроузлов на Дону с крупными водохранилищами.

С окончанием в ближайшие годы строительства Чебоксарской и Нижне-Камской гидроэлектростанций в Волжско-Камском бассейне и Константиновского гидроузла на Дону с последующим сооружением плотины с шлюзом в станице Балатской будет полностью завершено создание единой глубоководной системы с устойчивыми глубинами до 4 м.

В больших масштабах выполняемы и осуществляются работы на Востоке страны по реконструкции и совершенствованию водных путей сообщения на Иртыше, Оби, Енисее, Ангаре, Лене, Амуре и их притоках.

Глубины на основных путях большинства этих рек увеличены примерно в 1,5 раза.

Реконструкция водных путей открыла громадные возможности для эффективного использования в транспортных целях. За 1951—1960 гг. прирост грузооборота речного транспорта составил 53,4 млрд. т·км, 1961—1970 гг. — 74,4, а за период 1971—1980 гг. составят около 100 млрд. т·км. В 1978 г. речным флотом должно быть перевезено свыше 530 млн. т грузов, и в их числе около 60% строительных, 16,5 — круглого леса и пиломатериалов, 7,2% — нефти и нефтепродуктов, а также большое количество угля, руды, минеральных удобрений, оборудования, промышленных и продовольственных товаров. Из этого количества около 80% составляют грузы союзных и союзно-республиканских министерств.

Многочисленные населенные пункты магистральных рек и их притоков, ряд крупных экономических районов, имеющих важное государственное значение, таких, как Западная Сибирь и север Тюменской обл., Красноярский край, и в частности Норильский горно-металлургический комбинат, золотодобывающая и алмазная промышленность Якутской АССР непосредственно связаны с речным транспортом, который является для них основным, а в большинстве природных пунктов единственным видом транспорта, доставляющим все необходимое для строительства новых и работы действующих предприятий, промышленности и продовольственные товары для жителей городов и поселков. В navigation 1978 г. только для нефтяной и газовой промышленности Западной Сибири доставляется по рекам Иртышу, Оби и их притокам около 13 млн. т различных грузов.

Речной флот осуществляет во всевозрастающих объемах перевозки экспортных и импортных грузов — лесных материалов, нефти, оборудования, промышленных товаров, бокситов (без перевалки в устьевых местах) между портами Волги, Камы, Днепра, Дона, Шексны и морскими портами социалистических, а также ряда капиталистических стран, Балтийского, Черного, Средиземного и других морей, в судах смешанного речного и морского плавания типа «река — море». Продолжают развиваться перевозки в этих судах грузов между Белым и Балтийским морями, портами Волги и Каспия и т. п. Общий объем их достиг 20 млн. т.

Для обеспечения перевозок осуществляется строительство современных, экономичных самоходных и несамоходных грузовых и пассажирских судов, буксиров-толкатей для секционных и других составов, судов технического и вспомогательного флота, плавучих кранов. За девятую пятилетку построено и поставлено речному флоту общего пользования 1150 самоходных и несамоходных судов общей грузоподъемностью 1150 тыс. т и несамоходных — 1790 тыс. т. В десятую пятилетку намечено поставить такое же количество самоходных грузовых судов и несамоходных в 1,4 раза больше.

В истекшую пятилетку реконструированы и построены в речных портах в Остерово, Лесосибирске, Тобольске, Салехарде, Колпашево, Архангельске, Перми, Запорожье и других пунктах высоко механизированные причалы общей протяженностью 8,6 тыс. м с подъездными автомобильными и железнодорожными путями, складами и другими необходимыми обустройствами. На ряде предприятий черной и цветной металлургии, химической, нефтяной, газовой и машиностроительной промышленности, строительных материалов, базех Сельхозтехники и строительных организаций построены и действуют причалы для погрузки и выгрузки грузов из речных судов.

Эти успехи — не только показатель количественного роста; они являются результатом совершенствования водных путей, флота, портового

хозяйства, судоремонтной базы. Ныне строятся и эксплуатируются на внутренних водных путях самоходные сухогрузные суда и танкеры грузоподъемностью по 5 тыс. т, нефтеудовым грузоподъемностью по 2700 т, секционные составы грузоподъемностью в 22 и 36 тыс. т с буксирами-толкатями мощностью 2—4 тыс. л. с., перерабатывающие комплексы в портах большой пропускной способности для навалочных и других грузов. На речном транспорте сложились опытные кадры судоводителей, портновиков, работников заводов и верфей, хозяйственных руководителей. Почти каждый пятый из числа работающих имеет высшее или среднее специальное образование.

Но нынешнее состояние транспортного обеспечения промышленности, сельского хозяйства, строительства настоятельно требует дальнейшего совершенствования работы и повышения роли речного транспорта в экономике страны, более интенсивного использования в первую очередь глубоководных магистральных путей для перевозок массовых и других народнохозяйственных грузов, максимальной мобилизации резервов провозной способности флота, мощностей портов, устранения узких мест. Однако задания десятой пятилетки выполняются не всеми союзными республиками. Так, при выполнении Украинской ССР, Белорусской ССР, Казахской ССР, Молдавской ССР и Латвийской ССР установленных заданий по грузообороту речной транспорт Российской Федерации, на долю которого приходится более 90% речного грузооборота страны, не выполняет показателей, установленных пятилетним планом. В 1977 г. задание по грузообороту невыполнено на 5%. По разным причинам не выполнен план по перевозкам нефти и нефтепродуктов, лесных грузов в судах, каменного угля, цемента, руды, серного сырья, а также грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, не обеспечен завоз грузов в установленных объемах в Якутскую АССР и северные районы Западной Сибири.

Вместе с объективными причинами (падение глубины на Доне и Иртыше) на невыполнение планов сказалось ухудшение технического состояния флота, неудовлетворительное его использование в ряде пародов. Например, в одном из крупнейших пароходств — Волжском объединенном, которое выполняет более 20% всей работы речного транспорта, производительность как самоходного, так и несамоходного флота в прошлом году была на 4% ниже, чем в 1976 г. Большие потери провозной способности флота происходят вследствие возрастания порожних пробегов судов, а также из-за простоев под погрузкой, выгрузкой и в ожидании их, особенно на причалах промышленных предприятий и баз снабжения нефтью и газовой промышленности, цветной металлургии, строительных материалов и т. д.

Между тем, как показывают расчеты Министерства речного флота РСФСР, имеется много грузов, перевозки которых по Волге, Каме, а также другим рекам позволили бы использовать порожние пробеги судов, значительно разгрузить железнодорожный транспорт. В частности, речной флот мог бы обеспечить увеличение до 4 млн. т перевозок западносибирской нефти по Волге и Каспию на бакинские нефтеперерабатывающие заводы (с перегрузкой в Сызрани), организовать доставку водным путем до 6 млн. т топочного мазута на Новокавказскую, Джержинскую, Волго-Донскую, казанские и другие тепловые электрические станции, расположенные в приволжских портах.

Министерство промышленности строительных материалов СССР, Министерство строительства СССР и Госбаз СССР должны осуществить мероприятия, утвержденные еще в 1970 г., по увеличению с 0,8 до 2,5 млн. т перевозок речным транспортом цемента с волжских, Сengi-левского и Воскресенского заводов, в том числе реконструкцию и строительство причалов в пунктах погрузки, сооружение элеваторов

с причалами в Калинин, Ярославле, Горьком, Казани и Москве для приема цемента из речных судов.

Велика потребность в резком увеличении перевозок по водным путям сибирского леса через порты Камы на Нижнюю Волгу для снабжения промышленных предприятий и строек, находящихся на юге страны, а также ряда других народнохозяйственных грузов.

Совершенно очевидно, что организация дополнительных перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении требует затрат на увеличение действующей и создание мощностей новых перевалочных пунктов. Но это нужно сделать, так как в конечном счете будут получены значительные перевозочные ресурсы и существенный экономический эффект за счет высвобождения многих тысяч железнодорожных вагонов, сокращения транспортных издержек, а, что особенно важно, будут обеспечены необходимые условия для ритмичной работы предприятий промышленности, сельского хозяйства, осуществления товарооборота.

Для интенсивного использования речного транспорта, дополнительного освоения по речным путям многочисленных грузопотоков нефти и нефтепродуктов, каменного угля, лесных и химических грузов, цемента, руды, химических удобрений, минерально-строительных материалов, общее количество которых сегодня оценивается ИКТП при Госплане СССР в десятки миллионов тонн, следует наряду с улучшением использования флота ускорить темпы строительства судов, и в первую очередь более эффективных речных составов для глубоководных магистральных путей.

Министерство судостроительной промышленности — основной поставщик судов — не полностью поставляет суда по принятой номенклатуре и в запланированном количестве, не удовлетворяет потребности речного транспорта в строительстве тоннажа для речных составов.

За первые два года десятилетия пародовства речного флота недополучили сухогрузного тоннажа более чем на 50 тыс. т. Из общего тоннажа несамостоятельных судов, поставляемых речному флоту, предприятия указанного министерства выпускают только около 30%, а остальные строятся на судоремонтных заводах и верфях Министерства речного флота РСФСР и органов речного транспорта союзных республик, не укомплектованных необходимым металлообрабатывающим оборудованием и спусковыми устройствами. Наиболее нужным и экономичным для центральных речных бассейнов страны несамостоятельный тоннаж для большегрузных составов Министерством судостроительной промышленности не строится. Медленно ведется подготовка к строительству буксиров-толкатей мощностью по 3000 л. с.

Стоит серьезная задача, требующая неотложного решения, по совершенствованию структуры речного флота, ускоренному строительству флота для крупнотоннажных составов (в том числе барж-приставок для самоходных сухогрузных судов), соответствующих по своим характеристикам и осадке мощным глубоководным путям, перевозка грузов в которых на большинстве магистральных рек на 15–20% дешевле, чем на грузовых теплоходах, и при этом требуется на 20–30% меньше топлива, чем для самоходных грузовых судов на единицу перевозочной продукции.

Для развития перевозок по внутренним водным путям важное значение имеют речные порты. На их строительство ежегодно выделяются значительные средства. Однако нередко сроки выполнения работ, осуществляемых Министерством транспортного строительства, не выполняются, ввод в действие мощностей переносится на более поздние сроки. Так, в частности, обстоит дело с реконструкцией первого и второго грузовых районов Осетровского порта, со строительством комплексов по перегрузке апатитового концентрата в Астраханском порту.

Вместе с тем ряд построенных портов — в Перми, Волгограде, Ульяновске, Горьком и других городах иногда работает в период навигации не на полную мощность, в основном из-за неполадки железными дорогами вагонов под перевалочные грузы. В ряде случаев площадки и склады портов по этой причине уже к середине навигации оказываются перегруженными, что нарушает технологический процесс портуально-разгрузочных работ, механизированные механизмы и приводит в конечном счете к простоям судов и снижению перевозок грузов речным транспортом.

В конце навигации прошлого года осталось в портах в ожидании вывоза железнодорожным транспортом около 7,5 млн. т различных грузов, почти половина из которых ожидала вагонов даже в марте текущего года. Такое положение сдерживает предприятия и стройки от передачи грузов на речной транспорт, использование прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения для доставки упомянутых грузов.

При современных мощных средствах механизации перегрузочных работ в портах следует по примеру передовых транспортных узлов, в частности Ленинградского узла (работющего по названию узла — непрерывным планам-графикам), шире внедрять, где это технологически возможно, перевозки и перегрузки грузов по прямому варианту судно — вагон — судно. Такой портовый вагон сможет обеспечить более быстрое, своевременное продвижение к потребителям грузов, перевозимых в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, сохранность их качества, сократить транспортные издержки.

Установление четкого взаимодействия железнодорожного и речного транспорта с введением поощрительной системы за своевременный вывоз грузов из портов — важный резерв увеличения перевозок речным флотом. Очевидно, назрела необходимость планирования смешанных железнодорожно-водных перевозок грузов в государственном масштабе.

Немаловажное значение в обеспечении перевозок имеют причалы приречных предприятий и баз снабжения, их развитие.

В 1978–1980 гг. предусмотрено строительство на реках Западной Сибири пяти портов общего пользования и сооружение причалов на базах нефтяной и газовой промышленности в восьми пунктах для выгрузки грузов, доставляемых речным флотом. Строительство части из них уже начато. Осуществляется сооружение причалов на строительстве Тобольского нефтехимического комплекса. Решено построить причалы на предприятиях цветной металлургии, угольной промышленности, строительных материалов на реках Лене и Алане.

Однако это небольшая часть практических мер по важной проблеме, решение которой в сравнительно короткий срок позволило бы поднять использование речного флота, а главное, получить дополнительные перевозочные ресурсы для создания запасов топлива, сырья, строительных материалов на предприятиях и стройках в летней и осенней периоды навигации и своевременно отгружать поточную продукцию, когда железнодорожный транспорт особенно загружен перевозками сельскохозяйственных и прочих грузов. Между тем некоторые министерства медленно решают также вопросы. К примеру, Министерство черной металлургии СССР длительное время не приступает к постройке второй очереди промышленного порта с конвейерными трамваями на Череповецком металлургическом заводе, с вводом в действие которого будет возможно более чем в 4 раза увеличить доставку железорудного концентрата с Ковдорского и Оленегорского горно-обогатительных комбинатов (Кольский полуостров) по Волго-Балтийскому водному пути на этот завод для текущего потребления и создания зимних запасов. Это же

министерство не строит причала на Днепродзержинском заводе, не использует глубоководный путь Днепра для доставки металлических окатышей на завод с Кременчугского горно-обогатительного комбината, где причал для этого практически готов.

Министерство промышленности строительных материалов СССР из года в год откладывает строительство на Черноморском цементном заводе причала для отгрузки цемента по Оби, добиваясь перевозка его железнодорожным транспортом. Ряд предприятий химической, машиностроительной, лесной и целлюлозно-бумажной промышленности, расположенных вблизи Волги, Камы, Оки и других рек, не используют богатых возможностей для перевозки принадлежащих им грузов по водным путям.

Усиление погрузки и разгрузки судов, сокращение их простоев могло бы в значительной мере содействовать сосредоточению в ведении речных пароходств или портов общего пользования тысяч плавучих кранов, принадлежащих различным организациям. Создание в речных бассейнах хозрасчетных предприятий по обслуживанию различных пунктов погрузки и выгрузки грузов плавучими кранами, на наш взгляд, улучшило бы маневрирование и использование последних.

В целях улучшения управления речным транспортом необходимо усилить роль Института комплексных транспортных проблем при Госплане СССР в разработке мер, направленных на максимальное использование внутренних водных путей для перевозок грузов и разгрузки железных дорог, комплексное развитие пунктов перевалки грузов с железнодорожного на речной транспорт и с речного — на железнодорожный, на строительстве (где это экономически обосновано) причалов на действующих, проектируемых и вновь строящихся предприятиях и базах.

За последнее время осложнилось положение с перевозками грузов по малым рекам. В первые послевоенные годы одним из путей решения транспортной проблемы явилось интенсивное использование этих рек пароходствами, строительство малотоннажного флота. Были созданы Главное управление по транспортному освоению малых рек и соответствующие управления в пароходствах при обл(край)исполкомах. Позже все названные организации были упразднены. Со стороны органов речного транспорта общего пользования не проявляется необходимой заинтересованности в этом деле, так как перевозки по малым рекам затруднительны и снижают общие показатели работы и использования флота, повышают себестоимость.

Между тем потребность в перевозках по малым рекам непрерывно возрастает. В Российской Федерации на малых реках, особенно на их мелководных участках, в значительном количестве перевозят грузы организации лесной, нефтяной, газовой и ряда других отраслей промышленности, строительства, геологических экспедиций на собственном флоте.

Улучшение использования ведомственного флота на малых реках, повышение эффективности его работы и сосредоточение части судов этого флота, кроме занятого на технологических работах, в ведении речных пароходств явится еще одним резервом увеличения перевозок речным транспортом.

В соответствии с решениями XXV съезда КПСС осуществляется работа по продлению навигации в ряде речных бассейнов. На водных путях и водохранилищах Волги, Камы, канала им. Москвы такая работа уже дает свои результаты. Наступает новый этап: с постройкой и передачей в эксплуатацию в текущем году шести мощных ледоколов грузоподъемностью 4,5 тыс. л. с. намечено начать продление навигации на глубоководных участках сибирских рек Енисея и Иртыша и усилить ле-

докольный флот Волги и Волго-Балтийского водного пути. Намечено к 1980 г. продлить навигацию на основных магистральных путях Волжско-Камского бассейна на среднем на 10—15 дней, что позволит перевезти для народного хозяйства дополнительно десятки миллионов тонн грузов.

Лучшему использованию внутренних водных путей для удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках будет способствовать выполнение постановления ЦК КПСС, принятого в марте 1978 г. «О трудовом содружестве коллективов моряков, железнодорожников, автомобилистов и речников в Ленинградском транспортном узле», в котором ЦК компартий и советам министров союзных республик, крайкомам и обкомам партии рекомендовано образовать в течение 1978 г. при край(обл)исполкомах, и в первую очередь в крупных промышленных центрах, комиссии по координации работы различных видов транспорта для обеспечения согласованной их деятельности.

На реках страны идет навигация третьего года десятой пятилетки. И очень важно, чтобы судостроители усилили темпы постройки судов, машиностроители увеличили, своевременно изготовили и поставили на заводы и верфи двигатели и запасные части, средства механизации для портов и причалов предприятий и баз снабжения. Вместе с тем нужно, чтобы и строители Министерства транспортного строительства и других строительных министерств (там, где это запланировано) ускорили реконструкцию и строительство причалов, складов, подъездных путей, монтаж перегрузочного оборудования и обеспечили своевременный ввод их в действие.

ПРИМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИХ МЕТОДОВ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В ПЛАНИРОВАНИИ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Н. Королев,

зам. министра автомобильного транспорта РСФСР

Один из самых быстроразвивающихся и перспективных видов транспорта — автомобильный. В нем занято почти 8 млн. чел. Свыше 320 тыс. автомашин, автобусов и автомобилей министерства обеспечивают перевозку 7,5 млн. т народнохозяйственных грузов и более 55 млн. пассажиров в сутки. Поэтому понятно то большое внимание, которое руководство министерства уделяет совершенствованию управления данной отраслью народного хозяйства, применению в планировании электронно-вычислительной техники и математических методов.

В 1968 г. на базе вычислительного центра Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ) был создан Главный вычислительный центр. Среди основных его задач была разработка автоматизированных систем управления автотранспортом на всех уровнях руководства. Для координации работ по их внедрению организовано специальное подразделение — Главспецлиттранс. В настоящее время в состав технической базы АСМ министерства входят Главный вычислительный центр и 25 кустовых, которые имеют 79 электронно-вычислительных машин.

Все вычислительные центры, машинно-очетные установки и средства технологической связи используются как единый технический комплекс. Исходные данные (первичная информация) собираются и обрабатываются в информационно-диспетчерских центрах (ИДЦ), передаются по каналам связи на следующую ступень (кустовой вычислительный центр КВЦ) и далее в центр всей системы — Главный вычислительный центр для получения окончательных результатов. В целях повышения ответственности вычислительных центров за внедрение средств вычислительной техники на автопредприятиях и усиления ее влияния на уровень управленческой деятельности министерство закрепляло за ними определенные транспортные управления.

За девятую пятилетку и два года десятой пятилетки в Минавтотрансе РСФСР сложилась в эксплуатации 21 АСУ, в том числе первая очередь верхнего уровня (ОАСУ), 12 АСУ транспортных управлений (АСУ-ТУ), 2 АСУ технологическими процессами, 6 АСУП авторемзаводов. Системы управления, предусматривающие сбор и обработку информации с помощью средств связи и ЭВМ, решают более 100 задач в области перспективного и текущего планирования, оперативного регулирования транспортных процессов, материально-технического снабжения, капитального строительства, труда и заработной платы. Сейчас все оперативно-диспетчерское управление в министерстве осуществляется с использованием электронно-вычислительной техники.

Автоматизированные системы управления верхнего уровня (ОАСУ), территориальных транспортных управлений (АСУ-ТУ), авторемонтных заводов (АСУП), технологических процессов перевозок грузов и пассажиров в городах (АСУ-ГП) (диспетчерского управления автобусами — АСУ-А, таксомоторами — АСУ-Т, грузовыми автомобилями — АСУ-Г) создаются на единой математической, информационной и технической базе и образуют единую отраслевую «АСУ-автотранспорт».

Эта система строится на основе существующей системы управления путем совершенствования ее организационной структуры, установления рациональной степени централизации управления, четкой регламентации прав и обязанностей каждого звена и охватит все направления деятельности министерства.

ОАСУ предоставляет республиканским объединениям и аппарату министерства необходимую информацию о перевозках грузов и пассажиров, об освоении выделяемых капитальных вложений, по финансовым и другим вопросам (такая информация не только отражает текущее состояние работы транспортных управлений, но и позволяет прогнозировать выполнение важнейших показателей плана, что способствует своевременному предупреждению возможных сбоев в работе).

На ЭВМ выполняются расчеты многовариантных годовых и текущих планов транспортных управлений и республиканских объединений; планов перевозок грузов по министерствам и ведомствам — грузоотправителям и номенклатуре важнейших грузов и распределении подвижного состава по транспортным управлениям; потребности в автобусных и таксомоторных перевозках областей, краев, автономных республик.

В 1975 г. проведен расчет транспортного баланса по Горьковской обл., который дал возможность проанализировать транспортное обеспечение области, внести предложения по ликвидации излишков дальних перевозок, переключению поставок короткопробежных грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный, определению потребности в подвижном составе для выполнения сезонных перевозок. В десятой пятилетке такие расчеты намечено провести во всех крупных областях Российской Федерации.

В транспортных управлениях деятельность информационно-вычислительных центров направлена на решение задач по повышению эффективности использования подвижного состава. Среди них: разработка оптимальных маршрутов и графиков движения грузового и пассажирского транспорта, оперативных и сменно-суточных планов, выбор оптимальных вариантов закрепления потребителей за поставщиками однородного груза, грузоотправителей и грузооператоров за автотранспортными предприятиями. Одновременно рассчитывается необходимое количество автотранспорта для перевозок сельскохозяйственных продуктов по областям, производится оптимальное закрепление колхозов и совхозов за соответствующими пунктами, составляются часовые графики работы автомобилей.

Практика работы транспортных управлений показывает эффективность использования математических методов и электронно-вычислительной техники. Так, в Татарском транспортном управлении более 17 млн. т грузов (в том числе хлебоуборочные изделия, молоко, мясо, мука, пиво, строительные и другие торговые грузы), или 36% общего объема перевозок, в настоящее время осуществляется по графикам и планам, разработанным с применением ЭММ и ЭВМ. В комплексе с другими организационно-техническими мероприятиями решение задач по определению кратчайших расстояний между объектами, рациональному закреплению клиентуры за автопредприятиями, составле-

инно графиков развоза мелкопартионных грузов и др. позволили Татарскому транспортному управлению за 1971–1976 гг. повысить коэффициент использования пробега автомобилей на 9%, уменьшить среднее расстояние перевозок грузов на 8, сократить время простоя подвижного состава под погрузочно-разгрузочными операциями на 14%. Годовой экономический эффект достиг около 300 тыс. руб.

Применение рассчитанных на ЭВМ часовых графиков доставки зерна на хлебоприемные пункты в 30 районах Татарской АССР обеспечило сокращение простоев автомобилей в ожидании погрузки-выгрузки и позволило сэкономить около 200 тыс. руб.

Внедрение задач оперативного планирования технического обслуживания и ремонта автомобилей в сочетании с комплексом технических средств оперативного контроля позволило поднять коэффициент выпуска автомобилей на линию с 0,63 в 1970 г. до 0,71 в 1976 г. и сэкономить за это время более 260 тыс. руб. За годы девятой пятилетки в Татарском транспортном управлении улучшились все важнейшие технико-экономические показатели: выработка на одну среднесписочную автомашину повысилась на 39,8%, производительность труда — на 29,5, общие расходы на единицу транспортной продукции снизились на 3,9%.

С внедрением в 1976 г. единых суточных планов доставки зерна с токов на хлебоприемные пункты по часовым графикам, рассчитанным на ЭВМ, в 14 крупных районах Саратовской обл. простои автомобилей в ожидании погрузки-выгрузки снизились на 20–30%, их производительность повысилась на 15–20%. Из 1800 автомобилей, заправляемых на вывозку зерна, высвободено 450 для других нужд уборочного конвейера, что обеспечило дополнительную перевозку 6 млн. т сельскохозяйственных грузов. Экономический эффект за период уборки урожая в 1976 г. составил 286,6 тыс. руб.

Применение ЭВМ в оперативном планировании и управлении грузопотоками перевозками подготовило условия для разработки новых, прогрессивных форм организации и управления транспортным процессом, в том числе центров управления перевозками (ЦУП), приближенных к объектам массовых грузов и связанных с ЭВМ скоростной аппаратурой передачи данных для обмена соответствующей оперативной информацией с ИВЦ. Так, создание на железнодорожной станции Саратов-2 ЦУП железнодорожных контейнеров с использованием ЭВМ для оперативного планирования и управления завозом-вывозом контейнеров позволило повысить коэффициент использования пробега автомобилей-контейнеровозов на 4%, грузоподъемности — на 8, сократить время простоя под погрузкой-разгрузкой на 25, а среднее расстояние перевозки — на 8%. Одновременно уменьшены сверхнормативные простои вагонов и ускорена оборачиваемость контейнеров. Экономический эффект составил 1 тыс. руб. на каждый работающий автомобиль.

Привлечение транспортное управление за 1971–1976 гг. добилось повышения выработки автомобилей (в тонно-километрах) на одну среднесписочную автомашину на 47,1%, производительности труда на — 37,5, фондоотдачи — на 11,2, снижения расходов на 100 приведенных тонно-километров — на 16,1%. Годовой экономический эффект от применения ЭММ и ЭВМ в 1976 г. составил около 400 тыс. руб.

Опыт работы транспортных управлений, имеющих кустовые вычислительные центры, подтверждает, что с использованием последних при оперативном планировании перевозок массовых и мелкопартионных грузов снижаются непроизводительные пробеги грузовых автомобилей (на 10–15%) и значительно сокращаются их простои под погрузкой и выгрузкой. В частности, в Ленинграде планирование перевозок инертных грузов с помощью ЭВМ позволило уменьшить порожние пробеги машин на 19%. В Кировском управлении оптимальное за-

крепление автотранспорта за кирпичными заводами и песчано-гравийными карьерами обеспечило сокращение среднего расстояния перевозок грузов на 8%. В результате применения рассчитываемых на ЭВМ часовых графиков доставки зерна и сахарной свеклы на приемные пункты в 26 сельскохозяйственных областях Российской Федерации в 1976 г. производительность автомобилей повысилась на 10–16%.

Ввод в эксплуатацию первой очереди ОАСУ и автоматизированных систем управления автотранспортом в ряде транспортных управлений дал возможность производить многие трудоемкие расчеты в вычислительных центрах. На ЭВМ стали рассчитываться планы материально-технического снабжения и капитального строительства по министерству и целом и по транспортным управлениям. В 1976 г. в кустовых вычислительных центрах и машинно-счетных станциях обработано свыше 51 млн. путевых листов, более 70 млн. товарно-транспортных накладных. Расчеты показали, что комплексная обработка путевой документации снижает стоимость таких работ в среднем в полтора раза.

Значительное место в АСУ отводится выполнению учетных и аналитических работ, на долю которых приходится более 50% общего объема решаемых в кустовых вычислительных центрах задач. На ЭВМ обрабатываются основные виды статистической отчетности (с ежедневной, пяти- и десятидневной периодичностью) и за месяц выдается сводная информация о деятельности транспортных управлений. Всего отраслевой автоматизированной системой управления обрабатывается около 22% форм учета и отчетности.

Особое место в работе по внедрению автоматизированных систем управления автотранспортом на разных уровнях занимает автоматизация управления городским автобусным транспортом. В настоящее время применяется несколько видов таких систем, в том числе и диспетчерского управления автобусным движением (АСДУ-А). Несмотря на некоторые трудности доработки и сложность внедрения в эксплуатацию, эта система представляет собой действенный инструмент улучшения работы автобусных парков в городах. Промышленная эксплуатация ее в Омске показывает, что, обеспечивая оперативный контроль и управление городским автобусным движением, она позволяет рационально распределять автобусы по маршрутам, создает условия для значительного повышения эффективности использования подвижного состава и качества обслуживания пассажиров, увеличивая при этом объем перевозок на 8–10%.

В десятой пятилетке по сравнению с девятой объем работ по внедрению вычислительной техники увеличивается по министерству почти в 3 раза, а вычислительная мощность устанавливаемых ЭВМ возрастет примерно в 4 раза. Намечается создать 15 кустовых информационно-вычислительных центров и расширить вычислительные мощности, доведя суммарное быстродействие ЭВМ до 5–7 млн. операций в секунду. На основе типовых проектных решений планируется внедрить автоматизированные системы управления автотранспортом в 12 транспортных управлениях, ввести автоматизированные системы диспетчерского управления автобусами и таксомоторами в 15 крупных городах, сдать в эксплуатацию автоматизированные системы управления производством на 8 авторемонтных заводах и производственных объединениях.

Дальнейшее совершенствование получит ОАСУ: расширяются пакеты задач по 13 функциональным подсистемам, значительно увеличится удельный вес оптимизационных задач. Большое внимание уделяется росту объема комплексной обработки путевой документации и статистической отчетности.

В настоящее время решается проблема создания единого информационного, математического и технического обеспечения, с тем чтобы обеспечить unity подсистем в рамках всей системы и ОАСУ с республиканской автоматизированной системой управления «Россия». Проходит проверку разработанная Ленинградским филиалом НИИАТа методика определения экономической эффективности АСУ автомобильным транспортом, которая позволит оценить влияние мероприятий по совершенствованию управления на увеличение объемов перевозок и снижение их стоимости.

В процессе развития систем управления принята ориентация на методы руководства, направленные на совершенствование планирования перевозок, повышение оперативности управления, улучшение основных технико-экономических показателей работы автомобильного транспорта общего пользования.

К концу десятий пятилетки в Министерстве автомобильного транспорта РСФСР будет создана АСУ «Автотранспорт», охватывающая все уровни управления: министерство, крупные транспортные управления, авторемонтные заводы и производственные объединения.

Опыт работы по разработке и внедрению автоматизированных систем на автотранспорте общего пользования позволяет сделать и некоторые обобщения. Прежде всего следует отметить, что даже при наличии утвержденного Госкомитетом Совета Министров СССР по науке и технике типового технического задания на отраслевую АСУ отсутствовало единство в подходе к разработке информационно-математического обеспечения и выбора технических средств АСУ в министерствах автомобильного транспорта союзных республик. Это приводило к параллелизму в работе и, как следствие, к дополнительным затратам на проектирование и внедрение АСУ на автотранспорте общего пользования. Обнаружилось программная и техническая несовместимость создаваемых систем.

Анализ материалов исследований, проведенных в период проектирования автоматизированных систем управления в министерствах автотранспорта, практика работы по внедрению и использованию АСУ потребовали создания единого научного центра по разработке теоретических и экономических основ развития АСУ на автотранспорте — Научно-исследовательского и проектного института автоматизированных систем управления автомобильным транспортом общего пользования (НИПИАСУ АТ) в Казани. На него возложена не только координация работы министерств автомобильного транспорта союзных республик в области использования ЭММ и ЭВМ, но и подготовка предложений по решению крупных задач, обеспечивающих значительный народнохозяйственный эффект.

Одним из важнейших вопросов при использовании автоматизированных систем управления автотранспортом является преодоление несоответствия интересов (отсутствия равной заинтересованности) участников транспортного процесса «авторепартир — водитель — клиент». Для этого следует разработать экономический механизм, позволяющий морально и материально заинтересовать их особенно на начальной стадии внедрения АСУ.

Широкое использование ЭММ и ЭВМ на автотранспорте, и в первую очередь применение АСУ в технологии перевозок, т. е. внедрение АСУ-А и АСУ-Г, тормозится из-за сырья поставки Минприбором необходимого периферийного оборудования. По этой причине в 1976 г. не были сданы в промышленную эксплуатацию автоматизированные системы диспетчерского управления автобусным движением в Свердловске и Казани.

В настоящее время министерство принимает меры по созданию необходимых условий для более глубокого освоения инженерно-техническими и руководящими кадрами математических методов и электронно-вычислительной техники, широкого использования автоматизированных систем управления. Все это позволит значительно улучшить обслуживание народного хозяйства автоперевозками, максимально снизить материальные и трудовые затраты.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ В АСПР

Я. Уринсон,

к. с. п. н., специалист ЦВЦ Госплана СССР

В нашей стране накоплен опыт разработки и практического использования экономико-математических моделей. Фундаментальные исследования, положившие начало развитию трех важнейших направлений экономико-математического моделирования — межотраслевого анализа, макро моделирования, оптимального программирования, были выполнены советскими учеными, соответственно П. Поповым¹, Г. Фельдманом², Л. Канторовичем³. Эти исследования вывелись в тесной связи с практикой планирования. Первые два из указанных направлений развивались применительно к планированию на народнохозяйственном уровне. В частности, Г. Фельдман построил свою макроэкономическую модель с целью определения «...темпов роста потребления народных масс в зависимости от структуры народного хозяйства»⁴. При помощи этой модели выполнялись расчеты по обоснованию сводных показателей и пропорций в развитии экономики и процессе разработки генерального плана развития народного хозяйства СССР на 1930—1945 гг., которая осуществлялась комиссией Госплана СССР под руководством И. А. Ковалевского.

Таким образом, еще в период становления социалистического народнохозяйственного планирования закладывались основы применения экономико-математических методов в плановых расчетах.

Однако наибольшее развитие работы в области экономико-математического моделирования получили в конце 50-х — начале 60-х гг. Результатом его явились создание и экспериментальная проверка большого числа разнообразных экономико-математических моделей, что вместе с совершенствованием методологии планирования (в соответствии с ростом масштабов и усложнением его объекта — народного хозяйства), с прогрессом вычислительной техники создало возможность массового

¹ «Базис народного хозяйства Союза ССР 1923—1924 гг.», Труды ЦСУ СССР, т. XXIX, М., 1926.

² Г. А. Фельдман. К теории темпов народного дохода «Плановое хозяйство», 1928, № 11, 12.

³ Л. В. Канторович. Математические методы в организации и планировании производства. Изд-во ЛГУ, 1939.

⁴ «Плановое хозяйство», 1928, № 11, с. 150.

использования экономико-математических моделей в практической работе над народнохозяйственным планом. Реальность практического осуществления этой возможности подтвердили и отдельные успешные попытки внедрения экономико-математических методов в практику планирования (построение первых плановых межотраслевых балансов, решение отдельных оптимизационных задач и др.).

Использование экономико-математических моделей в планировании требует соответствующей трансформации и самих моделей и технологий планирования на основе данных принципов, в интересах совершенствования методологии планирования. Принятое в начале 70-х гг. решение о создании АСПР ознаменовало качественно новый этап в развитии экономико-математического моделирования. Построение и применение экономико-математических моделей есть органическая часть единого процесса совершенствования планирования, который сопровождается преобразованием его технических, информационных и других средств в рамках соответствующих обеспечивающих подсистем.

Сейчас имеется эскизный проект АСПР, определяющий концепцию создания, основные положения, принципы и важнейшие характеристики системы; введена в эксплуатацию ее первая очередь. Однако некоторые важные вопросы в эскизном проекте или только поставлены, или решены лишь частично. Среди них есть и касавшиеся экономико-математических моделей как элемента методического обеспечения АСПР.

При подведении итогов премии в эксплуатацию первой очереди АСПР отмечалось, что расчеты по экономико-математическим моделям составляют лишь 20–25%. Это объясняется тем, что многие разработанные экономико-математические модели не имеют необходимого для использования в АСПР методического и информационного обеспечения.

Любая экономико-математическая модель представляет формализованное описание экономического объекта, которое позволяет лучше узнать известные его свойства или выявить новые. Однако не каждая модель находит эффективное применение в планировании. Кроме требования адекватности объекту моделирования, плановая модель должна давать возможность выполнять такие расчеты, результаты которых либо не могут быть получены без использования математических методов, либо не достигают без них требуемого уровня точности, сбалансированности, оптимальности. Вместе с тем с точки зрения практического использования в процессе разработки плана в условиях АСПР модель должна обладать рядом специфических качеств. Прежде всего она должна быть ориентирована на решение конкретных планово-экономических задач, предусмотренных методологией и методикой разработки плана. Отсутствие этого качества существенно снижает эффективность практического применения моделей, что можно проследить на примере межотраслевого баланса.

Межотраслевой баланс как формализованное описание экономики имеет в своей основе марксистско-ленинскую теорию расширенного воспроизводства и с методологической точки зрения представляет конкретизированную до уровня отраслей и продуктов модель классических марксовских схем воспроизводства. Как метод плановых расчетов, он является развитием и совершенствованием балансового метода — основного метода народнохозяйственного планирования. Все это создает предпосылки для его практического применения. Поэтому использование экономико-математических методов и вычислительной техники в практике народнохозяйственного планирования было связано с построением плановых межотраслевых балансов в конце 50-х — начале 60-х гг. С тех пор отделами Госплана СССР, его Главным вычислительным центром и НИИЗ при Госплане СССР проделана большая организационно-методическая работа по обоснованию прикладной схемы и модели

межотраслевого баланса, определению принципов и методов формирования исходной информации, подготовке машинных программ, ознакомлению широкого круга плановых работников с содержанием и возможностями межотраслевых моделей. Результаты этой работы нашли отражение в Методических указаниях к разработке государственных планов развития народного хозяйства СССР, специальный раздел которых посвящен развернутой натурально-стоимостной и укрупненной стоимостной межотраслевой модели. Они были положены в основу межотраслевых балансов, составленных в процессе подготовки девятого и десятого пятилетних планов. В последние годы разработаны также ряд вариантов динамического межотраслевого баланса с 18-отраслевой номенклатурой на долгосрочную перспективу.

Однако, несмотря на то, что при помощи этих межотраслевых балансов выполняются отдельные варианты и аналитические расчеты, они еще имеют весьма ограниченную сферу применения и, по существу, не играют активной роли в формировании плановых темпов и пропорций экономического развития. Это в значительной мере обусловлено тем, что существующее методическое и математическое обеспечение межотраслевых моделей предусматривает возможность решения одной-единственной задачи: заданы конечный продукт и матрица технологических коэффициентов, необходимо определить объемы производства (и капитальные вложения — для динамического варианта этих моделей). Такая постановка задачи приемлема лишь на завершающем этапе разработки плана, когда уже определены важнейшие нормативы материальных затрат, обоснованы и рассчитаны объем и структура розничного товарооборота, общественные фонды потребления и другие плановые показатели, т. е. когда план в основном уже составлен. Его решение в лучшем случае может служить вспомогательным средством проверки сбалансированности проектируемых показателей объемов производства и конечного использования продукции. Если ограничиться только таким применением межотраслевого баланса, то эффективность его использования будет значительно снижена. Метод межотраслевого баланса открывает более широкие возможности. Но для их реализации требуется разработка на основе межотраслевого баланса специальных модификаций межотраслевых моделей, нацеленных на решение конкретных планово-экономических задач. В этом случае составление межотраслевого баланса — не самоцель, а средство получения комплексной взаимосогласованной информации о развитии народного хозяйства, накапливаемой на машинных носителях в удобной для автоматизированной обработки форме. На базе этой информации непосредственно в ЭВМ формируются данные, используемые в процессе реализации той или иной модификации межотраслевой модели с целью решения конкретных задач, возникающих в процессе работы над планом.

Такой подход означает, что межотраслевой баланс рассматривается именно как метод плановых расчетов, а не как однозначная таблица «затраты — выпуск». В пользу такого подхода говорит и опыт практических расчетов, выполнявшихся сводным отделом перспективного планирования и Главным вычислительным центром Госплана СССР. В ходе этих расчетов решались такие задачи, как уточнение заданий пятилетнего плана на очередной год пятилетия и обоснование возможных путей преодоления дефицита отдельных ресурсов (на основе информации развернутого натурально-стоимостного межотраслевого баланса), оценка вариантов технической политики в отраслях, определение народнохозяйственных последствий различных вариантов распределения капитальных вложений между отраслями, проверка согласованности предложений министерств к проекту перспективного плана (на основе информации динамического стоимостного межотраслевого баланса,

разрабатываемого в разрезе 18 отраслей народного хозяйства и промышленности).

Рассматриваемый подход к использованию межотраслевого баланса в практике планирования требует создания более совершенных средств математического, технологического, информационного, методического и других видов обеспечения плановых расчетов. В частности, необходимо разработать соответствующие формы хранения информации и методы доступа к ней, программы формирования расчетных матриц для различных постановок межотраслевых моделей, достаточно развитый язык общения пользователя с ЭВМ, позволяющий реализовать диалоговый режим решения межотраслевых задач, и т. д. По нашему мнению, этим направлением работы следует уделить больше внимания при создании общесистемных и автономных обеспечивающих средств второй очереди АСПР.

Рассмотренные вопросы практического применения межотраслевого баланса не менее актуальны и для других экономико-математических моделей.

Другое важное требование, предъявляемое к прикладным моделям, состоит в том, что они должны обладать свойствами, позволяющими встраивать модельные расчеты в технологию планирования, т. е. быть технологичными.

Предназначенная для использования в практике планирования модель должна быть ориентирована на реальные возможности вычислительной техники и ее программно-математическое обеспечение. При этом модель следует формулировать в таком виде, который допускает возможность использования для ее решения стандартных алгоритмов и программ с учетом временных ограничений, накладываемых сроками разработки плана.

Проблема технологичности моделей имеет и другую, менее очевидную сторону. При создании первой очереди АСПР выяснилось, что многие прошедшие экспериментальную проверку и предлагаемые к внедрению в эксплуатацию модели действуют только «под пальцем» их авторов-разработчиков. Дело в том, что практические расчеты по модели часто связаны с необходимостью управления ее решением в процессе самих расчетов посредством введения или снятия отдельных ограничений, варьирования параметрами и т. д. Естественно, что с такой задачей легко справляется разработчик модели, являющийся специалистом в области экономико-математического моделирования, и эта же задача зачастую вырастает в трудноразрешимую проблему для пользователя модели, если тот не владеет в достаточной мере аппаратом моделирования. Главной проблемой не возникало бы, если, с одной стороны, разработчик модели еще при создании ее мог бы предусмотреть все возможные ситуации ее применения, а с другой — пользователь достаточно овладел бы аппаратом моделирования. Однако, по нашему мнению, такая ситуация не характерна для сегодняшнего дня и вряд ли возможна в будущем, что является естественным следствием общественного разделения труда.

При проектировании и внедрении последующих очередей АСПР следует обратить особое внимание на технологичность моделей, предназначенных для массового использования в практике планирования. Необходимо, чтобы в их создании и подготовке к эксплуатации участвовали специалисты различных органов, которые должны не только давать заказ на данную модель, но и более полно определять те ситуации, в которых при ее помощи будут выполняться плановые расчеты. В свою очередь, первоочередной обязанностью разработчиков прикладных моделей должно стать не только построение самой модели, но и создание методик и инструкций по управлению ею. В этом, на наш взгляд, резерв

повышения эффективности применения экономико-математических моделей в планировании.

С технологичностью прикладных моделей связано их информационное обеспечение. Здесь целесообразно рассмотреть тот случай, когда модель требует такой информации, которую невозможно получить, — такая модель просто не относится к числу прикладных. Она не может использоваться в практических расчетах, что не исключает, конечно, возможности ее применения в научных разработках.

Наиболее практически приемлемые те модели, реализации которых не требуют перестройки действующей системы статистической и плановой информации. Однако это, как правило, характерно только для моделей, позволяющих точнее, оперативнее выполнять задачи, уже решаемые в практике планирования. Если же модель позволяет решать принципиально новые задачи, то часто ее построение требует разработки новой или дополнительной переработки обычно используемой на практике информации. В этом случае целесообразность построения модели должна определяться сопоставлением эффекта, который может дать ее применение с точки зрения повышения качества плана, с затратами на создание исходной информации. Однако методы такого сопоставления пока не разработаны. На их создание, на наш взгляд, необходимо обратить особое внимание при решении проблемы эффективности АСПР в целом.

Во всех случаях, когда реализация модели требует получения новой информации, методика ее формирования должна создаваться вместе с самой моделью. Без такой методики модель не может считаться готовой к внедрению в эксплуатацию. Еще нередко случаются, когда научные институты или организации, разработчики модели и экспериментально проверив ее на основе образцов собранной исходной информации, считают работу законченной, предоставляя возможность решать вопросы сбора и подготовки исходной информации по модели ее пользователям. Чтобы исключить возникающие в связи с этим споры и разногласия между разработчиками и пользователями моделей, нужно, по нашему мнению, четко разграничить обязанности тех и других, установив, что разработчики модели снабжают ее и методиками сбора и подготовки исходной информации, а пользователи в соответствии с этими методиками осуществляют подготовку данных для расчетов по модели.

Рассмотренные вопросы относятся к разработке и применению в практике планирования отдельных экономико-математических моделей. Наиболее эффективное использование экономико-математических моделей в АСПР возможно при их объединении в единую систему. Именно в этой связи возникает ряд еще не решенных проблем. Достаточно сказать, что само понятие системы моделей до сих пор строго не определено. Иногда ее представляют как «семейство» моделей, применяемых для решения группы функционально связанных между собой задач. В других случаях считают, что модели, входящие в систему, должны быть согласованы информационно по своим входам и выходам; в третьих — требуют, чтобы объединения в систему модели были взаимосвязаны не только информационно, но и алгоритмически. Пока нет и достаточно общего метода комплексирования отдельных моделей, не созданы все необходимые для интеграции плановых расчетов общесистемные обеспечивающие средства.

Однако целесообразно отказываться от работы по уязвке отдельных расчетов и созданию системы моделей АСПР. К настоящему времени сложилось и нашло отражение в эскижном проекте АСПР определенное понимание содержания, функций и путей построения системы моделей, которое можно положить в основу проектных разработок второй очереди системы. В соответствии с ним построение системы моделей

АСПР не преследует цели создания полностью формализованного описания процесса разработки плана в целом, всех его разделов и показателей, т. е. такой системы, на вход которой подается исходная информация, а на выходе получается готовый проект народнохозяйственного плана. Дело в том, что возможность использования в планировании экономико-математических моделей и методов имеют предел, определяемый объективными и субъективными причинами. Первые состоят в том, что объект планирования — народное хозяйство — является очень сложной (в кибернетическом смысле) системой.

Субъективные причины заключаются в том, что не для всех принципиально познанных социально-экономических процессов и явлений найден адекватный математический язык их описания и разработаны практические реализуемые методы решения соответствующих задач.

Объективные и субъективные причины исключают возможность полностью формализованного описания экономической системы, а значит, и возможность построения всеобъемлющей системы моделей, которая охватывает все задачи, встречающиеся в процессе разработки плана. Плановые задачи, в основном локального характера (прямые расчеты, сводки, группировки, агрегирование данных, оптимизация в пределах автономной проблемы с количественно выраженной целью и ограниченным множеством альтернатив ее достижения); разрешимы при помощи соответствующих моделей на ЭВМ без непосредственного участия специалиста в выполнении расчетов. Более общие задачи (разработка балансов и их согласование, оптимизация в условиях конкурирующих целей и неопределимых альтернатив их достижения и др.) должны решаться при одновременном сочетании формализованных и неформализованных методов, а так называемом режиме диалога специалиста и ЭВМ, когда при помощи модели отбрасывается ограниченное число допустимых вариантов планового решения, а окончательный выбор остается за специалистом, ответственным за принятие решений. И, наконец, есть большая группа важных плановых задач, решение которых осуществимо только неформальными методами. К ним относятся разработка гипотез социально-экономического развития, формулировка целей, определение критериев оптимальности и др.

Такая, хотя и не очень строгая, классификация плановых задач помогает убедиться в невозможности прямого объединения экономико-математических моделей в замкнутую систему, обеспечивающую выполнение всего комплекса плановых расчетов. Необходимость сочетания формальных и неформальных методов в процессе разработки плана выступает в явном виде для задач второй группы приведенной выше классификации. Однако это требование характерно и для задач первой и третьей групп, так как независимо от того, решается задача формальными или неформальными методами, в результате ее выполнения вырабатывается определенная информация, которая должна учитываться при решении других задач.

Все плановые задачи непосредственно или косвенно связаны друг с другом. Отсюда следует, что определение, в соответствии с которым под системой моделей понимается их совокупность, включающая модели, применяемые для решения функционально взаимосвязанных задач, на наш взгляд, может быть распространено на систему моделей АСПР. Что касается требования установления информационных связей по входам и выходам между моделями, объединяемыми в систему, то оно неприменимо к системе моделей АСПР. В условиях автоматизированной (не автоматической) системы плановых расчетов интеграция моделей возможна только посредством их соединения через промежуточные звенья прямых плановых расчетов и элементы принятия неформализуемых решений. Поэтому для системы моделей АСПР непосредственное согла-

сование моделей по их информационным входам и выходам является лишь частным случаем. Точно так же и согласование расчетов по отдельным моделям может обеспечиваться строго формальными методами лишь в отдельных случаях и только в пределах ограниченных комплексов плановых задач.

Такое понимание системы моделей полностью отвечает концепции АСПР, в соответствии с которой она создается как система, где с помощью экономико-математических методов и вычислительной техники выполняются расчеты, позволяющие получить количественные характеристики того или иного варианта развития планируемого объекта. Плановые же решения принимаются с учетом результатов этих расчетов специалистами, отвечающими за разработку соответствующего раздела плана и за его сбалансированность и эффективность в целом. Вместе с тем указанный подход является достаточно реалистичной основой для того, чтобы перейти от дискуссий к практической работе по взаимной увязке отдельных моделей и созданию системы моделей АСПР.

Создаваемая система моделей должна соответствовать методологии разработки народнохозяйственного плана в условиях АСПР. В эскизном проекте системы и технических проектах сводных и отраслевых подсистем последняя представлена в виде соответствующих функционально-структурных схем. Поэтому исходным моментом разработки системы моделей АСПР должен стать анализ этих схем с целью выявления достаточно полного перечня задач, реализующих плановые функции, предусмотренные схемой разработки плана в целом и его отраслевыми разделами. Далее в этом перечне необходимо выделить неформализуемые и формализуемые задачи и для последних указать те экономико-математические модели, с помощью которых они могут решаться. В результате будет определено место каждой модели в процессе разработки плана, источники входной и адресаты выходной информации, последовательности и порядок расчетов, отвечающие проектируемой методологии разработки плана в условиях АСПР. Это позволит установить, во-первых, какие модели в процессе выполнения плановых расчетов функционируют автономно, во-вторых, какие непосредственно взаимодействуют с другими моделями и прямыми плановыми расчетами, а значит, могут быть объединены в комплексы автоматизированных расчетов. Вместе с тем независимо от того, выполняются ли расчеты по модели автономно или в комплексе с другими расчетами, все они должны базироваться на единых общесистемных средствах методического, информационного, технического и математического обеспечения.

При построении системы моделей АСПР следует учитывать, что к настоящему времени накоплен определенный научный задел в области разработки систем экономико-математических моделей. Некоторые из них, такие, как системы моделей многоступенчатой оптимизации экономики, уже прошла экспериментальную проверку, которая подтверждает плодотворность использованных при их построении подходов. Однако каждая из предлагаемых систем моделей в отдельности имеет свои преимущества и недостатки и решает ограниченный круг вопросов. Поэтому их, на наш взгляд, не следует рассматривать в качестве альтернативных вариантов системы моделей АСПР в том ее понимании, которое изложено выше. Вместе с тем отдельные элементы этих систем моделей, применяемые в них подходы и методы могут и должны использоваться при разработке системы моделей АСПР.

Рассмотренные вопросы в направлении работ не исчерпывают всей проблематики построения системы моделей АСПР. Формирование такой системы — многоступенчатый процесс, а сама система — непрерывно расширяющаяся совокупность моделей. С этой точки зрения внедренные в составе первой очереди АСПР экономико-математические модели мож-

но рассматривать как ядро будущей системы моделей АСПР. Упорядочение совокупности модельных расчетов во времени и по информационным связям, объединение отдельных моделей в блоки взаимосвязанных расчетов, расширение круга совместно функционирующих моделей за счет новых моделей, обеспечивающих решение задач по совершенствованию планирования, — все это определяет содержание процесса построения и развития системы моделей АСПР.

Последовательное выполнение задач взаимной увязки отдельных моделей и создание их единой системы — важная проблема проектирования второй очереди АСПР. Ее решение — необходимое условие повышения эффективности использования экономико-математических методов и вычислительной техники в практике планирования.

ХОЗРАСЧЕТ И ВНЕДРЕНИЕ НОВОЙ ПРОДУКЦИИ

В. Лихачев

На XXV съезде КПСС отмечалась необходимость совершенствования показателей, лежащих в основе оценки эффективности и качества работы предприятий. В Ответном докладе ЦК КПСС особо подчеркивалась актуальность выработки показателей, призванных соединять воедино интересы работника с интересами предприятия, интересы предприятия с интересами государства, побуждая брать (и, конечно, выполнять) напряженные планы, экономить ресурсы, снижать себестоимость и в то же время быстрее осваивать новые виды изделий, выпускать продукцию высокого качества и в нужном ассортименте¹. Для решения этой задачи требуется дальнейшее развитие экономической теории, и в частности методологии определения и согласования народнохозяйственной и хозрасчетной экономической эффективности новой техники.

В настоящее время имеется ряд предложений по данному вопросу². Последующая их разработка связана с преодолением следующих, на наш взгляд, наиболее сложных, методических трудностей. Нужно определить, во-первых, какие и в каком объеме затраты и результаты изготовителя и потребителя новой продукции следует учитывать при исследовании народнохозяйственного показателя экономической эффективности и, во-вторых, какие методы применять для перераспределения экономического эффекта между изготовителем и потребителем.

В данной статье уточняется формула расчета народнохозяйственного показателя экономической эффективности производства и внедрения новой продукции производственно-технического назначения и предлагается способ увязки народнохозяйственных и хозрасчетных интересов посредством специальной политики ценообразования и финансирования.

Расчеты основаны на следующих исходных положениях: продолжительность функционирования (T_n) дополнительных капитальных вложений (K_n , K'_n) в производственные фонды предприятий в связи с производством (K_n) или внедрением (K'_n) новой продукции больше срока службы (T_n) новой продукции, т. е. $T_n > T_n'$.

¹ Материалы XXV съезда КПСС. М., Политиздат, 1976, с. 60.

² Л. М. Гатояский. Научно-технический прогресс и экономика развитого социализма. Очерки политической экономики. М., «Наука», 1974; «Экономическое стимулирование научно-технического прогресса. Обзорная информация», сер. 2, вып. 2, Киев, УкрНИИДТИ, 1974, с. 21—22; В. Логвинов, В. Фельдман. Плановая и фактический эффект новой техники. «Вопросы экономики», 1975, № 11.

продолжительность функционирования K_n и K'_n определяет продолжительность производства дополнительного прибавочного продукта в отраслях изготовления и использования новой продукции, стоимость которого направляется на прирост прибыли у ее изготовителя и потребителя.

Время функционирования K_n , K'_n непосредственно связано с процессом их кругоборота. В процессе кругоборота может измениться их натурально-вещественная, но не стоимостная форма. Иначе говоря, K_n , K'_n в стоимостной форме действуют в течение бесконечно большого периода времени T_n , а срок службы продукции T_n — конечная величина, всегда меньшая или равная T_n .

Дополнительный прибавочный продукт производится в течение всего времени функционирования капитальных вложений K_n и K'_n . Брать при его подсчете меньший отрезок времени — значит не учитывать того, что в результате изготовления и внедрения новой продукции в любом будущем году (как бы далеко он ни находился) на удовлетворение конкретной потребности будет затрачиваться меньше общественно необходимого труда, чем при старой технике или технологии, а следовательно, и производится больше прибавочного продукта.

Производство дополнительного прибавочного продукта не прекращается при замене в будущем новой продукции на более перспективную, так как подобную замену следует планировать только при условии получения дополнительного прибавочного продукта относительно ранее достигнутого уровня, причем прирост прибыли не должен быть ниже нормативной величины.

В результате дополнительных капитальных вложений K_n прирост прибыли ΔP_i за T_n лет в сфере изготовления новой продукции равен

$$\Delta P_i = A_n \Delta P \sum_{i=0}^{T_n} \frac{1}{a_i}, \quad (1)$$

где A_n — годовой объем производства новой продукции в расчетном году ($i = 0$) в натуральных единицах. За расчетный принимается первый год окончания планируемого (нормативного) срока освоения производства новой техники.

ΔP — прирост прибыли от производства единицы новой продукции в расчетном году, руб.

a_i — коэффициент приведения затрат по фактору времени и определяется по формуле

$$a_i = (1 + E)^i, \quad (E = 0,1).$$

Предельное количество новой продукции A_n , насыщающей сферу потребления, зависит от годового объема ее производства A_0 и срока службы T_n . Величину A_n можно найти как разность между объемом производства новой продукции за T_n лет и количеством изношенной новой продукции за этот период.

$$A_n = \sum_{i=0}^{T_n} A_{ni} - \sum_{i=0}^{T_n} A_{di}, \quad (2)$$

где:

A_{ni} — годовой объем производства новой продукции в i -ом году, шт.;

A_{di} — годовой объем заменяемой изношенной новой продукции в i -ом году, шт.

По величине A_n определяются все дополнительные капитальные затраты сферы потребления, необходимые для приобретения новой продукции и ее внедрения.

Для упрощения расчета величины A_n примем, что срок службы каждой единицы новой продукции равен T_n ; использование новой продукции начинается со следующего года после ее выпуска; спустя период освоения производства T_0 годовая программа A_n выпуска новой продукции не изменяется.

С учетом таких допущений после преобразований формула (2) принимает следующий вид:

$$A_n = A_n T_n.$$

Итак, сфера потребления насыщается новой продукцией за период ее производства, равный сроку службы новой продукции T_n . Зная A_n , можно определить дополнительные капитальные затраты K'_n , связанные с внедрением новой продукции, выпускаемой изготовителем в течение T_n лет, по формуле:

$$K'_n = A_n K' \sum_{i=1}^{T_n} \frac{1}{a_i} \quad (3)$$

где: K' — дополнительные капитальные затраты на внедрение единицы новой продукции, руб.

Прирост прибыли в этой сфере $\Delta \Pi'$ от использования всего объема выпущенной продукции за T_n лет рассчитывается как

$$\Delta \Pi'_i = A_n \Delta \Pi' \left(\sum_{i=1}^{T_n} \frac{1}{a_i} + \sum_{i=2}^{T_n} \frac{1}{a_i} + \dots + \sum_{i=T_n} \frac{1}{a_i} \right) \quad (4)$$

где: $\Delta \Pi'$ — годовой прирост прибыли, получаемый потребителем единицы новой продукции, руб.;

$i = 1, 2, \dots, T_n$ — годы (следующие за расчетным) получения прироста прибыли в связи с внедрением новой продукции (собственно первого, второго и T_n -го года производства). После T_n -го года вся выпускаемая изготовителем новая продукция используется для замены изношенной.

Народнохозяйственный показатель экономической эффективности $E_{нп}$ суммирует все дополнительные капитальные вложения и производственные фонды изготовителя (K_i) и потребителей (K'_i) новой продукции с достигаемым результатом — приростом прибавочного продукта в сфере производства и использованием новой продукции в течение расчетного периода.

Дополнительные капитальные вложения в производственные фонды предприятий оправданы, если показатель их экономической эффективности выше нормативного уровня.

С учетом фактора времени это условие можно записать в виде неравенства (при $T_n \rightarrow \infty$)

$$E_{нп} = \frac{A_n \Delta \Pi \sum_{i=0}^{\infty} \frac{1}{a_i} + A_n \Delta \Pi' \left(\sum_{i=1}^{\infty} \frac{1}{a_i} + \sum_{i=2}^{\infty} \frac{1}{a_i} + \dots + \sum_{i=T_n}^{\infty} \frac{1}{a_i} \right)}{K_i + A_n K' \sum_{i=1}^{\infty} \frac{1}{a_i}} > \quad (5)$$

$$E_{нп} = \frac{K_i + A_n K' \sum_{i=1}^{\infty} \frac{1}{a_i}}{K_i + A_n K' \sum_{i=1}^{\infty} \frac{1}{a_i}} > \quad (5)$$

которое после преобразования можно выразить как

$$E_{нп} = \frac{A_n \Delta \Pi + A_n T_n \Delta \Pi'}{K_i + A_n T_n K'} \geq E_{нн} \quad (6)$$

где: K_i — дополнительные капитальные вложения в производственные фонды изготовителя новой продукции, приведенные к единому моменту времени — расчетному году, руб.;

$E_{нн}$ — нормативный коэффициент экономической эффективности капитальных вложений;

T_n — расчетный срок службы техники с учетом фактора времени, определенный по формуле:

$$T_n = \frac{1}{P_n} = \frac{(1+E)^{T_n} - 1}{E(1+E)^{T_n}}, \quad (7)$$

где: P_n — доля амортизационных отчислений, определенная с учетом фактора времени, на восстановление стоимости капитальных вложений.

Из определения народнохозяйственного показателя экономической эффективности следует, что при его исчислении капитальные затраты на производство новой продукции необходимо суммировать с капитальными затратами на внедрение $A_n T_n$ единиц новой продукции, а годовой прирост прибыли у изготовителя — с приростом годовой прибыли от использования $A_n T_n$ единиц новой продукции.

Показатель экономической эффективности изготовления новой продукции на конкретном предприятии рассчитывается как

$$E_k = \frac{(C_n - C_s) A_n - (C_e - C_s) A_e}{K_i} \quad (8)$$

где:

C_n и C_s — оптовая цена новой и заменяемой (старой) продукции, руб.;

C_n и C_s — себестоимость изготовления единицы новой и старой продукции, руб.;

A_n и A_e — годовой объем выпуска новой продукции в расчетном году и годовой объем выпуска старой продукции, шт.

Потребитель новой продукции получает прирост прибыли от ее использования за счет снижения годовых издержек эксплуатации и увеличения объема выпускаемой потребителем продукции. Если объем и качество выпускаемой потребителем продукции не изменятся в связи с внедрением новой техники, то показатель экономической эффективности ее внедрения определяется по формуле:

$$E'_k = \frac{(H'_e + P_e C_e) - (H'_s + P_s C_s) - P_s K'_i}{C_n - P C_n + K'_i}$$

где:

H_e и H_n — годовые издержки эксплуатации у потребителя при использовании единицы старой и новой продукции (без учета амортизационных отчислений), руб.;

P_e , P_n и P_n — нормы амортизационных отчислений, обеспечивающие возмещение стоимости старой, новой продукции и про-

чих дополнительных капитальных затрат K'_x , необходимых для внедрения единицы новой продукции;
 β — коэффициент роста производительности новой продукции (техники).

Прежде чем приступить к решению задачи согласования интересов изготовителя и потребителя, необходимо выявить влияние изменения цены новой продукции на народнохозяйственный показатель экономической эффективности $E_{\text{из}}$. Для этого выразим входящие в формулу (6) показатели ΔP , $\Delta P'$, K' через составляющие элементы. Поскольку $T_{\text{из}} P_{\text{из}} U_{\text{из}} = U_{\text{из}}$, после преобразования получим:

$$E_{\text{из}} = \frac{\left[\frac{A_e}{A_n} C_e - C_n + U_e \left(T_{\text{из}} P_e - \frac{A_e}{A_n} \right) - \frac{-K'_x T_{\text{из}} P_x + T_{\text{из}} (H_e - H_n)}{K_1 + A_n T_{\text{из}} (U_n - \beta U_e + K'_x)} \right] A_n}{K_1 + A_n T_{\text{из}} (U_n - \beta U_e + K'_x)} \quad (10)$$

Из анализа формулы (10) можно сделать следующие выводы: величина суммарного прироста прибыли в сферах производства и использования новой продукции не зависит от изменения цены новой продукции;

с ростом цены новой продукции уменьшается величина народнохозяйственного показателя $E_{\text{из}}$ экономической эффективности дополнительных капитальных затрат на ее производство и внедрение.

Известны предложения по согласованию интересов изготовителя и потребителя новой продукции за счет установления такой ее цены, при которой показатели экономической эффективности $E_{\text{из}}$, E_x , E'_x равны между собой.

Приравняв показатели (8) и (10) и решая уравнение относительно величины U_n , получим формулу:

$$U_n = \frac{1}{2} \left[\frac{K_1}{A_n T_{\text{из}}} - \beta U_e + K'_x - C_n - (U_e - C_e) \frac{A_e}{A_n} \right] + \sqrt{\left[\frac{K_1}{A_n T_{\text{из}}} - \beta U_e + K'_x - C_n + (U_e - C_e) \frac{A_e}{A_n} \right]^2 + \frac{4 \Delta P_{\text{из}} K_1}{A_n T_{\text{из}}}} \quad (11)$$

где:

$$\Delta P_{\text{из}} = \left[\frac{A_e}{A_n} C_e - C_n + U_e \left(T_{\text{из}} P_e - \frac{A_e}{A_n} \right) - K'_x T_{\text{из}} P_x + T_{\text{из}} (H_e - H'_n) \right] A_n$$

Рассчитанная по ней цена обеспечивает уязвку интересов изготовителя и потребителя новой продукции, но может отличаться от общественно необходимого ее уровня. Чем больше отклонится цена новой продукции от уровня общественно необходимых затрат труда, тем сложнее сравнить экономическую эффективность производства различных видов новой продукции. В народнохозяйственных интересах следует устанавливать цену новой продукции на уровне, соответствующем общественно необходимым затратам труда. Но при этом хозрасчетные показатели экономической эффективности изготовителя или потребителя не должны быть ниже народнохозяйственного, так как иначе изготовитель или потребитель будет стремиться использовать капитальные вложения для обеспечения большего хозрасчетного, но меньшего народнохозяйственного эффекта.

Чтобы уязвку народнохозяйственные интересы с хозрасчетными, возможен следующий подход (если затраты на производство единицы новой продукции больше, чем на производство старой):

устанавливать цену новой продукции на уровне общественно необходимых затрат труда на ее производство;

часть средств на производство новой продукции выделять не из фонда развития предприятий, а путем получения льготного (беспроцентного) кредита. Предприятия-изготовители, получая льготные средства, не будут испытывать финансовых затруднений при внедрении соответствующей техники для выпуска новой продукции. Поэтому при исчислении хозрасчетного показателя экономической эффективности изготовления новой продукции E_x правомерно учитывать не все дополнительные капитальные вложения, а лишь ту часть, которая осуществляется за счет собственных средств данного предприятия;

льготный кредит изготовителю погашать за счет амортизационных отчислений³, величина которых включается в цену новой продукции; отчислять у предприятия — потребителя новой продукции в пользу кредитующей организации долю прибыли, получаемую сверх той, при которой хозрасчетный показатель экономической эффективности внедрения новой продукции E'_x равен народнохозяйственному $E_{\text{из}}$.

В этом случае дополнительные капитальные затраты у изготовителя, учитываемые в хозрасчетном показателе экономической эффективности E_x , уменьшаются на K_n , а экономия на текущих затратах у потребителя при расчете хозрасчетного показателя экономической эффективности E'_x сократится на величину $P_n U'_e$. С учетом изложенного получим:

$$E_x = \frac{(U_n - C_n) A_n - (U_e - C_e) A_e}{K_1 - K_n} \quad (12)$$

$$E'_x = \frac{\{(H'_e + P_e U_e) - (H'_e + P_n U_n) - P_x K_n\} - P_n U'_e}{U_n - \beta U_e + K'_x} \quad (13)$$

Приравняв выражения (10) и (12), получим формулу для определения кредитуемой части дополнительных капитальных затрат изготовителя:

$$K_n = \frac{(E_{\text{из}} - E_x) K_1}{E_{\text{из}}} \quad (14)$$

Из равенства народнохозяйственного показателя экономической эффективности $E_{\text{из}}$ хозрасчетному E'_x находится величина прибыли $P_n U'_e$, отчисляемая в бюджет от годовой экономии потребителя единицы новой продукции

$$P_n U'_e = (E'_x - E_{\text{из}}) (U_n - \beta U_e + K'_x) \quad (15)$$

а экономическая эффективность кредита определяется по формуле:

$$E_x = \frac{A_n T_{\text{из}} P_n U'_e}{K_n} \quad (16)$$

Ниже приводится условный пример применения изложенного подхода. На производство предлагается поставить новую систему числового программного управления (ЧПУ) металлорежущим станком взамен старой. Показатели, характеризующие изготовление и внедрение новой системы ЧПУ, приведены в табл. 1.

Определим цену U_n новой системы ЧПУ повышенного качества в связи с изменением затрат на ее изготовление, например, из условия, что размер прибыли в новой цене пропорционален нормативному коэффициенту эффективности капитальных вложений и удельным капитальным затратам на ее изготовление.

$$U_n = U_e + (C_n - C_e) + E_n \frac{K_1}{A_n} = 5000 + (6000 - 4000) + 0,15 \frac{2000000}{400} = 7750 \text{ руб.}$$

³ См.: П. Г. Вуняк. Хозяйственный расчет и эффективность производства. М., «Мысль», 1974, с. 94—95.

Таблица 1

Наименование показателей	Обозначение	Величина
Цена старой системы, руб.	$Ц_с$	5 000
Себестоимость изготовления системы, руб./шт.	C_c	4 000
старой	C_s	6 000
Дополнительные капитальные затраты у изготовителя новых систем, тыс. руб.	K_f	2 000
Издержки эксплуатации системы, руб./шт. в год	H_c^1	1 740
старой	H_s^1	300
Дополнительные капитальные затраты на внедрение новой системы, руб./шт.	K_A^1	400
Норма амортизационных отчислений от K_A , %	P_A	26
Срок службы техники (продукции), лет	T_A	5
Программа выпуска, шт./год	A_A	400
Коэффициент роста производительности	β	1,1

Расчетный срок службы с учетом фактора времени определим по формуле (7):

$$T_{\text{шт}} = \frac{(1 + 0,1)^2 - 1}{0,1(1 + 0,1)^2} = 3,8,$$

а соответствующая доля реновационных отчислений равна

$$P_H = P_c = \frac{1}{3,8} = 0,263.$$

Народнохозяйственный показатель экономической эффективности рассчитывается по формуле (10):

$$E_{\text{шт}} = \frac{[4\,000 - 6\,000 + 5\,000(3,8 \cdot 0,263 - 1) - 400 \cdot 3,8 \cdot 0,263 + 2\,000\,000 + 400 \cdot 3,8 \cdot (7\,750 - 300)] \cdot 400}{-5\,000 + 400} = 0,181,$$

а показатель экономической эффективности изготовления новой продукции по формуле (8):

$$E_A = \frac{(7\,750 - 6\,000) 400 - (5\,000 - 4\,000) 400}{2\,000\,000} = 0,15.$$

По формуле (14) установим, какой кредит K_A должно получить предприятие-изготовитель, чтобы хозрасчетный показатель экономической эффективности E_A стал бы равен народнохозяйственному $E_{\text{шт}}$:

$$K_A = \frac{0,181 \cdot 2\,000\,000 - 0,15 \cdot 2\,000\,000}{0,181} = 342\,500 \text{ руб.}$$

Для вычисления хозрасчетного показателя экономической эффективности использования новых систем ЧПУ вызовим показатель E_A' по формуле (9):

$$E_A' = \frac{(1\,740 + 0,263 \cdot 5\,000) - (300 + 0,263 \cdot 7\,750) - 0,263 \cdot 400}{7\,750 - 5\,000 + 400} = 0,194,$$

и годовую прибыль Π_A' , отчисляемую в бюджет государства, по формуле (15):

$$\Pi_A' = (0,194 - 0,181) (7\,750 - 5\,000 + 400) = 41 \text{ руб.}$$

В свою очередь, хозрасчетный показатель экономической эффективности использования новых систем ЧПУ определим по формуле (13):

$$E_A' = \frac{611 - 41}{7\,750 - 5\,000 + 400} = 0,181,$$

а показатель экономической эффективности использования кредита по формуле (16):

$$E_K = \frac{400 \cdot 3,8 \cdot 41}{342\,500} = 0,181.$$

Таким образом, при постановке на производство новой продукции цены на нее следует устанавливать, по нашему мнению, на уровне, соответствующем общественно необходимым затратам труда. Народнохозяйственное и хозрасчетные интересы можно согласовать за счет выделения изготовителю новой продукции льготных производственных фондов, плановых сумм дотаций и отчисления у потребителя части экономии, получаемой от использования новой продукции.

Ижевск

ПОЛЬСКО-СОВЕТСКОЕ
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

В. Гвязда,

*зам. министра внешней торговли
и морского хозяйства ПНР*

Развитие польско-советского экономического сотрудничества, в том числе и товарного обмена, всегда было в центре пристального внимания партийных и государственных органов наших стран. В ноябре 1976 г., во время визита в Советский Союз Польской партийно-правительственной делегации во главе с Первым секретарем ПОРП Э. Геремом, было подписано совместное заявление «За дальнейшее развитие всестороннего сотрудничества между Польшей и Советским Союзом, за укрепление дружбы польского и советского народов». Принятию важных для народного хозяйства установок были посвящены 18-я и 19-я сессии Межправительственной польско-советской комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству, состоявшиеся в 1977 г.

Постоянное расширение товарообмена Польши с Советским Союзом является основным и непрерывным направлением нашей долгосрочной экономической политики. В своем выступлении на Общепольском совещании в феврале 1977 г. Председатель Совета Министров ПНР П. Ярошевич сказал: «В центре нашего внимания находятся задания, связанные с экспортом в Советский Союз... Динамичное развитие сотрудничества и товарообмена с СССР обеспечивает поставки многих машин и оборудования, а также производственного сырья и материалов. Без этих поставок мы не могли бы расширять и усовершенствовать наш производственный потенциал, сохранять высокие темпы роста производства, удовлетворять общественные потребности, укреплять свою позицию в мировой торговле». Достигнутые результаты являются неопровержимым доказательством того, что принципы проводимой политики — это подлинная исходная основа нашей деятельности в текущей пятилетке и перспективе последующих лет.

За прошедший период польско-советское сотрудничество развивалось и углублялось, обогащаясь новым содержанием и новыми формами, охватывая самые различные звенья народного хозяйства. Огромный экономический и научный потенциал, а также емкость советского рынка свидетельствуют об особом значении для польской экономики взаимосвязи с экономикой СССР. В то же время ПНР благодаря достигнутому ею уровню социально-экономического развития является полноправным партнером Советского Союза.

В развитии мировых внешнеэкономических связей Польши сотрудничество с СССР занимает ведущее место, о чем свидетельствуют следующие факты. По объему товарооборота Советский Союз — крупнейший торговый партнер нашей страны. Объем товарооборота со Страной Советов в существенной мере характеризует степень участия польского народного хозяйства в международной разделении труда, влияет на

общий объем польской внешней торговли, а также определяет важное положение и значение внешней торговли в социально-экономическом развитии Польши.

Крупные заказы Советского Союза явились важным стимулом развития в Польше целого ряда отраслей промышленности и производства многих видов машин и оборудования. Они позволили развить в Польше крупносерийное производство, содействовали созданию, расширению и модернизации многих специализированных видов производств в промышленности. Особенно это относится к судостроительной промышленности и производству многих видов комплексного оборудования для промышленных предприятий, в том числе сахарных и дрожжевых заводов, заводов по производству серной кислоты, древесностружечных и древесноволокнистых плит и др. На сегодняшний день нашей страной были поставлены в СССР машины и оборудование более чем для 200 промышленных объектов.

С другой стороны, благодаря поставкам советского оборудования в Польшу возведены такие крупные новостройки социализма, как металлургический комбинат им. Ленина, металлургический комбинат «Варшава», электростанции в Турове, Явожно, Сканине, ТЭЦ «Жерань» в Варшаве и др. Примером сотрудничества с Советским Союзом в настоящее время может служить строительство крупнейшей новостройки второго десятилетия Народной Польши металлургического комбината «Катовице».

Существенное значение для нашей страны имело сотрудничество с СССР в области развития горно-металлургической промышленности, были созданы условия для начала строительства мелиоративных рудников «Люблин», «Польковице», «Глогув». В настоящее время Польша входит в число крупнейших в мире производителей меди.

Большую роль играет координация усилий с Советским Союзом в области реализации мероприятий, проводимых Польшей в рамках Комплексной программы дальнейшего углубления социалистической экономической интеграции стран — членов СЭВ.

Товарооборот с Советским Союзом характеризуется на протяжении многих лет высокими темпами роста, что свидетельствует о громадном вкладе в это дело производственных коллективов и аппарата внешне-торговых органов обеих наших стран. В 1961—1965 гг. взаимный внешне-торговый оборот достиг 5637 млн. руб., а среднегодовые темпы роста — 12,1%; в 1966—1970 гг. он вырос почти в 2 раза по сравнению с предыдущим периодом (9308 млн. руб.), а среднегодовые темпы роста составили 11,6%. В 1971—1975 гг. объем товарооборота опять удвоился (16705 млн. руб.), причем среднегодовые темпы роста были рекордными — 15,4%. Предполагается, что в текущей пятилетке (1976—1980 гг.) взаимный товарооборот составит 28 млрд. руб., что в 5 раз больше, чем в 1961—1965 гг.

Высокие темпы роста взаимных поставок на текущее пятилетие предусматриваются по группе товаров «машины и оборудование». Импорт из СССР в этой группе включает прежде всего поставку имеющих важное значение для нашего народного хозяйства энергетического и металлургического оборудования, грузовых автомобилей, дорожно-строительных машин. Особое значение в решении социально-экономических задач модернизации польского сельского хозяйства имеет поставка советских тракторов и сельскохозяйственных машин.

Советский Союз поставил ПНР свыше 100 комплексов промышленных объектов, в том числе оборудование для расширения и модернизации нашей промышленности. Так, кроме оборудования для металлургического комбината «Катовице», в рамках многолетнего Соглашения будут осуществлены поставки прогрессивных высокопроизводи-

тельных технологических машин и оборудования с целью модернизации и расширения металлургического комбината им. Ленина, за счет чего производственные мощности комбината возрастут до 8 млн. т стали в год.

Важную роль для нашего народного хозяйства будут играть дальнейшие советские поставки оборудования для энергетики. Мы будем получать оборудование для электростанций «Полянине», ТЭЦ «Стадева Воя» и т. д. Для нефтеперерабатывающей промышленности из Советского Союза поступят установки для переработки нефти, в том числе и самые современные — производительностью 6 млн. т в год.

Значительного объема достигнут поставки для капитального строительства и промышленности строительных материалов. На их основе будут расширяться цементные заводы «Пинизин», «Вербажи», «Стешине Ополе» и «Варта». Особого внимания заслуживает возведение еще семи доменных заводов общей производительностью 115—120 тыс. т³ строительных элементов. Следует сказать, что в 1971—1975 гг. сдано в эксплуатацию семь доменных комбинатов в Варшаве, Лодзи, Гданьске, Быдгоже, Щецине, Леггоново и Сухих Лясах.

В польском экспорте в Советский Союз в 1976—1980 гг. основное место занимает такая продукция, как суда, дорожно-строительные машины и подъемно-транспортное оборудование, железнодорожный подвижной состав, станки, изделия электротехнической и электронной промышленности, а также комплексные объекты (заводы по производству серной кислоты, древесностружечных и древесноволокнистых плит, сахарные заводы). За пять лет в Советский Союз будет поставлено значительное количество судов, в том числе суда типа «ОБО» грузоподъемностью 116 тыс. т, типа «РО-РО», обрабатывающие суда, судолaborатория для исследования биологии моря и др.

Наличием возрастают поставки промышленных товаров народного потребления. Польша экспортирует в СССР изделия швейной промышленности, трикотажные, обувь, фармацевтические и косметические товары, изделия электромашиностроительной промышленности, получая взамен легковые автомобили, телевизоры, стиральные машины, холодильники, фотоаппараты, часы, ряд продовольственных товаров. Взаимные поставки товаров народного потребления приобретают все большее значение в удовлетворении постоянно возрастающих потребностей населения обеих стран.

Неотъемлемым фактором расширения экономического сотрудничества ПНР с СССР является развитие специализации и кооперирования производства — формы углубления связей в рамках международного разделения труда. Как для динамики польско-советских торговых оборотов решающее значение имеет динамика обмена промышленными товарами, так и на последнюю все большее влияние оказывает рост поставок, осуществляемых в рамках специализации и кооперирования производства. Практика расширения специализации и кооперирования производства убедительно подтверждает высокую эффективность такой формы сотрудничества.

Развитие специализации и кооперирования производства начало осуществляться еще в 60-е гг. Однако наиболее активно эта форма сотрудничества стала применяться в текущем десятилетии. Если в 1971 г. удельный вес таких поставок по отношению ко всему объему польско-советского товарооборота составлял всего 1,3%, то в 1975 г. — 10,2, а в среднем за пятилетие — около 7%. Ожидается, что в 1976—1980 гг. поставки в рамках специализации и кооперирования достигнут 25%.

В настоящее время в Польше и СССР реализуется 19 соглашений, заключенных на двусторонней основе. Они определяются в первую очередь кооперирование производства в области средств электронно-вычислительной техники, а также строительство дорожных машин, электромагнитных муфт к станкам и патронам токарных станков, танковых станков типа СТБ, электромагнитных головок к магнитофонам, блоков клавиатуры к электронно-вычислительным машинам, дорожных и строительных машин, машин для коммунального хозяйства, устройств автоматики и измерительной аппаратуры и др.

Ярким примером успешного сотрудничества с Советским Союзом служит сотрудничество в области авиационной промышленности, в рамках которого разработана совместная конструкция первого в мире реактивного самолета для сельского хозяйства М-15 в Мелеше и начато его серийное производство. Мелешин завод превратился в один из крупнейших в мире производителей сельскохозяйственных самолетов.

Для развития авиационной промышленности ПНР важное значение имеет заключенное недавно между двумя странами соглашение в области кооперирования производства самолета ИЛ-86. По этому соглашению в Польше в 1977—1980 гг. на основе советской документации начнется изготовление некоторых агрегатов для самолета типа «воздушный автобус» и их поставка в СССР. Взамен этого в период действия соглашения СССР будет поставлять в Польшу самолеты ИЛ-86 и другие изделия авиационной техники.

Существенное значение для нашего народного хозяйства имеет кооперирование в области производства установок для атомных электростанций. Польша будет выпускать некоторые виды оборудования для советских атомных электростанций. Определенные соглашения усилят сотрудничество, создадут для Польской Стороны возможность использовать последние достижения советской науки и богатый опыт в области организации производства и подготовки кадров.

Среди других соглашений следует отметить уже действующие в области кооперирования и специализации во многих других отраслях промышленности, в том числе по самоходным подъемным кранам, горнодобывающим машинам и оборудованию, автоматическим устройствам и измерительным приборам, тракторам и сельскохозяйственным машинам, судам и судовому оснащению, комплектующим частям к грузовым и легковым автомобилям, металлорежущим станкам, буровому оборудованию и др.

Рассматривая актуальные тенденции сотрудничества, хотелось бы обратить внимание на следующий очень важный аспект. Для увеличения выпуска продукции польской металлургической промышленности на основе строительства металлургического комбината «Катовице», а также расширения существующих транспортных путей, позволяющих своевременно проводить необходимые руды и другие виды сырья. В связи с этим в зоне, находящейся по соседству с Силезией, уже сейчас осуществляется строительство новой системы железнодорожного сообщения и специальной станции для обслуживания металлургического комбината «Катовице». Одним из основных путей сообщения будет железнодорожная магистраль Хрубешув—Сташув—Салавук (металлургический комбинат «Катовице») длиной 391 км (на протяжении 226 км будет построена дополнительная колея, параллельная существующему пути). В рамках заключенного с Советским Союзом соглашения по сотрудничеству в области строительства железной дороги от границы СССР до металлургического комбината «Катовице» при осуществлении проектов и строительных работ будут проводиться консультации советских и

польских специалистов, кроме того, некоторые польские специалисты получают соответствующую подготовку в Советском Союзе.

Рассматривая проблемы специализации и кооперирования, нельзя не подчеркнуть той огромной роли, какую играет в польско-советских отношениях научно-техническое сотрудничество и взаимный обмен технической документацией, взаимные консультации специалистов и т. д. Научно-техническое сотрудничество между Польшей и Советским Союзом имеет многолетние традиции. В 70-е гг. в период огромного ускорения развития нашей страны наступил качественно новый этап в этой области между нашими странами. Систематически расширяется перечень тем и возрастает их объем, совершенствуются формы связей. В настоящее время в совместной работе принимают участие 150 польских исследовательских и опытно-конструкторских организаций. Много сделано в деле повышения эффективности научного и технического сотрудничества. Из 300 тем, разработанных в 1971—1975 гг., внедрено в производство 160. В основном это темы, имеющие большое значение для развития народного хозяйства Польши и представляющие основу для дальнейшей специализации и кооперирования производства.

Для социально-экономического развития Польской Народной Республики огромное значение имеют поставки сырья и производственных материалов из Советского Союза. Обеспечение сырьем относится к числу ключевых проблем современности, поскольку в значительной степени воздействует на развитие отдельных стран. Успешное решение указанной проблемы для нашей страны связано с сотрудничеством в рамках Совета Экономической Взаимопомощи на базе Комплексной программы углубления социалистической экономической интеграции стран — членов СЭВ.

В рамках Комплексной программы проводятся работы по координации путей решения проблем, ведущих к обеспечению стран — членов СЭВ необходимым количеством основных видов сырья и энергии путем осуществления совместных инвестиционных мероприятий на основе многостороннего и двустороннего экономического сотрудничества. Участие Польши в совместных инвестициях в области добычи и производства асбеста, железорудного сырья, ферросплавов, целлюлозы и строительных материалов и других осуществляется через поставку невозможных видов сырья и материалов, машин и оборудования, товаров широкого потребления или же в строительстве объектов «под ключ». Гарантирование на основе этого поставки сырья значительно снижает зависимость нашего народного хозяйства от конъюнктурных колебаний капиталистического сырьевого рынка.

При осуществлении совместных инвестиционных мероприятий, отличающихся, как правило, крупносерийным производством, высоким техническим и технологическим уровнем, участие нашей страны имеет и дополнительный аспект — это хорошая школа для наших инженерно-технических работников, рабочих и организаторов производства. Это важно при переводе нашей промышленности на рельсы широкого внешнеэкономического сотрудничества. Соглашения об участии Польши в расширении сырьевой базы на территории СССР основаны на принципах взаимовыгоды, являющихся фундаментом всевозможных мероприятий, осуществляемых нашими странами.

Развитие польской внешней торговли, с точки зрения интересов нашего хозяйства страны и обеспечения соответствующего места Польши в мировой внешней торговле и международном разделении труда, в

дальнейшем будет осуществляться при все более тесном сотрудничестве с Советским Союзом — основным партнером Польши в ее экономических связях с другими странами. Наши внешнеэкономические связи с СССР в ближайшие годы так же, как и до настоящего времени, в значительной степени будут определять горизонт и структурно-географические направления польской внешней торговли, а также совершенствование новых форм производственного и научно-технического сотрудничества. Это обусловлено двумя факторами: высоким уровнем и удельным весом СССР во внешнеторговых оборотах Польши, взаимовыгодным структурным характером последних и возможностями удовлетворения импортно-экспортных потребностей путем взаимных поставок.

Возрастет роль СССР и как поставщика современной технологии и промышленного оборудования для ряда отраслей нашего народного хозяйства. Одновременно значительное место во взаимных торговых оборотах займут поставки топлива, сырья и производственных материалов.

Одним из факторов, определяющих развитие товарного обмена и всего экономического сотрудничества между нашими странами в ближайшее время, станут усилия обеих стран, направленные на модернизацию производственных процессов, на сдвиги в структуре производства, повышение технического и качественного уровня выпускаемой продукции, наращивание производственных мощностей в перерабатывающих и добывающих отраслях. Общей характерной чертой таких преобразований будет смещение акцента на развитие отраслей, обеспечивающих высокую динамику роста промышленного производства, повышение производительности труда и решающим образом обуславливающих современный высокий уровень хозяйственного потенциала. Развитие экономики обеих стран, а также их импортные потребности позволяют предположить, что взаимный обмен промышленными товарами все более становится основным моментом, определяющим уровень, динамику и структуру глобальных оборотов между Польшей и Советским Союзом. Такая тенденция сохранится и в дальнейшем.

Усиление внешнеторгового оборота с СССР в области промышленных товаров невозможно без развития специализации и кооперирования производства. Следует отметить, что в дальнейшем укрепление торгово-производственных связей с СССР будет осуществляться на основе расширения кооперирования в новых и современных отраслях промышленности, и прежде всего в производстве подзольев, частей и элементов машин и оборудования, потому что возможности здесь относительно шире, чем в области конечных продуктов.

Нало отметить, что, хотя Польша располагает определенными сырьевыми ресурсами, ряд ведущих отраслей нашего народного хозяйства в своем дальнейшем развитии будет базироваться, как и до сих пор, преимущественно на импортном сырье, в значительной степени из СССР. Следовательно, осуществление взаимных поставок сырья сохранит свою важную роль в росте товарооборота ПНР и СССР.

Разрабатывая проблемы долгосрочной перспективы, страны — члены СЭВ, в том числе Польша и СССР, реализуют совместные мероприятия с целью расширения производственных мощностей для получения отдельных видов сырья.

Взаимные экономические отношения наших стран будут также обогащаться мероприятиями, вытекающими в связи с осуществлением задач долгосрочных целевых программ сотрудничества стран — членов СЭВ. Они касаются топливно-энергетических и сырьевых отраслей, машиностроения, производства и взаимных поставок промышленных товаров народного потребления, а также транспортного сообщения между странами — членами СЭВ. В Польше, как и в других странах — членах

СЭВ, придает очень важное значение работам по перечисленным программам. Следует подчеркнуть, что реализация последних программ принесет не только крупные материальные экономические выгоды, но и имеет большое политическое значение, поскольку программы направлены на укрепление материальных основ стран социалистического содружества.

Затронутые в статье вопросы не исчерпывают, естественно, всей проблематики польско-советского экономического сотрудничества, но дают определенное представление о том, какую огромную роль играет оно для нашей страны, какое фундаментальное значение имеет и будет иметь в будущем углубление взаимных отношений с Советским Союзом для социально-экономического развития Польши. «Ключевой проблемой», — отмечал Первый секретарь ЦК ПОРП Э. Герек, — является дальнейшее углубление экономического, научного и технического сотрудничества с Советским Союзом — нашим крупнейшим партнером. Это сотрудничество предоставляет нашей экономике большие шансы, повышает ее эффективность, содействует удовлетворению потребностей в области современной техники и технологии. Мы будем активно принимать участие в осуществлении программы социалистической экономической интеграции в рамках Совета Экономической Взаимопомощи, будем развешивать связи в области товарооборота, специализации и кооперирования, будем расширять научно-техническое и инвестиционное сотрудничество, предпринимать совместные мероприятия в деле решения экономических проблем».

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ И КООПЕРАЦИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА СТРАН—ЧЛЕНОВ СЭВ*

Ю. Пекшев

Одна из ключевых задач стран — членов СЭВ в области строительства материально-технической базы нового общества — повышение роли интентивных факторов развития. Уже сегодня в среднем по этой группе стран свыше 80% прироста промышленной продукции приходится на повышение производительности труда, причем по отдельным странам указанный показатель еще выше¹.

Хотя решение многих народнохозяйственных проблем стран — членов СЭВ в значительной степени зависит от совершенствования руководства экономикой, решающая роль в большинстве случаев отводится созданию, освоению и внедрению в производство современного, высокоэффективного оборудования. Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин отмечал на XXV съезде КПСС: «Первостепенная роль в повышении технического уровня и улучшения качественных показателей всех отраслей материального производства принадлежит машиностроению и прежде всего производству орудий труда...»².

* В порядке постановки.

¹ В 1977 г. он развивался в НРБ 66%, ВНР — 100, ГДР — свыше 90, ПНР — 97, СРР — 79, СССР — более 55, ЧССР — 85%.

² «Материалы XXV съезда КПСС», М., Политиздат, 1976, с. 137.

В странах — членах СЭВ машиностроение развивается высокими темпами, ежегодно осваиваются и внедряются многие виды прогрессивных машин и оборудования.

За 1960—1976 гг. валовая продукция машиностроения стран — членов СЭВ (государственный и кооперативный секторы) увеличилась в Болгарии и Румынии в 11—12 раз, в Советском Союзе, МНР и Польше — в 6—8, в ГДР, Венгрии и Чехословакии — в 3,2—3,5 раза. За первые два года текущей пятилетки продукция машиностроения в целом по странам — членам СЭВ возросла на 20%, а ее средние темпы прироста в 1,5 раза превысили темпы роста всей индустрии. В 1977 г. в странах СЭВ произведено 711 тыс. тракторов против 297 тыс. в 1960 г., 1978 тыс. легковых автомобилей против 272 тыс., 902 тыс. грузовых автомобилей (421 тыс. в 1960 г.) и т. д. (табл. 1).

Таблица 1
Рост удельного веса машиностроения
в промышленности
и производительности труда

	Удельный вес ¹ , %		Производительность труда ² , руб.
	1960	1976	1976 г. к 1960 г.
НРБ	16,0	25,8	4,2
ВНР	26,0	29,4	2,4
ГДР	35,3	38,5	2,4
МНР	2,3	5,5	1,9
ПНР	23,7	31,8	3,5
СРР	22,3	32,5	5,4
ЧССР	33,4	36,5	3,0

¹ По численности промышленно-производственного персонала в государственном и кооперативном секторах.

² Промышленно-производственный персонал в государственном и кооперативном секторах.

Оценивая достижения машиностроительной промышленности стран — членов СЭВ за последние несколько пятилеток, следует отметить главный итог: в европейских странах СЭВ уже создана надежная современная машиностроительная база. Спирась на нее, они смогли за счет собственного производства и взаимного обмена удовлетворять подавляющую часть своих потребностей в важнейших видах машин и оборудования, обеспечивать высокие темпы развития народного хозяйства, выполнять намеченные социальные программы.

Вместе с тем в странах — членах СЭВ хорошо понимают, что научно-технический прогресс в ряде отраслей их народного хозяйства еще отстает от требований времени. Одна из важных причин, по нашему мнению, — недостаток машин и оборудования необходимого технического уровня и качества³. Немалую помощь в решении этой сложной задачи оказывает развитие взаимного сотрудничества стран содружества, значение которого непрерывно растет. Конечно, максимальный эффект сотрудничество может принести в сочетании с проводимыми внутренними мерами. Международные связи в области машиностроения нужны не

³ Это подтверждается и существенным ростом импорта машин и оборудования из капиталистических стран. Его скачкообразное развитие в 70-х гг. было связано, по нашему мнению, с тем, что ранее, до начала процесса разрядки, он искусственно сдерживался по причинам внешнеэкономического характера, не зависящим от социалистической страны.

только для обеспечения народного хозяйства каждой страны недостающими видами оборудования и машин. Они являются важным фактором повышения качества продукции, борьбы за которое вела во всех странах. Одним словом, расширение сотрудничества стран — членов СЭВ — важный резерв повышения эффективности и качества работы машиностроительной промышленности, обогащения и переоснащения других отраслей народного хозяйства передовой техникой.

Машиностроение — ведущая отрасль специализации отдельных стран — членов СЭВ

В межотраслевой специализации для всех европейских стран — членов СЭВ машиностроительная промышленность является главной, определяющей в формировании их профиля в системе международного социалистического разделения труда. Под профилирующими отраслями или отраслями специализации стран обычно понимаются те из них, которые приобрели или приобретают международное значение, т. е. развиваются в расчете не только на удовлетворение внутренних потребностей данной страны, но и в значительной мере для удовлетворения потребностей других социалистических стран (табл. 2).

Таблица 2
Экспорт машин и оборудования стран — членов СЭВ *
(млн. руб.)

Страны	1960	1965	1970	1975	1976
ГДР	0	85	523	1422	1680
ВНР	68	364	680	1476	1974
ГДР	++	974	2130	3811	4335
ПНР	44	278	1229	3068	3409
СРР	8	108	380	1067	1189
СССР	191	1036	2477	4404	5436
СССР	185	794	1720	2800	3258

* Рассчитано по данным статистических ежегодников стран — членов СЭВ об общих объемах экспорта стран СЭВ в отдельные виды машин и оборудования в товарной структуре экспорта.

Частыми экспортерами машиностроительной продукции в настоящее время являются ГДР и Чехословакия. Экспорт машин и оборудования каждой из них намного превышает импорт (по ГДР более чем на 1,2 млрд. руб.), и эта тенденция будет сохраняться. По некоторым странам хотя импорт машин и оборудования превышает экспорт, однако абсолютные размеры этого превышения постоянно сокращаются (Болгария, Румыния). Продукция машиностроения занимает первое место в структуре экспорта таких стран, как ГДР (51%), ЧССР (50%), Болгария (42%), Польша (41%), Венгрия (34%), Румыния (26%).

То, что машиностроительная промышленность стала важнейшей отраслью специализации всех европейских стран — членов СЭВ, вызвано рядом веских причин. Дело не только в том, что некоторые страны (например, ГДР, Чехословакия) имели и в прошлом сравнительно развитое машиностроение, квалифицированные кадры и давние традиции. Многие страны — члены СЭВ в силу природно-географических условий не располагали необходимыми ресурсами топлива и сырья, относительно малы их сельскохозяйственные угодья в расчете на душу населения. Для развития своей промышленности они вынуждены импортировать в первую очередь из СССР в широкой номенклатуре и больших объ-

емах топливо, промышленное сырье, некоторые сельскохозяйственные товары, химическую продукцию, а также машины и оборудование тех подотраслей, которые являются объектами специализации других братских стран. Поэтому структура их народного хозяйства складывается так, чтобы недостаток продукции этих отраслей компенсировался избытком продукции других отраслей, для развития которых имеются относительно благоприятные условия.

Исходя из сказанного, становится очевидным, что специализация на производстве и экспорте некоторых видов машиностроительной продукции, так же как товаров широкого потребления и отдельных химических товаров, жизненно важна для европейских стран — членов СЭВ. Иначе не может быть обеспечен нормальный ход воспроизводственного процесса.

Сегодня задачи развития машиностроения стали актуальными и для Республики Куба. Страны — члены СЭВ коллективно способствовали повышению эффективности ее машиностроительного производства с учетом специфических условий этой страны. На Кубе в первую очередь, видимо, целесообразно развивать машиностроительные производства, обслуживающие нужды важнейших отраслей ее народного хозяйства, особенно сахарной промышленности. С помощью Советского Союза уже осуществлено строительство завода по производству комбайнов для уборки сахарного тростника (г. Ольгин). В стране намечается также изготовлять некоторые виды оборудования сахарных заводов для поставки в другие страны — члены СЭВ.

Вместе с тем в процессе развития машиностроения на Кубе предполагается создание и других видов машиностроительного производства экспортной ориентации. Только с учетом работы на внешний рынок могут быть построены предприятия, выпускающие продукцию оптимальными сериями. Разумеется, существенная часть такой продукции будет потребляться самой Кубой, а другая — обмениваться на многочисленные виды машин и оборудования, производство которых в стране нецелесообразно, а потребность в них экономически выгодно удовлетворять за счет импорта. Если в настоящее время место Кубы в международном социалистическом разделении труда в основном определяют сахарная и табачная промышленности, производство цитрусовых и продукция их переработки, цветная металлургия, то со временем отдельные виды машиностроительного производства дополнят этот перечень. Это позволит Кубе иметь целостный народнохозяйственный комплекс и уравновешенный торговый баланс.

Задача определения направлений специализации машиностроительного производства — дело сложное. Учитывая слабую сырьевую базу, наличие значительных трудовых резервов, видимо, это должны быть не материалоёмкие, но трудоёмкие виды продукции (уже начали выпуск продукции заводы по сборке телевизоров и транзисторных радиоприёмников). Следует также иметь в виду развитие производства на Кубе не кобальта, а также намечаемое создание мощностей по производству нержавеющей стали. Возможно, было бы целесообразно создать, в частности, предприятие по производству современного оборудования для пищевой промышленности.

Процесс сотрудничества в области машиностроительного производства между Советским Союзом и другими странами — членами СЭВ постоянно расширяется и углубляется. При этом сохраняется определенное пределение поставок машиностроительной продукции из европейских стран — членов СЭВ над поставками из Советского Союза. Это связано с необходимостью сбалансирования взаимных расчетов, обеспечения оплаты поставок из СССР таких необходимых для комплексного развития экономики партнеров СССР по СЭВ товаров, как нефть, газ,

электроэнергия, железосодержащие сырье, черные и цветные металлы и т. д. Однако в будущем получит дальнейшее развитие наметившаяся в последние годы тенденция относительно более быстрого роста советских поставок машин и оборудования в страны — члены СЭВ, чем поставок в Советский Союз (экспорт СССР за 1971—1975 гг. к 1966—1970 гг. увеличился примерно в 2 раза, а импорт — в 1,8 раза).

Указанная тенденция обусловит структурные изменения советского экспорта: снизится доля топливно-сырьевой группы товаров и увеличится доля машиностроительных изделий. При этом развитие народного хозяйства стран — членов СЭВ, можно предполагать, пойдет по пути более полного использования собственных и импортируемых сырьевых ресурсов. Например, глубокая переработка нефти и увеличение выхода светлых нефтепродуктов при тех же ресурсах обеспечивают существенное повышение расхода моторного топлива. Сокращение остатков мазута можно компенсировать увеличением собственной добычи твердых видов топлива, а также выработкой электроэнергии на строящихся атомных электростанциях.

Данные науки и переловой опыты показывают, что имеются весьма существенные резервы сокращения расхода металлов на единицу изделия за счет снижения их веса, совершенствования конструкций, а также применения технологий, уменьшающих отходы, и т. д. Цветные и черные металлы в качестве конструкционных материалов все более будут заменяться пластмассами и другими материалами. Видимо, и в структуре промышленности партнеров СССР по СЭВ поместится удельный вес менее материалоемких и менее энергоемких отраслей.

Отмеченные структурные изменения, безусловно, будут сопровождаться быстрым абсолютным ростом взаимных поставок машин и оборудования между всеми странами — членами СЭВ, в том числе и между Советским Союзом и его партнерами по СЭВ. Это предопределяется прежде всего усилением внутритраслевой специализации и кооперирования в области машиностроительной промышленности. Именно в этом заложен главный резерв общего роста взаимного товарооборота стран — членов СЭВ на перспективный период.

Внутритраслевая специализация и кооперирование машиностроительного производства

Развитие специализации и кооперирования в области науки, техники и производства — важнейшая движущая сила социалистической экономической интеграции, а достигнутый ее уровень — один из главных итоговых показателей хода интеграционного процесса.

В настоящее время в европейских странах — членах СЭВ продолжают формироваться важнейшие направления внутритраслевой специализации в машиностроительной промышленности. Этот процесс динамичный, он будет развиваться и обогащаться и в будущем.

Болгария специализируется, например, на экспорте в другие страны СЭВ в крупных объемах подъемно-транспортного оборудования, телферов, электротроков, моторов, электротехнического оборудования, счетных машин, электронно-вычислительной техники, некоторых сельскохозяйственных машин. Вывоз этой оборудования осуществляется крупными сериями на специализированных заводах.

Для современной Венгрии в этом отношении характерно производство автобусов, средств связи, приборов, лабораторного и медицинского оборудования, некоторых видов подъемных кранов.

Широкую специализацию имеет машиностроение ГДР. Наиболее крупными статьями ее экспорта служат металлообрабатывающее оборудование (металлорежущие станки и кузнечно-прессовое оборудова-

ние), подъемные краны, оборудование для пищевой, легкой и полиграфической промышленности. Значительный удельный вес в экспорте машиностроительной продукции занимают суда и судовое оборудование, сельскохозяйственные машины, легковые автомобили, некоторые виды проточного оборудования.

Польша является одним из основных поставщиков на социалистический рынок судов, легковых автомобилей, железнодорожных вагонов, оборудования химической промышленности (особенно заводов по производству серной кислоты), комплексного оборудования для сахарных заводов, некоторых видов электротехнического оборудования.

Продолжается процесс диверсификации машиностроительного производства и экспорта Румынии. Сегодня она выступает на социалистическом рынке как экспортер железнодорожного подвижного состава, тракторов, химического и электротехнического оборудования.

Чехословакия поставляет в страны — партнеры по СЭВ в больших количествах легковые и грузовые автомобили, оборудование для пищевой и легкой промышленности (например, для пивоваренных заводов), электронно-химическое оборудование, ряд типов металлорежущих станков и кузнечно-прессовых машин, а также металлургическое оборудование, тракторы, средства воздушного сообщения и др.

Что касается Советского Союза, то во внутритраслевом аспекте главными направлениями специализации его машиностроительного производства являются поставки странам — членам СЭВ легковых и грузовых автомобилей, средств воздушного сообщения, энергетического оборудования, тракторов, комбайнов, многих видов металлорежущих станков, кузнечно-прессового оборудования, изделий электронной промышленности. Только за 1971—1975 гг. Советский Союз поставил этим странам 46,7 тыс. металлорежущих станков, 34 тыс. комбайнов, 880 тыс. легковых, 85 тыс. грузовых автомобилей. Из 11,7 млрд. руб. общего экспорта оборудования и машин почти 1,7 млрд. руб. приходится на энергетическое оборудование и средства воздушного сообщения.

Основное место в импорте в СССР из стран — членов СЭВ в 1971—1975 гг. занимали суда и судовое оборудование (около 2 млрд. руб.), грузовые автомобили и гаражное оборудование (1,8 млрд. руб.), железнодорожный подвижной состав (1,3 млрд. руб.), оборудование подъемно-транспортное (1,4 млрд. руб.), для химической промышленности (свыше 9 млрд. руб.), электротехническое (0,8 млрд. руб.), что составляет около 52% общего импорта машин и оборудования (19,2 млрд. руб.).

Приведенные данные показывают, что даже такая большая страна, как Советский Союз, обладающий емким внутренним рынком, способным, казалось бы, обеспечить создание предприятий оптимальной мощности, активно включается в международную специализацию и кооперирование производства, получает от этого существенный экономический эффект.

Развивая специализацию и кооперацию производства, страны — члены СЭВ отказываются от выпуска ряда изделий, удовлетворяя свои потребности в них путем поставок из других стран. Например, Болгария и Венгрия не выпускают технологические линии для производства серной и азотной кислоты, Румыния — оборудование для производства бумаги и картона. Чехословакия — установки для бурения гидрогеологических и инженерно-геологических скважин. В соответствии с действующими соглашениями производство грузовых автомобилей большой грузоподъемности сосредоточено исключительно в СССР и ЧССР.

В настоящее время на НРБ и СССР приходится почти 100% выпуска в странах — членах СЭВ электротелферов, на ГНБ и СССР — около 95% экскаваторов, на ВНР и СССР — примерно 80% автобусов, на

СРР и СССР — свыше 95% оборудования для доменных печей, на СССР — около 90% нефтеаппаратуры.

Доля специализированной и кооперированной продукции в общем товарообороте стран — членов СЭВ машин и оборудования составляет 31%. Этот показатель для ГДР в товарообороте с НРБ составлял в 1975 г. 15%, а в 1980 г. должен достигнуть 25–30%, с ВНР — соответственно 8 и 30, с МНР — 11 и 30, с СССР — 27 и 35, с ЧССР — 17 и 40%⁴. Для других стран конкретные данные могут быть иными, но тенденция одинакова для всех.

С каждым пятилетием растет число двусторонних и многосторонних соглашений по специализации и кооперированию производства, дающих ощутимый экономический эффект для всех участвующих стран. Высокоэффективна, например, кооперация по производству советского автомобиля «Жигули» с автозаводами из Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Чехословакии и Югославии. Участие в ней, партнеры СССР получают готовые автомобили. Венгрия, например, в связи с этим не выпускает легковых автомобилей, а развивает производство и экспорт автобусов и других видов машиностроительной продукции.

На начало 1978 г. между странами — членами СЭВ заключено 59 многосторонних соглашений по межгосударственной специализации и кооперированию машиностроительного производства. Ими охвачено свыше 6 тыс. наименований изделий, включая станки, автомобили, оборудование для химической, целлюлозно-бумажной промышленности, сельскохозяйственного, тракторное машиностроение, судостроение и т. д.

Однако номенклатура специализированных машиностроительных изделий и объем взаимных поставок такой продукции, на наш взгляд, пока не слишком велики. Зачастую ими оформляется сложившийся «ассортиментный обмен» машинами и оборудованием, а не предусматривается концентрация производства технологически однородных изделий на высокоэффективных специализированных предприятиях или цехах. Не может еще удовлетворить и народнохозяйственная эффективность соглашений по специализации и кооперированию по ряду машиностроительных изделий. Такая эффективная форма и важное направление экономической интеграции как поставок и поэтапная специализация и кооперация, развиваются еще недостаточно.

Существует множество причин, влияющих на специализацию и кооперацию производства. Они связаны с порядком решения научно-технических, проектно-конструкторских проблем, вопросов капитального строительства и т. д. Однако существенную роль играют и экономические условия ее осуществления. Особое место занимают цены на продукцию, являющуюся объектом специализации и кооперации. С точки зрения практики весьма важным представляется исследование влияния ценовых пропорций на развитие процесса специализации и кооперирования производства между странами — членами СЭВ. При этом следует учитывать то обстоятельство, что социалистический и капиталистический рынки, как и все мировые хозяйственные системы в целом, не изолированы друг от друга. Генеральный секретарь ЦК КПСЗ Л. И. Брежнев отмечал, что положение дел на мировом рынке не может не оказывать известного влияния на наши хозяйственные дела, поскольку социалистические страны поддерживают с капиталистическим миром довольно широкие экономические отношения.

Направления совершенствования системы ценообразования на специализированную и кооперированную продукцию длительное время дискутируются в кругах научных и практических работников всех стран — членов СЭВ.

С нашей точки зрения, данная проблема требует постепенного решения.

На первом этапе практически имеется, видимо, только одна возможность — совершенствовать сложившиеся системы определения цен на машины и оборудование на базе мировых цен. Сегодня, несмотря на все присущие ценам мирового капиталистического рынка недостатки, нам представляется, нет другого реального экономического критерия, характеризующего достаточно полно интернациональные общественно необходимые затраты. Следовательно, нет и другого критерия для объективного определения эффективности мероприятий по специализации и кооперированию производства. Попытки искусственно создавать такие критерии в форме расчетных региональных общественно необходимых затрат стран — членов СЭВ до сих пор терпели неудачу. Совершенствование существующей системы ценообразования должно обеспечить исключение конъюнктурных факторов капиталистического рынка, а также разработку согласованной методики скидок (надбавок) за величину серии машин, учет выбранного порядка расчетов (наличными или в кредит), за отклонением от базового аналога по техническому уровню и качеству исполнения, необходимость стимулирования освоения новой техники на взаимобудованном отрезке времени и т. д.

В дальнейшем, как нам кажется, проблему ценообразования на специализированную и кооперированную продукцию следует решать не изолированно, а одновременно с разработкой других экономических мер, направленных на то, чтобы избежать неблагоприятного воздействия мирового капиталистического рынка вследствие возможного существенного различия в уровнях цен с мировым социалистическим рынком. Кроме того, в ценах должны быть в большей мере отражены интересы стран — импортеров оборудования: цены должны стимулировать прекращение мелкосерийного производства некоторых изделий с целью удовлетворения потребностей за счет импорта из других стран, осуществляющих производство на крупных специализированных предприятиях. И наконец, цены в большей мере должны исходить из условий производства в странах СЭВ. Вся сложность правильного решения вопроса состоит в том, чтобы сохранить заинтересованность стран-экспортеров в снижении издержек производства, не перекладывать на импортеров расходы, связанные с необоснованно низкой производительностью труда, недостатками в организации производства, сбыта и т. п. Вместе с тем и в обозримом будущем при сохранении и развитии экономических отношений между странами различных социально-экономических систем не может быть полностью разорвана взаимосвязь между ценами социалистического и капиталистического рынков.

Не менее важное значение имеет вопрос о взаимосвязи внешнеотраслевых цен на специализированную и кооперированную продукцию с внутренними ценами стран — членов СЭВ. В Советском Союзе отнесенные цены промышленности на импортные машины и оборудование, в том числе и получаемые на основе соглашений по специализации и кооперации, по существу, представляют собой импортные цены с добавлением накладных расходов. При этом курс переводного рубля к советскому рублю равен единице.

За последние годы на мировом рынке цены на машины и оборудование резко возросли. Внутренние цены на аналогичную продукцию в СССР были стабильны или даже имели некоторую тенденцию к снижению. Вследствие этого существенно увеличился разрыв в ценах на импортную продукцию и аналогичные изделия отечественного производства. Таким образом, сложилось два уровня цен. Так как цены на импортную продукцию машиностроения значительно превышают цены на продукцию отечественного производства, предприятия, применяющие

⁴ См.: «Вопросы экономики», 1978, № 2, с. 69.

импортное инвестиционное оборудование или получающие детали и узлы по кооперации из стран — членов СЭВ, находятся экономически в худших условиях, чем предприятия, работающие на отечественном оборудовании или кооперирующиеся с заводами внутри страны. Это делает невыгодным для предприятий и объединений их включение в международную специализацию и кооперирования производств. Вместе с тем невыгодность специализации и кооперирования для отдельных предприятий во многих случаях отнюдь не означает ее неэффективности для страны.

В большей или меньшей степени это относится и к существующим в других странах — членах СЭВ системам промышленных отпускных цен на импортные товары, в которых применяются коэффициенты пересчета вырученных за экспорт переводных рублей в национальные валюты. Такое положение вызывает у предприятий стремление поднять внешнеторговые цены, что отвечает текущим экономическим интересам предприятия, но далеко не всегда совпадает с долгосрочными интересами страны в целом, с общими перспективными интересами участвующих стран.

Разумеется, механизм экономического стимулирования межгосударственной специализации и кооперирования производства нельзя совершенствовать, изменяя какой-либо один рычаг, даже такой важный, как ценообразование. Эта задача может быть решена только комплексно, с использованием всех известных методов, форм и рычагов экономического управления, и прежде всего совместной планоной деятельностью социалистических государств.

Разработка долгосрочной целевой программы сотрудничества стран — членов СЭВ в области машиностроения

Разрабатываемая в соответствии с решениями XXX и XXXI сессий СЭВ долгосрочная целевая программа сотрудничества в области машиностроения имеет своей целью обеспечение (с использованием всех преимуществ глубокой межгосударственной специализации и кооперирования производства) оснащения и переоснащения технически передовыми машинами и оборудованием ключевых отраслей материального производства стран — членов СЭВ, включая материально-техническую базу самого машиностроения, путем внедрения прогрессивных технологических процессов, повышения уровня механизации и автоматизации производства, широкого применения новой вычислительной техники и автоматизированных систем управления.

Достижение поставленных в данной программе целей намечается осуществлять путем проверенных практикой форм сотрудничества. Важнейшее значение среди них имеют международная специализация и кооперирование производства, координация планов, проведение совместных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию и внедрению новых видов техники. В более широких масштабах, видимо, будет применяться объединение сил и материальных ресурсов стран для создания новых, реконструкция и модернизация существующих производственных мощностей.

Мероприятия, включенные в долгосрочную программу по машиностроению, должны содействовать формированию оптимального народнохозяйственного комплекса каждой страны — члена СЭВ. На новом уровне развернутся работы по нормализации, стандартизации и унификации агрегатов, узлов и деталей, позволяющих организовывать массовое и крупносерийное специализированное производство. Эти меры касаются тех видов машин и оборудования, которые являются пред-

метом взаимного товарооборота и по которым проводятся работы в области специализации и кооперирования производства.

Одно из главных направлений указанной программы по машиностроению — обеспечение машинами и оборудованием топливно-энергетических и сырьевых отраслей. Данная проблема очень многогранна, и, чтобы не распылять внимание, силы и средства, целесообразно выделить главные звенья ее решения. Прежде всего усилия намечается сконцентрировать на обеспечении машинами и оборудованием строительства атомных электростанций. Крупнейшим мероприятием в этой области является строительство в Советском Союзе специализированного завода по производству оборудования для АЭС «Атомаша».

По развитию специализации и кооперированию стран — членов СЭВ по производству атомного оборудования подготавливается многостороннее соглашение. Все страны имеют возможность участвовать в производстве различного оборудования. Значительную часть реакторов для станций, строящихся в братских странах, будет изготавливать Чехословакия. Поставками крупные задачи по созданию и освоению новых видов оборудования для АЭС на основе передовой технологии, например, освоение энергоблоков с водо-водяными реакторами мощностью 1000 МВт. Ведущую роль здесь принадлежит Советскому Союзу. В начале текущего года объединение «Ленинградский металлургический завод» завершило разработку технического проекта первой быстрозагружаемой турбины мощностью в 1 млн кВт для атомной электростанции с реактором водо-водяного типа. Сейчас создается финал этого объединения, на котором будет построен ряд атомных турбин. Объединение «Ижорский завод» уже изготовило головной образец реактора-миллионника.

Ограниченность ресурсов жидкого и газообразного топлива вызвала необходимость увеличения роли твердых видов топлива в топливном балансе стран — членов СЭВ и предопределила разработку специальных мероприятий по обеспечению их потребностей в соответствующих машинах и оборудовании. Потребуется значительно увеличить выпуск передовой техники для добычи каменных и бурых углей, лигнитов и сланцев, их обогащения и переработки.

Рассматриваются предложения стран по созданию совместными усилиями мощностей по производству новой машинной техники: механизированных крепей, очистных и проходческих комбайнов, обогащенного оборудования и т. д. Примером может служить скрепаторный неданно в Экваториале самый мощный в мире роторный экскаватор, добывающий 5 тыс. т угля в час (ЭРШД-500).

Учитывая ухудшающиеся горно-геологические условия добычи, будет осуществляться сотрудничество по созданию новых и усовершенствованию существующих способов и технических средств для строительства и эксплуатации шахт на большой глубине. Еще одной очень большой задачей является создание производства по глубокой переработке нефти для повышения среднего выхода светлых нефтепродуктов с 45–50% в настоящее время до 50–65%, без чего невозможно решить проблему обеспечения стран моторным топливом. Необходимо создание и организация на базе специализации и кооперирования производства нескольких сот крупных, технических сложных установок. Следует также подчеркнуть важность создания и налаживания производства оборудования для бурения глубоких скважин и для морского бурения.

Широкий круг мероприятий намечается по обеспечению потребности стран — членов СЭВ в машинах и оборудовании для химической, нефтехимической промышленности. Речь идет не просто о ликвидации дефицита по отдельным видам оборудования, а о широком сотрудничестве в области научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ с целью совершенствования существующих и создания прин-

циально новых видов оборудования, увеличения единичных мощностей агрегатов. Страны — члены СЭВ уже имеют в этом отношении определенный опыт: еще недавно польские машиностроители (это их специализация) производили и поставляли заказчикам сериюкостные заводы мощностью 100–180 тыс. т серной кислоты в год; сегодня производственное объединение «Хемик» поставит комплексные предприятия годовой мощностью 500 тыс. т.

При специализации, кооперировании и расширении производства в области металлургического оборудования в первую очередь уделяется внимание коксовому, агломерационному, прокатному оборудованию, установкам непрерывной разливки стали и др.

Во всех странах — членах СЭВ в настоящее время испытывается острая нехватка в ресурсах рабочей силы. Кроме того, значительное число рабочих занято на погрузочно-разгрузочных работах. Долгосрочной целевой программой в области машиностроения предусматривается развитие сотрудничества по обеспечению потребностей стран — членов СЭВ в средствах для механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ. В первую очередь намечается расширение производства металлургических и порталных кранов, электро- и автопогрузчиков, кран-штабелеров, талей электрических, эскалаторов. Планируется также развитие научно-технического сотрудничества по созданию новых, прогрессивных средств механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ и современного, полнотонно-транспортного, внутривозового и складского оборудования, в том числе оборудования с дистанционным и автоматическим управлением.

Сегодня охрана окружающей среды приняла всеобщий, глобальный характер. Для ее успешного решения недостаточно усилий отдельной страны. Страны — члены СЭВ выступают инициаторами широкого международного сотрудничества. Не случайно на Совещании по безопасности и сотрудничеству в Европе Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев в числе предложений о проведении европейских конгрессов или международных совещаний назвал и охрану окружающей среды.

Страны — члены СЭВ еще в 1971 г. заключили соглашение о научно-техническом сотрудничестве в области охраны природы. Над ее осуществлением работают сегодня 360 научно-исследовательских институтов, лабораторий и проектных организаций. Выделено 159 тем по актуальным вопросам защиты окружающей среды.

Эта проблема глубоко социальна, оказывая огромное влияние на условия труда и быта человека. Естественно, страны сотрудничества не могут обойти ее при разработке программы долгосрочного сотрудничества в области машиностроения. Разрабатываются мероприятия по специализации и кооперированию производства газоочистного и пылеулавливающего оборудования, отвечающего высокому уровню техники. Намечается создание новых современных конструкций оборудования, содействующих охране окружающей среды, в том числе оборудования для механической, биологической и физико-химической очистки вод.

Одной из центральных задач долгосрочной программы в области машиностроения является создание современной материально-технической базы для всех отраслей сельского хозяйства. Главное здесь в том, чтобы на базе использования преимуществ специализации и кооперирования производства находить в нужном количестве производство тракторов мощностью 150 л. с. и выше, также комплекса сельскохозяйственных машин и их. Для увеличения производства зерна намечается, в частности, разработка новых типов высокопроизводительных зерноуборочных комбайнов, в для развития животноводства — создание средств механизации для всех его процессов.

Подготавливаются также мероприятия по обеспечению потребности стран — членов СЭВ в машинах и оборудовании для пищевой промышленности. Предусматривается углубление специализации и кооперирования производства, технологического оборудования и комплексов поточно-механизированных линий для консервных предприятий, розлива пищевых жидкостей, по расфасовке и упаковке пищевых продуктов. Решаются вопросы специализации и кооперирования производства основных видов оборудования холодильной цепи.

Запланировано углубление и расширение специализации и кооперирования производства технологического оборудования для современных высокопроизводительных сахарных заводов различных мощностей, а также для мясной, молочной промышленности и для заводов масло-жировой промышленности.

Для обеспечения развития отраслей машиностроения и их качественной перестройки основные усилия по сотрудничеству стран — членов СЭВ намечается направить на создание тяжелых и уникальных металлорежущих станков. Особенно серьезное внимание уделяется выпуску высокопроизводительных металлорежущих станков с числовым программным управлением (ЧПУ) и многооперационных станков с магазинами для автоматической смены инструмента и комплексов участков из них с широким использованием унифицированных комплектующих изделий.

Будут углубляться и расширяться специализация и кооперирование производства автоматических линий, специальных станков, тяжелых уникальных станков. С целью ликвидации дефицита получат дальнейшее развитие специализация и кооперирование выпуска высокопроизводительных автоматизированных кузнечно-прессовых машин, в первую очередь автоматизированное оборудование для листовой штамповки холодной и горячей объемной штамповки, машины с прогрессивным программным управлением, кузнечно-прессовые автоматы, автоматические кузнечно-прессовые линии.

Долгосрочная целевая программа в области машиностроения представляет собой новую форму планового сотрудничества стран — членов СЭВ. Она призвана обеспечить комплексность решения проблем, усилить многосторонность согласования принципиальных вопросов, наметить основные направления развития специализации и кооперирования машиностроительного производства на десятилетнюю перспективу. Все это поможет сосредоточить совместные усилия на главных направлениях сотрудничества, поднять его эффективность.

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА*

Е. Торкановский,

д-р юрид. наук, профессор

К числу основных функций социалистического государства относятся осуществление хозяйственной деятельности и управление ею. В условиях зрелого социализма общенародное государство, соединяющее политическую власть с правовыми воздействиями на экономику в качестве собственника средств производства, получает небывало широкие возможности рационального управления народным хозяйством. Это положение закреплено в ст. 15 Конституции СССР, которой устанавливается, что «государство обеспечивает рост производительности труда, повышение эффективности производства и качества работы, динамичное, планомерное и пропорциональное развитие народного хозяйства». Тем самым в Конституции СССР, как отмечалось в докладе Л. И. Брежнева на майском (1977 г.) Пленуме ЦК КПСС, «заложены возможности постоянного совершенствования всей системы социалистического хозяйствования, всей работы плановых и других органов управления экономикой и культурой»¹.

Один из важных путей реализации указанных возможностей — выполнение широкой программы законодательных работ, о которой шла речь в заключительном слове Л. И. Брежнева на внеочередной, седьмой сессии Верховного Совета СССР девятого созыва. В этой программе законодательство, регулирующее хозяйственную жизнь общества развитого социализма, и прежде всего правовые формы управления научно-техническим прогрессом, должно получить адекватное его значению отражение.

Ускорение темпов научно-технического прогресса — магистральный путь интенсификации общественного производства. Не меньшее значение имеет совершенствование хозяйственного механизма, улучшение методов хозяйствования. При этом быстрые темпы научно-технического прогресса недостижимы без постоянного управления им, так же как совершенствование хозяйственного механизма невозможно без применения новейших научно-технических достижений. «Революция в науке и технике», — говорится в докладе Л. И. Брежнева XXV съезду КПСС, — «требует кардинальных изменений в стиле и методах хозяйственной деятельности, решительной борьбы с косностью и рутинерством, подлинного уважения к науке, умения и желания советоваться, считаться с ней»².

Правовой механизм управления научно-техническим прогрессом, являющийся элементом общей системы правового регулирования хо-

зяйственной деятельности, находится на стадии становления. Он базируется на изданиях в разное время и различными государственными органами нормативных актов, регулирующих правовое положение научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций, научно-производственных объединений, создание и внедрение новой техники, деятельность изобретателей и рационализаторов, стандартизацию, научно-техническую информацию, обмен научно-технической документацией и передачу производственным опытом. Все эти акты недостаточно связаны между собой, не приведены в систему. Возникла настоятельная необходимость их кодификации (так называемая малая кодификация, которая проводится и в других подсистемах правового регулирования — хозяйственной деятельности — материально-технического снабжения, капитальном строительстве и т. п.) и координации со всей системой правового регулирования в рамках Хозяйственного кодекса или Основ хозяйственного законодательства СССР.

К основным элементам любой системы управления, в том числе и научно-техническим прогрессом, относится ее организационная структура. В ней закладываются возможности наилучшего распределения и координации видов деятельности. Оптимальное функционирование системы прямо связано с распределением задач, функций, прав, обязанностей и ответственности между ее органами. Устранение многоступенчатости, дублирования функций и информационных потоков позволяет резко повысить эффективность управления.

В последнее время организационная структура управления научно-техническим прогрессом претерпела ряд изменений. Наряду с традиционными научными учреждениями (академическими и отраслевыми НИИ) в течение двух последних десятилетий возникли новые научные организации. К ним относятся прежде всего проблемные и отраслевые лаборатории вузов. По своему типу они близко примыкают к отраслевым НИИ, однако имеют ряд особенностей. С точки зрения управления главная особенность вузовских научно-исследовательских лабораторий (НИЛ) — уникальный в условиях действующего законодательства тип двойного подчинения: НИЛ вуза подчиняется как Минвузу СССР или союзной республике, так и отраслевому министерству и выступает тем самым в качестве организационной формы связи отраслевых и вузовских научных исследований. Такой характер двойного подчинения не исследован юридической наукой, в связи с чем правовой статус отраслевой НИЛ вуза, несмотря на наличие Типового положения о ней, остается недостаточно определенным и вызывает много затруднений в практике. Потенциал вузовской науки существенно увеличивается за счет создания в составе вузов научно-исследовательских институтов. Последние возникают на базе школ и направлений, сложившихся в данном вузе или нескольких вузах города. Эта форма способствует концентрации сил и ресурсов на перспективных направлениях, т. е. приводит к качественно новому этапу объединения сил высшей школы.

Еще более актуальна проблема правового урегулирования задач, функций, прав и обязанностей новых научных организаций, появившихся на стыке отраслевой науки и производства. Если возникновение НИЛ вузов преследовало цель широкого использования потенциала вузовской науки для удовлетворения нужд производства, то образование научно-производственных объединений (НПО) и научных подразделений производственных объединений и предприятий было направлено на более тесное соединение науки с производством и ускорение на этой базе внедрения новейших научно-технических достижений. Целесообразность создания НПО, т. е. научных организаций, которым приданы производственные подразделения, ни у кого не вызывает сомнений.

* В порядке обсуждения.

¹ Л. И. Брежнев. О Конституции СССР. М., Политиздат, 1977, с. 21.

² Материалы XXV съезда КПСС. М., Политиздат, 1976, с. 38.

В принятом Советом Министров СССР Положении о научно-производственном объединении предусмотрено, что НПО должны сосредоточить свою деятельность «на создании и внедрении в кратчайшие сроки в народное хозяйство новейших образцов машин, оборудования, приборов, материалов и других промышленных изделий, прогрессивных технологических процессов, отвечающих по своим научным, технико-экономическим и иным показателям высшим достижениям отечественной и зарубежной науки и техники». Принятие указанного Положения, определяющего задачи, функции, права и обязанности НПО, обеспечивает эффективное функционирование последних в качестве элемента структуры управления научно-техническим прогрессом.

Наряду с приданием научным учреждениям производственных подразделений в народном хозяйстве активно идет и противоположный процесс: образование научных подразделений в производственных организациях, создание «заводской» науки. Этот процесс получил правовое закрепление в Положении о производственном объединении (комбинате), которым предусмотрено включение в состав объединения научно-исследовательских, проектно-конструкторских и технологических подразделений. Широко распространены, в частности, центральные заводские лаборатории (ЦЗЛ). Их деятельность охватывает комплекс проблем — от научно-исследовательской работы до внедрения научно-технических достижений и решения текущих задач производства.

Однако функции и компетенция ЦЗЛ и других научных подразделений производственных организаций не определены не только межотраслевыми, но и ведомственными нормативными актами. В результате наряду с ЦЗЛ, успешно ведущими научно-техническую работу, существует немало научных подразделений, которые выполняют в основном контрольные функции и занимаются текущими нуждами производства. Назрела необходимость разработать типовое положение о научных подразделениях объединений (предприятий) и обеспечить возможность практической реализации задач, поставленных перед такими подразделениями.

Тенденция организационного соединения с производством получает все большее развитие и в области фундаментальных исследований. За последние годы возникла качественно новая форма объединения фундаментальных исследований с проектно-конструкторскими работами и производством. На базе ведущих институтов Академии наук УССР образованы крупные научные комплексы, состоящие из института, конструкторского бюро и опытного завода. Они должны были обеспечить организационно-правовыми мерами завершение цикла работ от исследования до технического освоения новшества. Однако недостаточная общность составляющих академических научных комплексов частей приводит к недостаточной централизации управления, трудностям в планировании, отсутствию единой системы материального обеспечения и т. п. В связи с этим Президиум АН УССР принял решение о создании на основе существующих комплексов более совершенной формы организации — академических научно-технических объединений, которые должны представлять собой единый научно-исследовательский, конструкторско-технологический и производственно-хозяйственный механизм.

Аналогичная тенденция проявляется и в организации управления вузовской наукой. Речь идет об учебно-научно-производственных комплексах, зародившихся в Северо-Кавказском научном центре высшей школы. Эффективность их проявляется не только в значимости научно-исследовательских работ и темпах внедрения последних в производство, но и в качестве подготовки специалистов.

Изложенные формы связи науки с производством частично решают задачу ускорения внедрения новой техники в производство. Существенную роль играет также создание отраслевых организаций типа «Энерготехпрома», занимающихся внедрением технических новшеств¹. Однако возможности таких организаций, работающих в рамках определенной отрасли, ограничены. Поэтому одним из важных путей решения проблемы внедрения в организационном плане является создание в стране межотраслевых научно-технических центров и хозрасчетных внедрческих фирм. Опыт такого рода имеется.

Потребность в ускоренном и широком внедрении изобретений, рационализаторских предложений и других технических идей привела к появлению межотраслевых хозрасчетных конструкторских и технологических организаций, принимающих от предприятий и институтов заказы на воплощение в металле технических идей. Полезность существования таких организаций никем не оспаривалась. Тем не менее они прекратили свое существование («Факел» в Новосибирске, «Юнис» в Свердловске и др.). Только библиоский «Новатор» продолжает работу в соответствии с рекомендациями Совета новаторов Азербайджана и под методическим руководством Госкомитета по делам изобретений и открытий. Как отмечалось в печати, «каменем преткновения» для деятельности упомянутых организаций стало отсутствие нормативного акта, определяющего правовой статус научно-производственных организаций². Следует поддержать предложение об упорядочении правовой стороны деятельности организаций, занимающихся внедрением технических новшеств, в частности о предоставлении им прав юридического лица, что создаст необходимую юридическую базу для заключения с ними прямых хозяйственных договоров³.

Даже простое перечисление новых организаций в сфере управления научно-техническим прогрессом свидетельствует о необходимости определения их правового статуса. Но дело не только и не столько в необходимости разработки нормативных актов, в которых закрепилось бы правовое положение каждой научно-технической организации, сколько в приведении их в стройную, координированную и субординированную систему, в которой каждый элемент выполнял бы свои функции. В настоящее время в ряде случаев нет четкого разделения функций между академическими и отраслевыми НИИ, вузовскими и заводскими лабораториями, что порождает дублирование, раздробленность кадров, разпыление средств и материальных ресурсов.

В этих условиях и возник вопрос о том, что лучше: передать «завод институту» или «институту заводу». Между тем оба варианта имеют достоинства и недостатки. Заводская наука призвана оперативно обслуживать производство, она в состоянии в короткие сроки обеспечить разработку и внедрение технического новшества на данном предприятии или в производственном объединении. Однако перевод всей прикладной науки в ранг заводской чреват опасностью снижения уровня научных разработок, ориентации на решение сиюминутных задач, диктуемых нуждами производства. Обратный процесс («институт — завод») обеспечивает достаточный уровень прикладной науки, но, как правило, затягивает сроки перехода от опытного производства к серийному. Поэтому ни первое, ни второе предложения не могут решить проблему оптимальной организационной структуры управления научно-техническим прогрессом. Первый вариант предпочтителен, если ставится задача повышения научно-технического уровня и улучшения качества уже освоенного изделия (технологии); второй — при необходимости

¹ См.: К. Тахсир, М. Красовицкий. Формы организации внедрения новой техники. «Вопросы экономики», 1977, № 1, с. 50—52.

² См.: Б. Давидов. Что мешает новаторству. «Коммунист», 1975, № 13, с. 127.

³ См.: «Правда», 1977, 9 июля.

создания технического новшества с последующим широким использованием в отрасли.

Следовательно, «заводская», «отраслевая», «вузовская», «академическая» науки должны не исключать, а гармонично дополнять друг друга. Этого можно достигнуть в результате изыскания оптимальных форм связи между элементами организационной структуры науки, а также между наукой и производством. Такая связь может быть установлена лишь на базе целостного системного подхода к определению правового статуса перечисленных организаций и закрепления правовыми средствами организационной структуры управления научно-техническим прогрессом.

Новые образования в организационной структуре управления техническим прогрессом базируются на принципе объединения подразделений, обеспечивающих разработку отдельных стадий цикла «наука — производство». Однако применения этого принципа недостаточно для ускорения технического прогресса. Создание нового объекта техники требует кооперации усилий иногда десятков научно-исследовательских, проектно-конструкторских учреждений и предприятий разных профилей. Между этими учреждениями и производственными организациями устанавливаются разнообразные хозяйственно-правовые связи. Основой последних, важнейшим элементом управления научно-техническим прогрессом является планирование развития науки и техники.

К сожалению, при действующей системе планирования не только непомерно велики сроки создания образцов новой техники и внедрения их в производство, но и недостаточно насыщение новыми изделиями (технологическими процессами) народного хозяйства страны. В значительной степени это объясняется отсутствием сквозного планирования.

В существующих условиях каждая стадия цикла «наука — производство», как правило, планируется самостоятельно, в результате чего весь цикл выглядит как ряд самостоятельных, оторванных друг от друга работ:

НИР	Проектно-конструкторские работы	Опытные работы	Внедрение
-----	---------------------------------	----------------	-----------

При таком порядке каждая стадия планируется после исполнения предыдущей. Между ними возникают значительные временные разрывы. В оптимальном варианте каждая стадия цикла может быть начата не только сразу после окончания предыдущей, но и в процессе работы над ней. Оптимальный цикл «наука — производство» должен выглядеть следующим образом:

НИР	Проектно-конструкторские работы	Опытные работы	Внедрение
-----	---------------------------------	----------------	-----------

В этом случае подготовительные работы к каждой стадии проводятся еще до окончания предыдущей, что существенно сокращает весь цикл. Особенно важен подобный порядок планирования работ для стадии внедрения новой техники. Это самая трудоемкая стадия, требующая наибольших материальных затрат (например, в химической промышленности соотношение затрат на исследование, разработку и внедрение составляет соответственно 1:10:100).

Для своевременного внедрения крупного технического новшества необходимо еще в процессе его разработки производить соответствующие проектные, строительные работы, материально-техническое обеспе-

чение, подготовку кадров и т. п. В противном случае даже изделия, доведенные до стадии изготовления опытного образца, годами не внедряются в производство. Исключить возможность неоправданно долгих сроков реализации научно-технических достижений в условиях плановой экономики можно только при помощи правового закрепления сквозного планирования всего цикла «наука — производство». В плане новой техники и обязательно порядке должны указываться не только разработчики технических новшеств, но и организации, которые будут изготавливать новые изделия или применить новую технологию, сроки и объем внедрения объекта новой техники.

Выполнение изложенных требований к правовому регулированию планирования научно-технического прогресса, в свою очередь, предполагает правовое закрепление адекватных ему методов управления. На современном этапе научно-технического прогресса возникает объективная необходимость применения программно-целевого метода управления. Использование его для решения научно-технических задач — одна из характерных особенностей текущей пятилетки. Завершается разработка примерно 200 межотраслевых программ технического прогресса, в подготовке каждой из которых участвуют предприятия и организации нескольких министерств и ведомств. Особенность этих программ — сквозное и комплексное планирование, полное финансирование и материально-техническое обеспечение намеченных ими работ. Программный подход предусматривает, следовательно, решение наиболее важных задач в кратчайшие сроки путем концентрирования сил и средств всех исполнителей на базе четкой координации их деятельности.

Программно-целевой метод управления должен применяться на всех уровнях планирования, от плана интеграционных мероприятий стран — членов СЭВ (решение которых связано с проведением комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, созданием новых технологических процессов, образцов машин, оборудования, приборов и т. п.) до плана повышения эффективности производства предприятий и объединений. На народнохозяйственном уровне этот метод управления проявляется во внедрении в планы развития науки и техники программ внедрения в производство новой продукции и новых технологических процессов, предусматривающих весь комплекс заданий, включая конструкторские и технологические разработки, опытно-промышленное опробование и испытания, создание мощностей и техническое переоснащение для целей программ, производство и применение продукции. Такое органическое соединение планов науки и техники с планом производства требует разработки четких правовых форм планирования и реализации соответствующих программ.

Как в Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии, так и в выступлениях делегатов съезда подчеркивалась необходимость иметь единую систему управления разработкой и реализацией крупных долгосрочных целевых программ и целесообразность создания органов, возглавляющих выполнение этих программ и отвечающих за него¹.

Роль такого органа в планировании и управлении наукой возлагается на Президиум Академии наук СССР. Кооперирование же усилий с другими ведомствами производится с помощью двусторонних координационных планов совместных работ Академии наук и соответствующих министерств и ведомств². Координационные планы охватывают

¹ См. Н. Барбаков. Согласованный план многосторонних интеграционных мероприятий — новая ступень развития совместной плановой деятельности стран — членов СЭВ. «Плановое хозяйство», 1975, № 9, с. 10.

² См. Реч. М. С. Соловьева на XXV съезде КПСС. «Правда», 1976, 26 февраля.

³ См. П. Федосеев. Крепится связь науки и практики. «Коммунист», 1976, № 9, с. 36.

7. «Плановое хозяйство» 26.6.

поисковые работы, прикладные исследования, лабораторные разработки и внедрение полученных результатов в практику. Например, Сибирское отделение АН СССР заключило программные соглашения с рядом министерств. В соответствии с этими соглашениями сформировано около 20 координационных планов по крупным комплексным проблемам. Планы утверждены в двустороннем порядке руководителями отделений и соответствующих министерств. Финансирование согласованной программы, обеспечение фондами на оборудование и материалы производится в основном за счет министерств.

Координационные мероприятия проводятся и отдельными министерствами. Например, Министерство машиностроения для легкой и пищевой промышленности и бытовых приборов уже в течение продолжительного времени принимает совместные планы по новой технике с министерствами заготовок, рыбного хозяйства, легкой промышленности. В этих планах определяются исполнители, поэтапные сроки создания машины, предприятия, на которых должны испытываться новшества. Комплексные бригады из работников указанных министерств осуществляют намеченную программу.

В других случаях отсутствие органа, отвечающего за выполнение целевой программы, в какой-то мере компенсируется договорами о научно-техническом содружестве. Общеизвестен одобренный ЦК КПСС опыт 28 ленинградских предприятий и организаций, заключивших несколько лет тому назад договор о научно-техническом содружестве по созданию Саяно-Шушенской ГЭС. Сейчас уже 94 организации Ленинграда и Красноярского края объявляют усилия для решения поставленной задачи. Однако, по свидетельству председателя координационного совета ленинградских организаций, участвующих в создании Саяно-Шушенской ГЭС, директора Ленгидропроекта Ю. Григорьева, при проектировании комплекса были допущены ошибки, которых могло бы не быть, если бы существовал междуминистерственный орган, имеющий полномочия в области планирования научно-исследовательских, проектных и строительных работ⁹.

Не умаляя значения двусторонних координационных соглашений и договоров о научно-техническом содружестве, следует подчеркнуть, что координационные отношения не могут заменить субординационных. Для выполнения межотраслевых научно-технических программ необходимо создать специальный целевой орган. Существующий институт полномочий главных министерств ограничивается, как правило, функциями нормирования, участия в планировании производства отдельных видов изделий, контроля. Причем и этот ограниченный круг правомочий (исключая нормотворческие) осуществляется министерствами не без труда. Свои координационные и контрольные функции головное министерство практически осуществляет при реализации предоставленного ему права выступать в роли органа, с которым должно быть согласовано принимаемое решение. В иных случаях его воздействие на другие министерства и подчиненные им органы затруднено.

Между тем специфические субъективные интересы каждого исполнителя не всегда согласуются с общими требованиями комплексного исследования. В этих условиях одна из главных функций управления программой — обеспечение необходимого согласования разработок различных ее элементов, преемственности выполнения этапов реализации программы. Не менее важно обеспечить предвидение возможных отклонений от намеченного плана работ, корректирование его и принятие других мер для ликвидации возникающих нежелательных ситуаций. Никаких средств воздействия на исполнителей (организации других

министерств) в целях осуществления указанных функций головные министерства иметь не могут. Это вытекает, в частности, из их сущности как органов отраслевого управления, в то время как управление программой должно быть межотраслевым. Поэтому головные министерства не в состоянии не только привлечь к ответственности исполнителей, но и координировать работу предприятий и организаций, подчиняющихся другим ведомствам.

В связи с этим вызывает сомнения обоснованность рекомендации искать руководителей программ прежде всего среди существующих отраслевых или территориальных органов и только в том случае создавать целевые органы, когда не представляется возможным найти ни ведущего основного исполнителя, ни полномочий головной организации. Такая точка зрения исходит из возможности наделения отраслевых органов межотраслевыми функциями. Между тем подобная возможность, как показано выше, проблематична. Более предпочтительна обратная формула: только в тех случаях, когда создание целевого органа программы невозможно, для руководства ею следует за качество исследования выделять основного исполнителя или головное министерство.

Руководить межотраслевыми комплексными программами должен орган, имеющий межотраслевые функции и правомочия. Таковым в сложившейся структуре управления научно-техническим прогрессом является ГКНТ. Одна из функций последнего, в соответствии с действующим законодательством, — отбор основных научно-технических проблем и утверждение комплексных программ их разработки. Это означает, что на стадии планирования ГКНТ осуществляет функции целевого органа программы. Однако затем происходит делегирование полномочий: для управления программой ГКНТ утверждает головную организацию, а также научного руководителя или главного конструктора.

Подобный порядок был в какой-то мере оправдан при утверждении координационных планов, отдельные задания которых включались в отраслевые и региональные планы. Головная организация не управляла деятельностью отдельных исполнителей, а координировала ее. Но и при разработке координационных планов головная организация далеко не всегда могла осуществлять координационные функции.

При применении программно-целевого метода изложенный порядок управления программой неприменим. Целевым органом выполнения программы оказывается не та организация, которая несет ответственность за ее выполнение. Права, хотя, на наш взгляд, и недостаточные, принадлежат ГКНТ, а обязанности несет головная организация. Естественно, что такое распределение прав и обязанностей не может привести к положительным результатам. Управление научно-техническими программами и их разработку целесообразно поручить междуминистерственным советам (комитетами) при ГКНТ, наделив их соответствующим комплексом прав и обязанностей¹⁰.

Планирование создания и внедрения новой техники как на народнохозяйственном, так и на отраслевом уровне должно включать объем предполагаемого внедрения. Это чрезвычайно важно, ибо, как указывалось в докладе XXV сессии партии Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, «во многих отраслях, — несмотря на то, что вопрос этот ставился неоднократно, ставился настоятельно, — узким местом и сегодня остается внедрение в производство достижений науки и техники»¹¹.

⁹ Подобные органы существуют, но они не обладают компетенцией, которая обеспечивала бы реализацию принятых им решений. В качестве примера можно привести созданную по постановлению ГКНТ Комиссию по реализации в народном хозяйстве научных исследований, имеющей межотраслевое или крупное отраслевое значение. Как показала практика, делами этой комиссии не всегда достигают цели.

¹⁰ «Материалы XXV сессии КПСС», с. 39.

⁸ «Известия», 1976, 8 июня.

С экономической точки зрения указанное требование к плану новой техники не нуждается в обосновании, ибо даже расчетную экономическую эффективность мероприятия невозможно определить, не зная объема его внедрения. Между тем внедрение новой техники планируется, как правило, только одному предприятию. После промышленного освоения объекта новой техники план считается выполненным, а внедрение состоявшимся, даже если предприятие удовлетворяет соответствующие потребности народного хозяйства в незначительной доле. В дальнейшем данное мероприятие либо исключается из плана, как освоенное промышленностью, либо повторно включается в план новой техники другого предприятия. В первом случае производство новой продукции расширится крайне медленно и выпуск в количественных, удовлетворяющих потребности в ней, растягивается на многие годы. Во втором — объем освоенной промышленностью новой техники расширяется несколько быстрее, но стирается грань между техникой действительно новыми и освоенной повторно. Предприятия-пионер, несущие дополнительные расходы на организацию производства нового изделия или применения новой технологии, и предприятия, идущие по проторенному пути, стимулируются в равной мере.

Для того чтобы, используя преимущества планового развития социалистической экономики, избежать вышеописанных отрицательных явлений, в план новой техники следует включать как определенные качественные показатели объекта (техико-экономические параметры), так и количественные (объем внедрения, необходимый для удовлетворения народнохозяйственных или отраслевых нужд). Это правило в виде правовой нормы должно быть включено в неотреглаемое законодательство.

Обеспечение потребности в новых изделиях (технология) путем сквозного планирования от поисковых исследований до серийного или массового производства осуществляется лишь для наиболее значительных технических новшеств, прежде всего для мероприятий плана новой техники. «Тиражирование» огромного числа прочих мероприятий производственного прогресса происходит за счет обмена передовым производственным опытом. Возможности использования опыта любого предприятия или организации — преимуществу социалистических производственных отношений, базирующихся на общественной собственности.

Обмен передовым производственным опытом производится в нашей стране в различных формах (от создания государственной системы научно-технической информации до школ передового опыта на предприятиях). Однако все они не обеспечивают заинтересованности предприятий в освоении более или менее сложных технических новшеств. Назрела необходимость выработать единый нормативный акт, который мог бы стать методологической и организационной основой всего комплекса работ по внедрению передового опыта. В этом акте наряду с вопросами организационной структуры должны найти отражение регламентация порядка внедрения технических новшеств, функций, прав, обязанностей и ответственности служб, занятых внедрением передового опыта, координация их работы, условия морального и материального поощрения, требования к уровню информации о передовых методах организации производства и труда и т. п.

В середине 60-х годов в экономической литературе появились предложения ввести оплату заимствованных технических новшеств в форме «социалистических лицензий». Эти предложения были подвергнуты справедливой критике, но идея поощрения как организации, передающей научно-технические достижения, так и организаций, заимствующих их, воплотилась в постановлении Совета Министров СССР «О повышении взаимной экономической заинтересованности предприятий и организаций в передаче своих научно-технических достижений и использо-

вания заимствованного передового опыта», на базе которого был разработан и утвержден ГКНТ 31 декабря 1971 г. соответствующий типовой договор¹². Тем не менее в практике заключение таких договоров не получило широкого распространения. В значительной мере это объясняется все тем же отсутствием системного подхода к конструированию механизма правового регулирования технического прогресса. В условиях планового хозяйства планирование и финансирование договоров о передаче научно-технических достижений и передового опыта должны координироваться с соответствующими планами технического развития (планами новой техники).

По нашему мнению, правовое регулирование научно-технического прогресса следует распространить и на сферу социалистического соревнования, через которое широкие массы трудящихся вовлекаются в управление научно-техническим прогрессом. Разумеется, речь идет не о том, чтобы применить в организации соревнования за технический прогресс принудительные методы или юридические санкции. Однако следовало бы подвести нормативную базу под моральное и материальное стимулирование таких новизн, как личные творческие планы инженерно-технических работников, договоры о научно-техническом сотрудничестве и т. п., а также под процедуру организации соревнования. Кроме того, необходимо разработать и утвердить положение о смотрах, конкурсах и т. п., имея в виду, что организация социалистического соревнования за технический прогресс должна быть связана со всей системой управления последним, являясь важной формой участия трудящихся в управлении производством.

С превращением науки в непосредственную производительную силу усложняется структура управления научно-техническим прогрессом, появляются новые организации и отношения между наукой и производством. В связи с этим резко возрастает роль правового механизма управления научно-техническим прогрессом, который должен отражать новые явления в системе правового регулирования народного хозяйства СССР. Необходимо ликвидировать наметившееся отставание с разработкой комплексного механизма управления техническим прогрессом, как и с разработкой общих проблем правового регулирования народного хозяйства СССР, с тем чтобы устранить препятствия на пути ускорения темпов технического прогресса и полностью использовать преимущества социалистической системы хозяйства для разрывания научно-технической революции.

¹² «Утверждены нормативных актов министерств и ведомств СССР», 1973, № 4. Подробное см. В. Дозоров. Новое в распространении научно-технических достижений в СССР. «Главное хозяйство», 1973, № 7.

ПРИМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ*

А. Новошицкий

Высшая цель общественного производства при социализме, говорится в ст. 15 и 16 Конституции СССР, — наиболее полное удовлетворение растущих материальных и духовных потребностей людей. Опираясь на творческую активность трудящихся и достижения научно-тех-

* В порядке обсуждения.

нического прогресса, совершенствуя формы и методы руководства экономикой и активно используя при этом экономические рычаги и стимулы, государство обеспечивает рост производительности труда, повышение эффективности производства и качества работы, динамичное, планомерное и пропорциональное развитие народного хозяйства.

Среди стимулов повышения эффективности общественного производства далеко не последнюю роль играют меры материальной ответственности предприятий и организаций за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств. На XXV съезде КПСС Л. И. Брежнев по этому поводу говорил: «Надо закрыть все лазейки, которые еще позволяют нерадивым хозяйственникам ходить впереловки, несмотря на нарушение договорных обязательств... Для этого нужна действенная система материального и морального стимулирования в сочетании со строгими и неотвратимыми санкциями за нарушения плановой и договорной дисциплины¹. В последние годы в целях усиления договорной дисциплины принят ряд нормативных актов, в соответствии с которыми значительно увеличены размеры неустоек за многие виды хозяйственных правонарушений. Ответственность контрагентов поставлена в зависимость от степени допущенных ими нарушений, установленных в ряде случаев новые санкции за правонарушения, частично устранены недостатки законодательства, затруднявшие их применение.

Созданы предпосылки для более полной реализации такой экономической санкции, как возмещение убытков. До недавнего времени при разрешении споров о возмещении убытков органы арбитража руководствовались инструктивными письмами Госарбитража СССР (от 18 апреля 1951 г. № И-1-13 и от 30 октября 1968 г. № И-1-34), в соответствии с которыми истец должен был доказать, что им причинены меры по уменьшению убытков. Практика показала, что такой порядок ставит кредитора в более невыгодное положение, чем должника, нарушившего договор. В результате законные интересы потерпевших хозорганов необоснованно уменьшались. После издания инструктивного письма Госарбитража СССР от 23 сентября 1974 г. № И-1-33 положение коренным образом изменилось в лучшую сторону: теперь должник, оспаривающий иск, должен доказать, какие меры не были приняты истцом и насколько снизился бы ущерб в случае их принятия.

Все это повысило возможность компенсации денежными санкциями убытков, причиненных хозорганам контрагентами. Поэтому денежные санкции стали чаще применяться. Однако проблема совершенствования этой формы экономического стимулирования плановой и договорной дисциплины еще полностью не решена.

Дело в том, что существующий порядок учета (отражения на балансе предприятий и организаций) полученных и уплаченных денежных санкций дает потерпевшему возможность компенсировать полученный неустойкой убыток, который в принципе компенсироваться таким образом не должны. Другими словами, изыскав неустойку, потерпевший хозорган в состоянии порой не только полностью нейтрализовать неблагоприятные экономические последствия нарушения договора контрагентом, восстановить свое имущественное положение, но и получить за счет этого дополнительные средства на покрытие потерь, не имеющих отношения к данному правонарушению, в том числе и возникших по вине самого потерпевшего.

Прежде всего это касается санкций, уплаченных потерпевшим за правонарушения, допущенные по своей вине либо по вине вышестоящего органа. Если изысканная с правонарушителя неустойка превышает причиненные им убытки, то разность между этими величинами потер-

певший может использовать для уплаты указанных санкций. Система экономических санкций и порядок их применения могут считаться достаточно эффективными лишь тогда, когда они дают потерпевшему хозоргану возможность полностью восстановить свое имущественное положение (привести его в то состояние, какое имело бы место при отсутствии нарушения договора контрагентом) и в то же время обеспечить отнесение на баланс потерпевшего изысканных с правонарушителя денежных санкций лишь в размере причиненных им убытков. Кроме того, непременно необходимо соблюдать принцип неотвратимости наказания либо ненадлежащего исполнения обязательств должен влечь не только полное возмещение ущерба потерпевшему, но и уплату неустойки, независимо от величины причиненного ущерба.

Действующий механизм материальной ответственности этим условием не отвечает. В чем же основные причины такого положения, каковы пути их устранения?

Нарушение договора контрагентом может вызвать потерю прибыли, сокращение объемов производства и реализации продукции, снижение производительности труда, невыполнение плана поставок и т. д. Эти неблагоприятные для потерпевшего последствия в натуре представляют собой причиненный правонарушителем ущерб, а будучи выраженными в стоимостной (денежной) форме — причиненные убытки. Поэтому если нарушитель договора своими силами и за свой счет приводит имущественное положение потерпевшего в состояние, которое имело бы место при отсутствии данного правонарушения (например, устраняет дефекты в поставленной им продукции), то календарная компенсация ущерба. Если же он вместо этого передает потерпевшему денежный эквивалент ущерба, то имеет место возмещение убытков.

Любой вид убытков, будь то не полученные кредитором доходы или произведенные им дополнительные расходы, в конечном итоге всегда вызывает снижение темпов роста прибыли и уровня рентабельности. Если для потерпевшего хозоргана эти показатели являются фондообразующими, то обязательно будет иметь место и потеря фондов экономического стимулирования.

Потери прибыли и связанная с ней потеря поощрительных фондов — это единственные виды материального ущерба, компенсация которых возможна при помощи действующей системы экономических санкций. Причем полная компенсация даже таких видов ущерба возможна лишь при условии, что момент возникновения ущерба и момент его фактической компенсации не выходят за пределы одного и того же хозяйственного года. Объясняется это тем, что согласно существующему порядку образования и расходования поощрительных фондов² последние начисляются поквартально нарастающим итогом лишь в пределах хозяйственного года. Если в отчетном году предприятие недоисполнило план по прибыли, а в следующем перевыполнило его на такую же величину, то в первом случае отчисления в поощрительные фонды будут уменьшены по нормативам, увеличенным не менее чем на 30%, а во втором — увеличены по нормативам, уменьшенным не менее чем на 30%. В итоге потерпевший хозорган не будет иметь полного восстановления имущественного положения³.

² См.: «Основные положения об образовании и расходования фонда материального поощрения и фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства на 1979-1980 гг. в производственных объединениях (комбинатах), на предприятиях и организациях промышленности, нерезидентов на новую систему планирования и экономического стимулирования, утвержденных Госкомтрудом СССР, Минфин СССР, Госпланом СССР и ВЦПС в декабре 1976 г.» («Экономическая газета», 1976, № 50).

³ Здесь не рассматривается проблема компенсации причиненного правонарушителем ущерба с позиций народного хозяйства в целом. Ущерб, причиненный народному хо-

¹ «Материалы XXV съезда КПСС». М., Политиздат, 1976, с. 60.

Однако это хотя и существенный, но далеко не единственный недостаток действующего порядка материальной ответственности. Вторым его недостатком является то, что он позволяет за счет возмещения с неисправных контрагентов экономических санкций покрыть потери прибыли (а следовательно, и фондов, стечившихся), которые не должны этими санкциями покрываться. Речь идет о потерях, вызванных внутренними причинами, устранение которых всецело зависит от самого потерпевшего, его вышестоящего органа или хозяйственной системы. Такого рода ущерб должен компенсироваться за счет внутренних источников системы, за счет резервов потерпевшего хозяйства.

В ходе исследования, проведенных Институтом экономики промышленности АН УССР, была предпринята попытка определить долю полученных санкций в балансовой прибыли предприятий и хозяйственных систем, а также установить, в какой степени ее потеря может компенсироваться полученными денежными санкциями. Расчеты показали, что в среднем за пять лет отношение полученных санкций к балансовой прибыли по Министерству СССР составляло соответственно 1,3 и 6,1%. Это весьма значительная величина. Не следует упускать из виду и то обстоятельство, что сейчас неустойка возмещается независимо от наличия и размера причиненных контрагентами убытков, даже при отсутствии таковых вообще. В этом случае полученная потерпевшим хозяйством неустойка превращается в источник компенсации потерь, возникших по не зависящим от контрагента причинам, скажем, по вине самого потерпевшего либо его вышестоящего органа. Если предположить (применительно к приведенному выше примеру), что правонарушения, за которые взыскана неустойка, убытков не причинили, то заводы Министерства СССР указанной неустойкой могли компенсировать возникшие по внутренним причинам потери в размере 1,3%, а предприятия Минуглепрома СССР — в размере 6,1% балансовой прибыли. Причем по Минуглепрому СССР отношение полученных санкций к сверхплановой прибыли за то же пятилетие составляло 173,3%. Иными словами, если бы не полученные санкции, то балансовая прибыль по Минуглепрому СССР в указанном пятилетии не была бы вынуждена.

Но приведенные данные характеризуют компенсационное значение денежных санкций по отраслям в целом. Об уровне возможной компенсации полученной неустойкой потерь, возникших по внутренним причинам, можно судить и по результатам работы 24 машиностроительных заводов Донецкой обл. Средняя величина отношения полученных ими санкций к балансовой прибыли за тот же период составляла 1,7%, а отношения санкций к расчетной прибыли — около 2,7%. На разных заводах или на одном и том же, но в разные периоды анализируемые показатели существенно отклонялись от указанных средних величин. Например, возможный уровень компенсации балансовой прибыли полученными санкциями на Ясиноводском машиностроительном заводе колебался от 0,6 до 7,8%, на Донецком заводе холодильников — от 0,8% до 17,6%.

Представляют интерес и результаты сопоставления санкций, полученных предприятиями и отраслями промышленности, с санкциями уплаченными. По Министерству СССР отношение этих величин составило в среднем за пять лет 53,1%, а по Минуглепрому СССР — около 160%, т. е. в первом случае уплаченные санкции превышали полученные примерно в 2 раза, а во втором — полученные превышали уплаченные, в этом случае все же имеет место. Но наряду с экономическими интересами общества существуют в какой-то мере отвлеченные от них коллективные хозяйственные интересы предприятий, для которых компенсация понесенного ущерба имеет важное значение. К тому же общество заинтересовано и в соблюдении норм материальной ответственности (см. В. Я. Мамута, В. В. Мисенко, В. Я. Юзюк. Предприятия и материальная ответственность. Киев, 1971, с. 38—39).

ные почти в 1,6 раза. По отдельным угледобывающим предприятиям этот показатель составлял 1000 и более процентов. По упоминавшимся выше 24 машиностроительным заводам он равен 45,1%, хотя по отдельным заводам достигал 400.

Приведенные выше цифры лишь раз подтверждают, что между суммой подлежащей взысканию с правонарушителя неустойки и суммой причиненных им убытков никакой зависимости нет, по ним нельзя в полной мере судить о компенсационном значении неустойки. Для достижения этой цели необходимо располагать данными о сумме убытков, причиненных правонарушителями, за которые взыскана неустойка. Отношение причитающейся с контрагента неустойки к сумме причиненных им убытков и покажет, в какой части убытки могут быть покрыты неустойкой.

С целью определения этого показателя было изучено 108 арбитражных дел о возмещении убытков, связанных с нарушением обязательств по поставке оборудования. Анализ их показал, что убытки чаще всего вызывались поставкой некачественной техники. И объясняется это тем, что при просрочке поставки потерпевшее предприятие в состоянии принять соответствующие меры по предотвращению убытков или уменьшению их размера (форсировать переиспользование плана производства другой продукции, приобрести недостающие узлы и детали на стороне, изготовить собственными силами и т. д.). Если же машина выходит из строя во время эксплуатации, то убытки практически неизбежны (оплата простоя, уменьшение объема выпуска и реализации продукции, уплата неустойки за недопоставку продукции своим потребителям и т. д.). Определяющим обстоятельством, вызывающим убытки, в таких случаях является невозможность предоставления поломки оборудования, а следовательно, и принятый мер по нейтрализации экономических последствий такой поломки.

Обоснованный иск о возмещении убытков, вызванных просрочкой поставки продукции, может иметь место лишь тогда, когда они превышают подлежащую уплате неустойку, ибо согласно действующему хозяйственному законодательству убытки от просрочки исполнения обязательств возмещаются только в части, не покрытой неустойкой. Отношение неустойки к убыткам в таких случаях будет всегда меньше единицы. По анализируемым арбитражным делам эта величина составила 0,47, т. е. убытки покрывались неустойкой лишь на 47%. Следовательно, для полного восстановления нарушенных хозяйственных интересов потерпевших хозяйств, помимо неустойки, должен взыскаться не покрываемые ею убытки.

Совсем иначе обстоит дело со штрафной неустойкой⁴, в частности со штрафом за поставку некачественной продукции. Его размер сейчас довольно высок и, как правило, всегда покрывает убытки потерпевшего. По упоминавшимся выше арбитражным делам штраф в 2,8 раза превысил убытки. Такое положение и значительной степени объясняется тем, что по экономическим последствиям поставка некачественного оборудования, которое до момента его укомплектования не может использоваться по прямому назначению, мало чем отличается от недопоставки⁵. Ведь факт нарушения договора контрагентом в этом случае об-

⁴ Действующему хозяйственному законодательству известно три вида неустойки: за неисполнение, при которой убытки возмещаются в части, не покрытой неустойкой; некачественная, при которой убытки не возмещаются вообще; штрафная, при которой убытки возмещаются без учета неустойки (смерть таваров).

⁵ В литературе приобретает точка зрения, согласно которой поставка некачественной продукции — правонарушение более тяжкое, чем ее недопоставка. При этом считается, что поставка некачественного оборудования не требует доказательств, что поставка некачественной продукции чаще вызывает убытки (и большие), чем ее недопоставка, поэтому должна возмещаться жестче. Мы эту точку зрения не разделяем. Практика показывает, что потерпевшие предприятия очень часто используют некачественную про-

наруживается, как правило, до ввода оборудования в эксплуатацию, до начала его монтажа, испытаний и наладки, в связи с чем потерпевший в состоянии порой принять меры к предотвращению возможного ущерба. Иными словами, непосредственной причиной возникновения убытков тут является не некомплектность оборудования как таковая, а невозможность использования его в производстве, образованной дефицит продукции. Если учесть, что органы арбитража рассматривают массу дел о взыскании штрафа за поставку некомплектной продукции, когда такая поставка к убыткам не приводит, то показатель компенсационного значения штрафа будет низким.

Наконец, о штрафе за поставку некачественного оборудования. По данной категории арбитражных дел сумма штрафа и убытков соответственно составила за 1971—1972 гг. 1151 и 1506 тыс. руб. (штраф покрывал убытки на 70%). Это средняя величина. По некоторым из анализируемых дел штраф компенсировал убытки только на 37%, в то время как по другим он в 1,5 раза превышал убытки. Причем уместно заметить, что невозможность компенсации убытков штрафом еще не говорит о невозможности полного восстановления имущественного положения потерпевшего: последний, помимо штрафа, может взыскать с того, кто причинил убытки, их в полной сумме. В этом случае неустойка полностью превращается в источник компенсации потерь, не связанных с правонарушением, за которое она взыскана, в том числе и возникших по вине самого потерпевшего либо его вышестоящего органа. Вполне естественно, что сказанное в равной степени относится и к штрафу за поставку некомплектной продукции, который тоже взыскивается сверх убытков.

Таким образом, между суммой неустойки, подлежащей взысканию с правонарушителя, и суммой причиненных им убытков никакой зависимости нет: сумма неустойки может быть равной, меньшей или превышающей сумму причиненных этим правонарушением убытков. Разность между общей суммой санкций, взысканных с правонарушителя, и суммой причиненных им убытков потерпевший всегда использует на покрытие потерь, которые этой неустойкой компенсироваться не должны (потери от брака и перерасхода сырья и материалов, штраф и убытки за поставку некачественной либо некомплектной продукции и т. д.). Наличие такого дополнительного источника (разность между взысканными с правонарушителя санкциями и причиненными этим правонарушителем убытками) снижает заинтересованность потерпевшего в ликвидации причин непроизводительных расходов, снижает эффективность борьбы за повышение качества продукции и эффективность производства. Причем, как показывают приведенные выше данные о результатах работы отдельных предприятий и отраслей промышленности, размеры этого дополнительного источника могут быть весьма значительными. В таких случаях эффективность применения к потерпевшему санкций за собственные нарушения договоров, допущенные по своей вине, практически сводится к нулю, т. е. потерпевший уплачивает неустойку и возмещает убытки своим кредиторам не за счет собственных средств, а за счет неустойки, взысканной со своих должников. Если потерпевший уплатит неустойку, скажем, покупателю и такую же сумму неустойки (сверх убытков) взыскал с поставщика, то он никакой ответственности практически не понес, на имущественном положении потерпевшего хозоргана это не сказалось, хотя и нашло отражение в учете (на балансе).

дающую по прямому назначению до ее укомплектования. Иногда недостающие части комплекта имеются у потребителя в запасе, иногда оборудование можно использовать без таких частей и т. д. Если говорить об экономических последствиях правонарушений, то с этих позиций более точное правонарушением нужно признать поставку продукции, а следовательно, и размер неустойки за него должен быть выше (как минимум — одинаковым).

Если неустойкой, взысканной с одного контрагента, потерпевший компенсирует неустойку, уплаченную другому контрагенту, но по вине первого, то в таких случаях проявляется подлинная роль компенсационной функции неустойки (зачетной либо исключительной), ее положительная (общественно полезная) сторона. Если взысканной с нарушителя неустойкой потерпевший хозорган компенсирует убытки, возникшие по своей вине либо по вине другого нарушителя, то это никоим образом нельзя считать результатом выполнения санкционной компенсационной функции. Функция санкции — назначение ее в соответствии с целью, преследуемой законодателем при установлении санкции. А законодатель, устанавливая санкции и наделив их компенсационной функцией, не стремился к созданию ситуаций, при которых предприятия могли бы избежать ответственности за собственные виновные правонарушения. В противном случае нужно признать, что штрафные санкции лишены стимулирующей функции, т. е. что законодатель, наделив хозорганы правом взыскивать штрафы, пени и неустойки в свою пользу, имел в виду лишь предоставление им возможности компенсировать убытки, не задавая целью стимулирования их к устранению причин нарушения обязательств. Однако оснований для подобного вывода нет. Тот факт, что сейчас нередко имеет место чрезмерная компенсация убытков, нужно рассматривать как издержку несовершенства действующего порядка применения мер материальной ответственности.

Применение мер материальной ответственности сейчас возложено на потерпевшего. Но чтобы повысить заинтересованность его в применении санкций к правонарушителям и тем самым обеспечить достижение основной цели — улучшение плановой и договорной дисциплины, — действует порядок, согласно которому полученные штрафы, пени и неустойки относятся на прибыль потерпевшего. После распределения прибыли часть санкций остается на предприятии в виде фондов экономического стимулирования. Главным образом именно имущественный интерес и побуждает потерпевшего приводить механизм материальной ответственности в действие.

Если лишить потерпевшего права обращать полученные санкции в свою пользу, то указанный механизм ответственности функционировать не будет. Иначе говоря, как бы в награду за выполнение обязанности по применению к правонарушителям экономических санкций потерпевшие хозорганы получают право и возможность покрыть полученными денежными санкциями потери, которые ими покрываться не должны. Таков побочный, нежелательный результат положения на потерпевшего обязанности по применению санкций к правонарушителям.

Наличие у потерпевшего хозоргана права взыскивать в свою пользу штрафы, пени и неустойку независимо от размера понесенных убытков отрицательно сказывается и на эффективности выполнения санкциями учетно-информационной функции. Сейчас считается общепризнанным, что нарушение договорных обязательств контрагентами наносит большой ущерб экономике предприятий и народного хозяйства в целом. Правильность такого вывода вряд ли можно оспаривать. Но не менее бесспорно и то, что в настоящее время у нас нет количественной оценки этого ущерба, мы не знаем, какой конкретной цифровой он выражен. А такая информация крайне необходима для выработки правдивых, научно обоснованных управленческих решений. Приведем пример. С предприятий и организаций ежегодно взыскиваются миллионы рублей штрафа за простои вагонов. Между тем расчеты показывают, что стоимость 1 м³ стационарного склада и 1 м³ железнодорожного вагона, который можно рассматривать как склад на колесах, примерно одинакова. Но использование вагонов в качестве временного склада исключает необходимость двойной перегрузки, позволяет подавать продукцию прямо в цех, к месту ее переработки или

обработки. Казалось бы, экономически целесообразно увеличить выпуск вагонов за счет сокращения объемов строительства стационарных складов. Однако для принятия такого решения нужно располагать данными о величине ущерба от простоя вагонов, затрат на перегрузку продукции и доставку ее к месту переработки, расходов по приведению в действие существующего механизма материальной ответственности и т. д.

На наш взгляд, систему экономических санкций можно признать достаточно эффективной, если она обеспечивает:

материальную ответственность правонарушителя за каждый случай нарушения договора независимо от величины причиненного им ущерба;

компенсацию потерпевшему хозоргану при помощи экономических санкций только убытков от правонарушения, за которое накладываются эти санкции, т. е. в его пользу не должны обращаться суммы полученных санкций в части, превышающей причиненные указанным правонарушением убытки.

В этих целях, как нам представляется, необходимо:

присудить всем видам неустойки штрафной характер, т. е. взыскивать убытки без учета неустойки;

возложить на специальные государственные органы обязанность взыскивать с нарушителей штрафные санкции за просрочку исполнения договоров и нарушение расчетной дисциплины, лишая потерпевшие хозяйственные органы права взыскивать их в свою пользу. Данные средства могут использоваться для компенсации предприятиями и хозяйственными системами потерь, возникающих по вине, не зависящих от них причин;

область потерпевшие хозяйственные органы все прочие (не указанные выше) штрафные санкции ежемесячно перечислять в резерв министерства (ведомства) для оказания финансовой помощи предприятиям и хозяйственным организациям, за счет которого по действующему законодательству предприятиям и организациям могут возмещаться убытки, причиненные вышестоящим органам⁶;

устранить имеющиеся в законодательстве пробелы, ограничивающие ответственность контрагентов за нарушение договоров;

наделить потерпевшие хозяйственные органы правом требовать полного возмещения убытков от любого государственного органа, их причинившего.

Понятно, что и эти предложения не лишены недостатков. Основной из них тот, что в этом случае потерпевшему труднее компенсировать понесенные по вине контрагента убытки. Ведь в настоящее время, когда в пользу потерпевшего поступают все полученные санкции, убытки в значительной мере покрываются неустойкой, взыскать которую проще, чем убытки.

Однако названные трудности вполне преодолимы. Сейчас имеется ряд методик и методических рекомендаций по расчету и доказыванию убытков⁷. Применение их позволяет предприятиям рассчитывать и доказывать размер подлежащего возмещению ущерба. Во всяком

случае, реализация анализируемого предложения вынудит предприятия считать и фиксировать все причиненные им потери, что, в свою очередь, повысит учетно-информационное значение санкции возмещения убытков.

Целесообразно взыскивать в бюджет все штрафные санкции. Но дело в том, что госорганы, не являющиеся сторонами в договоре, не могут выявить всех нарушений. Например, поставку некачественной и некомплектной продукции можно обнаружить лишь с участием потерпевшего. Если последний во взыскании штрафа не заинтересован (а при взыскании его в бюджет он действительно не будет заинтересован), то нарушение останется безнаказанным. Поэтому функции по взысканию таких санкций целесообразно сохранить за потерпевшим, обязав его перечислить полученные средства (полностью или на первых порах частично) в резерв министерства.

Создание за счет полученных штрафных санкций специального фонда министерства, естественно, не устранит полностью возможности зачета уплаченных санкций потерпевшими. Но зачет в этом случае осуществляется на ином уровне — на уровне министерства как хозяйственной системы. Чтобы получить от министерства средства на компенсацию уплаченных санкций, предприятие должно признать свою вину в нарушении договоров и уплате санкций, объяснить причины и разработать мероприятия по их устранению, т. е. автоматизм в зачете устраняется.

Нужно заметить, что лишение потерпевшего права взыскивать в свою пользу штрафные санкции не приводит к усилению компенсационной функции. Более того, с реализацией этого предложения штрафные санкции вообще утрачивают несвойственную им компенсационную функцию, поскольку потерпевший уже не может использовать их для компенсации убытков. Однако выше отмечалось, что проблема состоит не только в обеспечении потерпевшему возможности полностью возместить потери, возникшие не по его вине, но и в лишении его возможности компенсировать полученными санкциями убытки, возникшие по его вине либо по вине вышестоящего органа, ибо чрезмерная компенсация убытков так же нежелательна, как и неполная. Санкции должны компенсировать не ущерб вообще, а ущерб от правонарушения, за которое они взыскиваются. С этих позиций предложение о взыскании санкций в бюджет либо в специальный фонд министерства представляется вполне обоснованным.

Дончик

⁶ См.: постановление Совета Министров СССР от 3 января 1967 г. № 1 «О резерве министерств и ведомств для оказания финансовой помощи предприятиям и хозяйственным организациям» — СП СССР, 1967, № 2—3, ст. 9; «Положение о порядке образования, использования и учета резерва министерств и ведомств для оказания финансовой помощи предприятиям и хозяйственным организациям». Сборник указаний и инструктивных материалов по переводу предприятий, объединений и отраслей промышленности на новую систему планирования и экономического стимулирования. М., «Экономика», 1967, с. 239.

⁷ См.: «Определение и доказывание убытков при хозяйственных правонарушениях (методические рекомендации)». Дончик, 1973. Кроме того, Институтом экономики промышленности АН УССР разработаны методики расчета и доказывания убытков для объединения «Союзуглемаз», Минуглетерога СССР и Минстройгориза СССР, которые утверждены этими хозорганами и применяются на практике.

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЛАНА ОБЩЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Б. С. Сметов,

д-р экон. наук, профессор

В планировании народного хозяйства одной из центральных проблем является точная оценка эффективности каждого варианта плана развития производства. Актуальность такой оценки диктуется решениями XXIV и XXV съездов КПСС, выдвинувших повышение эффективности в ряд узловых задач экономического строительства на современном этапе. «Будущее нашей экономики, — говорил Л. И. Брежнев, — в повышении эффективности. Иного пути обеспечить успешное, динамичное развитие народного хозяйства нет»¹.

Сопоставление эффективности различных вариантов производственных планов рассматривается в Методических указаниях к разработке государственных планов развития народного хозяйства СССР, но в слишком общей форме. В печати выдвинуты различные рекомендации по улучшению обобщающего показателя эффективности производства. Однако все они касаются лишь сопоставления объема производства с затратами. Между тем не только общий объем, но и пропорции производства определяют конечный эффект — рост народного благосостояния.

В обобщающем показателе эффективности планов общественного производства важно отразить наряду с экономией жилого и общественного труда и структурные сдвиги в производстве, ведущие к более полному удовлетворению общественных потребностей. Это особенно актуально сейчас, в условиях развитого социализма, когда «...стал возможен заметный поворот экономики ко все более полному удовлетворению материальных и культурных потребностей людей. Иначе говоря, ныне высшая цель социалистического производства прямо и непосредственно становится в центр практической политики партии»².

Рассмотрим некоторые, на наш взгляд, нерешенные вопросы затратной темы.

Обобщающий показатель эффективности производства и удовлетворение общественных потребностей

Экономическая эффективность в масштабе всего общественного производства выражается в величине производственного эффекта, приходящегося на единицу затрат. В такой общей форме критерий эффективности нашел всеобщее признание. Споры идут о том, что следует включать в производственный эффект и что понимать под затратами. Если производственный эффект обычно рассматривается применительно

к годовому периоду и выражается в национальном доходе в сопоставимых ценах, то затраты нередко понимаются расширительно, включая и затраты прошлых лет, ошестествленные в ресурсах, которыми располагает общество в начале года. Расширительная трактовка приобретает и другую форму: затраты текущие суммируются с ошестествленными не в общей массе ресурсов, а в их накоплении.

Сумма текущих затрат и примененных ресурсов не соответствует затратам жилого и ошестествленного труда на создание годового национального дохода. Затраты, ошестествленные в основных фондах, возмещаются в течение многих лет, а затраты в оборотных фондах оборачиваются за год несколько раз. Убедительные доказательства несостоятельности суммирования затрат и ресурсов в печати уже приводились³.

Вместе с тем было бы неправильно при оценке эффективности плана производства на определенный год игнорировать размеры примененных производственных фондов. Обществу не безразлично, какие требуются предварительные затраты на создание ресурсов (и прежде всего средств труда), с помощью которых достигается данный годовой эффект по отношению к текущим годовым затратам. Особенно это важно в перспективном планировании, когда сами предварительные затраты для всех лет, кроме первого, не являются данными, а должны быть определены в плане путем отбора из разных вариантов наиболее эффективного. Здесь вступают в силу требования, вытекающие именно из конечной цели производства — повышения народного благосостояния. Дело в том, что каждому варианту затрат на накопление производственных фондов (в первую очередь основных производственных фондов) соответствует определенная динамика максимально возможного роста фонда потребления, а следовательно, и реальных доходов на душу населения. Отсюда вполне правомерно стремление ограничить рост производственного накопления и связанных с ним ростов вооруженности труда, с тем чтобы облегчить решение задачи обеспечения максимально возможных темпов роста народного благосостояния.

С первого взгляда кажется, что это ограничение роста накопления достигается путем отнесения результата производства не только к текущим затратам, но и к примененным материальным ресурсам. Однако связь между накоплением и потреблением гораздо сложнее, предполагаемой в попытках применения расширительного понимания затрат. Конечно, оттого, что в знаменателе формулы эффективности включается вся сумма прошлых затрат, ошестествленных в применяемых в данном году ресурсах, повышение коэффициента эффективности становится в зависимость от уменьшения указанной суммы. Но при этом рост коэффициента эффективности может достигаться путем сокращения абсолютного размера эффекта. Если допустить, что по сравнению с первым вариантом плана во втором сокращение массы примененных ресурсов приводит к уменьшению знаменателя на 10%, а числитель — национальный доход — сокращается на 5%, то эффективность будет выше именно во втором варианте. Между тем уменьшение эффекта — национального дохода — сокращает возможности удовлетворения текущих и перспективных потребностей. Следовательно, конечная цель, которая преследуется включением прошлых затрат в знаменатель, не достигается.

В современных условиях масса применяемых в производстве ресурсов, заключающихся в себе прошлые затраты, превышает текущие годовые затраты примерно в 4 раза. Поэтому даже при существенном повышении производительности общественного труда снижение фактоотдачи отражается в затратно-ресурсном показателе эффективности как падение эффективности производства. Так, по одной из формул эффективно-

¹ Л. И. Брежнев. Великий Октябрь и прогресс человечества. М., Политиздат, 1977, с. 15.

² Л. Брежнев. Исторический рубеж на пути к коммунизму. «Проблемы мира и социализма», 1977, № 12, с. 4.

³ См., например: «Статистическое изучение экономической эффективности общественного производства». М., «Наука», 1977, с. 11—39.

сти, построенных на сложении затрат и ресурсов, было исчислено, что сумма удельных интегральных затрат увеличилась с 1961 по 1973 г. на 12,9%, а эффективность упала на 11%.⁴ Между тем производительность общественного труда за эти годы возросла в 2 раза.⁵

Такое же снижение коэффициента эффективности за тот же период показывают формулы, содержащие в знаменателе сумму текущих затрат и фонд производственного накопления.

Удовлетворение общественных потребностей должно отражаться формулой эффективности производственного плана, имеющей характер критерияльного показателя (т. е. она служит цели сопоставления разных вариантов плана общественного производства по степени их эффективности). Разумеется, речь идет о глобальных обобщающих показателях, нуждающихся в подкреплении со стороны системы показателей плана.

Не решает вопроса и разделяющая характеристика социального эффекта и эффекта от использования ресурсов. М. Бор и Н. Якунина, например, предлагают различать общую (целевую) эффективность и эффективность ресурсную.⁶ Целевая эффективность выражается в производстве материальных благ в расчете на душу населения. Она связана с ресурсной таким образом, что величина ее прямо пропорциональна массе ресурсов, вовлеченных в производство, уровню их использования и обратно пропорциональна численности населения. Динамика целевой эффективности хотя и дает представление о результатах производства, но в весьма общей форме, не отражающей динамику конечного эффекта хозяйственного развития — уровня народного благосостояния. Национальный доход, фигурирующий в формулах указанных авторов в качестве эффекта, может быть разной структуры, что имеет решающее значение для согласования динамики «целевой эффективности» с социальными задачами развития экономики. Поэтому для планирования предлагаемый показатель целевой эффективности не может служить в качестве критерияльности.

Правда, М. Бор и Н. Якунина сущностью целевой эффективности считают соотношение «эффект : потребности». Но представить сумму потребностей невозможно. Поэтому авторы заменяют потребности численностью населения. «Поскольку... пишут они, — субъектом общественных потребностей является население страны, мы можем соотношение «эффект : потребности» заменить соотношением «эффект : население».⁷ На наш взгляд, нельзя согласиться с такой заменой, тем более что «субъектом потребностей», удовлетворяемых национальным доходом, выступает не только население, но и производство (фонд производственного накопления).

Если считать эффектом не весь национальный доход, а только его потребляемую часть, то независимо от того, что будет включаться в знаменатель, остается неразрешенной проблема согласования эффективности производства данного года с потребностями расширения производства в следующем периоде.

В Методических указаниях Госплана СССР записано: «Оценка экономической эффективности плана производства осуществляется на основе единого народнохозяйственного критерия — максимизации роста национального дохода (чистой продукции) по отношению к затратам на производство или к применяемым в производстве ресурсам, при опти-

мальном соотношении фондов потребления и накопления».⁸ Социальный аспект критерия эффективности плана производства здесь выражен явно и в принципиально правильной форме: в глобальном виде оптимальное соотношение фондов потребления и накопления представляет собой обязательный момент согласования критерия эффективности с потребностями общества. Важно также, что затраты и ресурсы не суммируются, отношения национального дохода к затратам и ресурсам рассматриваются как самостоятельные показатели.

Однако приведенное определение нуждается в существенных уточнениях.

Во-первых, неясно, о каких затратах идет речь. Во-вторых, в приведенной формулировке критерия эффективности допускается максимизация отношения национального дохода либо к затратам, либо к ресурсам. Но вполне возможно, что из двух вариантов плана в одном относительно больше величина национального дохода в расчете на единицу затрат, а в другом — на единицу ресурсов. Очевидно, что и критерияльным показателем необходимо оставить в знаменателе формулы либо затраты, либо ресурсы.

В-третьих, если первая часть рассматриваемой формулировки есть поддающийся расчету показатель, то вторая часть — оптимальное соотношение между фондами потребления и накопления — вполне определенная в качественном отношении, не может быть включена в показатель эффективности без методики определения оптимума этого соотношения. Но такой методики нет. И практически воспользоваться данным критерием для конструирования обобщающего показателя эффективности невозможно.

Решение указанных проблем при ближайшем рассмотрении оказывается возможным только при условии полного учета того, что показатель эффективности плана производства должен отражать и экономико-затрат и решение важнейших социальных задач экономического развития.

Конечный эффект плана производства, экономика затрат и обеспечение полной занятости трудовых ресурсов

Конечный эффект общественного производства в социалистическом хозяйстве является материальной основой благосостояния народа. В пределах отдельного года такой основой выступает физический объем национального дохода. Его потребление часть обращается на удовлетворение текущих потребностей народа, а накоплением и подавляющей своей массой — на повышение уровня народного благосостояния в последующие годы.

Остальная часть общественного продукта не может рассматриваться как конечный эффект годового производства, так как она составляет промежуточный продукт, поглощаемый в процессе создания конечного эффекта производства — фондов потребления и накопления. Это относится прежде всего к простому воспроизводству тех средств производства, которые и создаются и потребляются в данном году. Что же касается простого воспроизводства средств труда и запасов предметов труда в том их объеме, в каком запас на начало года потреблены в производстве в течение года, вопрос об отражении их в конечном результате требует разъяснения. Отдельные экономисты включают и конечную продукцию не только прирост (накопление) основных фондов, но и стоимость их простого воспроизводства (практически — и размер амортизации).

⁸ «Методические указания к разработке государственных планов развития народного хозяйства СССР». М., «Экономика», 1974, с. 33.

В. «Плановое хозяйство», № 6.

⁴ См. «Вопросы экономики», 1975, № 5, с. 135.

⁵ Народное хозяйство СССР в 1973 г. М., «Статистика», 1976, с. 50.

⁶ См. М. Бор, Н. Якунина. Планирование эффективности общественного производства. «Плановое хозяйство», 1977, № 1.

⁷ Там же, с. 108.

⁸ См., например Я. Г. Либерец. Народнохозяйственный критерий эффективности и оптимальное планирование. «Экономика и математические методы», 1977, № 3.

На эту величину «конечный общественный продукт» превышает объем национального дохода. Мотивировка состоит в том, что предметы труда, превратившись в созданные за год основные фонды, «покинули процесс общественного производства»¹⁰. Разумеется, с точки зрения процесса преобразования сырья и полуфабрикатов в готовый продукт все введенные в действие машины, здания, сооружения — конечная продукция. Но, во-первых, тогда для отдельного года простое воспроизводство запасов предметов труда также выступает как конечный результат, так как эти запасы «покидают процесс общественного производства» данного года. Во-вторых, и это главное, масса введенных в действие основных фондов за данный год неравнозначна по структуре. Чем больше прирост последних по сравнению с выбытием, тем больше и конечный эффект общественного производства.

Каждый показатель продукции имеет свое назначение. Исключение повторного счета стоимости в валовом общественном продукте, определяемом заводским методом, покажет точную величину конечного общественного продукта, в котором отражается перенесенная годовым трудом стоимость. Заметим, что не только амортизация основных фондов, но и стоимость простого воспроизводства запасов обязательно должна входить в конечный общественный продукт. Анализ стоимостной структуры воспроизводства материальных благ на основе конечного продукта, очищенного от повторного счета стоимости, очень важен, необходим.

Другое дело конечный эффект годового общественного производства. По стоимости он выражается суммой $\sum p_i m_i$ по потребительской стоимости — в совокупности материальных элементов фондов потребления и накопления, т. е. в физическом объеме национального дохода. С точки зрения конечных потребителей общества (текущих и перспективных) при одном и том же совокупном общественном продукте конечный эффект тем выше, чем больше величина национального дохода.

К каким же затратам следует относить национальный доход, чтобы получить обобщающий показатель эффективности (при условии оптимальной структуры национального дохода)?

В цитированной выше формулировке критерия эффективности сказано о затратах вообще. Следуя ей, можно максимизировать критерийный показатель, сокращая и затраты и национальный доход, но первый — в большей степени, чем второй. Национальный доход объемом 500 млрд. руб. в расчете на 100 ед. затрат больше, чем национальный доход объемом 600 млрд. руб. в расчете на 130 ед. затрат, хотя эффект во втором случае явно больше. Очевидно, следует относить национальный доход не к затратам вообще, а к затратам, величина которых является данной, а именно — к затратам живого труда.

Право на труд, гарантированное Конституцией СССР, реализуется социалистической системой хозяйства в плановом порядке. В каждом данном году затраты живого труда, выраженные числом годовых работников — величина строго определенная. Распределение труда между производственной и непроизводственной сферами осуществляется планомерно, на основе перспективных программ развития отраслей производственной и непроизводственной сфер (подробнее см. ниже). Поэтому в критерийном показателе в качестве максимизируемой величины необходимо считать национальный доход в расчете на годовые затраты живого труда, практически — на среднегодовую численность работников материального производства, т. е. показатель производительности общественного труда.

В данном случае учитываются два социальных аспекта критерия эффективности: условие полной занятости трудоспособного населения и

закрепление определенной части трудовых ресурсов за непроизводственной сферой.

Индекс производительности общественного труда в плановом году по сравнению с базисным представляет собой отношение затрат живого труда по нормам базисного года к затратам живого труда планового года на один и тот же объем и состав материальных благ производства. Этот индекс отвечает на вопрос, во сколько раз пришлось бы обществу затратить труда больше в базисном году по сравнению с плановым годом, чтобы произвести планируемую массу материальных благ. Разность между числителем и знаменателем указанного отношения есть общая экономия общественного труда, полученная в результате изменений норм расхода средств производства и рабочего времени.

Индекс национального дохода в расчете на среднегодовую численность работников производственной сферы — величина, максимально приближенная к указанному индексу производительности годового общественного труда. Она зависит не только от изменений удельных затрат живого труда в производстве, но и изменений удельных затрат ошестовленного труда. Приведем доказательства.

Живой труд общества за год создает всю массу потребительных стоимостей, входящих в общественный продукт, но не всю стоимость последнего, а лишь ту часть, которая ошестовляется в материальных элементах национального дохода. Полная трудоемкость совокупности этих элементов составляет все годовые затраты живого труда. Среднегодовая численность работников производственной сферы в базисном году (T_0), деленная на объем национального дохода того же года в сопоставимых ценах (H_0), есть не что иное, как базисная средняя полная трудоемкость одного рубля материальных благ, входящих в состав национального дохода ($\frac{T_0}{H_0}$). Обозначим общественный продукт базисного года P_0 ,

планового года — P_1 , а национальный доход планового года H_1 . Материальные затраты в плановом году равны $P_1 - H_1$. При базисных нормах они составили бы величину $(P_0 - H_0) \cdot \frac{P_1}{P_0}$. Экономия (или увеличение) материальных затрат по сравнению с базисной материалоемкостью производства равна

$$(P_0 - H_0) \cdot \frac{P_1}{P_0} - (P_1 - H_1).$$

При базисной трудоемкости одного рубля материальных благ в раз-
мере $\frac{T_0}{H_0}$ эта экономия (или увеличение) затрат ошестовленного труда $Z_{0\text{в}}$, выраженная в годовых работаниках, равна:

$$Z_{0\text{в}} = \left\{ (P_0 - H_0) \frac{P_1}{P_0} - (P_1 - H_1) \right\} \cdot \frac{T_0}{H_0}, \text{ или}$$

$$Z_{0\text{в}} = \left(\frac{H_1}{H_0} - \frac{P_1}{P_0} \right) \cdot T_0.$$

Если темпы роста национального дохода больше, чем общественно-го продукта, то $Z_{0\text{в}}$ — положительная величина, показывающая экономию ошестовленного труда, если же индекс национального дохода меньше индекса общественного продукта, то $Z_{0\text{в}}$ будет отрицательной величиной, выражающей относительный рост материалоемкости общественного продукта.

¹⁰ См.: «Воспроизводство конечного общественного продукта США». М., «Наука», 1966, с. 16.

Экономия затрат живого труда ($\mathcal{E}_m$), выраженная в годовых работников, определяется разностью:

$$\mathcal{E}_m = \frac{H_1}{H_0} T_0 - T_1,$$

где T_1 — планируемая среднегодовая численность работников производственной сферы.

Общая экономия оштетленного и живого труда $\mathcal{E}$ составляет, таким образом:

$$\mathcal{E} = \left(\frac{H_1}{H_0} - \frac{H_1}{H_0} \right) T_0 + \frac{H_1}{H_0} T_0 - T_1, \text{ или}$$

$$\mathcal{E} = \frac{H_1}{H_0} T_0 - T_1.$$

Но если выведенная разность характеризует совокупную экономию (увеличение) затрат оштетленного и живого труда, то индекс производительности общественного труда $I_{\text{от}}$ равен:

$$I_{\text{от}} = \left(\frac{H_1}{H_0} T_0 \right) : T_1, \text{ или}$$

$$I_{\text{от}} = \frac{H_1}{T_1} : \frac{H_0}{T_0}.$$

Приведем некоторые данные, рассчитанные на основе приведенных формул (см. таблицу).

Экономия и производительность общественного труда *

	1961 — 1963 гг.	1966 — 1970 гг.	1971 — 1975 гг.
Экономия (+) или увеличение (—) затрат оштетленного труда $\mathcal{E}_m$, млн. годовых работников	0	+1,6	-3,4
Экономия живого труда $\mathcal{E}_n$, млн. годовых работников	25,0	32,0	24,0
Совокупная экономия труда $\mathcal{E}$, млн. годовых работников	25,0	33,6	20,6
Рост производительности общественного труда (в последний год периода по отношению к базисному году пятилетия) $\mathcal{E}_m$, %	131	139	123

* Рассчитано по статистическим сборникам: «Народное хозяйство СССР в 1971 г.» и «Народное хозяйство СССР в 1975 г.».

Сами по себе цифры роста производительности общественного труда весьма внушительные. Но в девятый пятилетие темп роста общественного снизился, а совокупная экономия труда оказалась меньше экономии живого труда, так как часть последней была обращена на возмещение относительного увеличения материалоёмкости общественного продукта. Представленные выше цифры нуждаются в детальном анализе. В частности, нельзя забывать, что материальные затраты в составе общественного продукта, исчисляемого заводским методом, содержат большой повторный счет стоимости. Хотя он учитывается и в последнем году периода и в базисном, но его удельный вес может изменяться даже за пятилетний период.

Итак, социальные задачи развития экономики приводят к необходимости базировать обобщающий показатель эффективности на таком показателе производительности общественного труда, в числителе которого выражен конечный эффект в виде национального дохода, а в знаменатель включаются годовые затраты живого труда, обеспечивающие полную занятость трудоспособного населения при оптимальном его распределении между производственной и непроизводственной сферами.

Ресурсоотдача и эффективность общественного производства

Выше отмечалось, что оценка эффективности плана производства включает не только определение экономики текущих затрат живого и оштетленного труда, но и учет объективно необходимых ограничений роста величины применяемых ресурсов. Необходимо выяснить, не достигается ли правильный учет этих ограничений с помощью показателей «средней» эффективности, при расчете которых текущие затраты не сменяются с ресурсами. Речь идет о фондоотдаче или, вообще говоря, о ресурсоотдаче (например, национальном доходе на единицу ресурсов).

Прежде всего необходимо подчеркнуть, что ресурсоотдача никак не может заменить собой показатель производительности общественного труда. Конечно, ресурсы — оштетленный труд. Но для каждого данного года уровень развития производительных сил и связанное с ним изменение ресурсоотдачи могут быть экономически оценены лишь в сочетании с изменением ресурсооборачиваемости живого труда. Производство индексов ресурсоотдачи и ресурсооборачиваемости труда есть не что иное, как индекс производительности труда. Но ресурсоотдача (в том числе фондоотдача) — это фактор производительности труда, а не сама производительность труда. В масштабе всего общественного производства ресурсоотдача по национальному доходу, помноженная на ресурсооборачиваемость труда, показывает производительность общественного труда.

Однако эффективность не исчерпывается производительностью общественного труда, т. е. объемом национального дохода, приходящимся на одного работника. Производительность общественного труда может быть повышена при одновременном снижении эффективности, если относительно ухудшается структура производства с точки зрения общественных потребностей. В свою очередь, изменение структуры производства влияет на величину ресурсоотдачи.

Максимизация фондоотдачи безотносительно к структуре национального дохода не может решить проблемы установления правильных соотношений между ростом фондооборачиваемости и производительности труда, между динамикой фондомоемкости продукции и текущих затрат.

Применительно к проектам отдельных строек используется метод оценки их эффективности по сумме приведенных затрат. Этот метод отдаёт предпочтение более фондомоемкому варианту проекта в том случае, если экономия на текущих затратах перекрывает сумму дополнительных капитальных затрат, помноженных на нормативный коэффициент эффективности.

Однако при оценке вариантов плана общественного производства пользоваться методом приведенных затрат невозможно. Коэффициент эффективности объективно сам является функцией выбора экономически наиболее предпочтительного варианта народнохозяйственного плана. Кроме того, метод примененных затрат применим только при сопоставлении разных вариантов затрат (единовременных и текущих), связанных с выпуском одной и той же продукции, и то время как варианты плана общественного производства различаются и по объему и по структуре производимых благ.

Установление границ снижения ресурсоотдачи не относится к производственным ресурсам, действующим с начала планового периода, так как их отдача должна неуклонно повышаться. Другое дело — прирост ресурсов, их накопление. До какой степени можно допустить накопление ресурсов с более фондоемкими техническими решениями? В этом суть вопроса.

Задача определения границ роста фондооруженности труда и повышения фондемкости продукции решается оптимизацией соотношения между потреблением и накоплением.

Допустим, оптимальное соотношение между потреблением и накоплением в планируемом году составляет 3:1. Так как ресурсы на начало года — величина данная, а их прирост за год зависит от накопленной части национального дохода, то общая масса применяемых ресурсов также известна: ресурсы на начало года плюс четвертая часть национального дохода, помноженная на удельный вес прироста производственных ресурсов в фонде накопления. Этот удельный вес достаточно стабилен, а необходимые коррективы к нему требуют особых расчетов не зависимо от метода определения критерия эффективности.

Таким образом, оптимизация пропорции между потреблением и накоплением ставит четкие количественно определенные границы росту фондооруженности труда, что вытекает из решения главной задачи развития социалистической экономики — повышения уровня народного благосостояния.

Общий вывод из сказанного состоит в том, что необходимые границы увеличения ресурсов требуют не максимизация, а оптимизация ресурсоотдачи, обеспечивающей максимальный темп роста производительности общественного труда при оптимальных пропорциях производства, отвечающих конечным целям развития экономики. Устанавливаемое в плане соотношение между потреблением и накоплением одновременно ставит и указанные выше границы. Как же определить optimum этого соотношения?

Методы оптимизации пропорции между потреблением и накоплением

Об оптимальном соотношении фондов потребления и накопления в печати высказано много интересных соображений. Все они опираются на принципиальное указание XV съезда партии о недопустимости противопоставления интересов накопления и интересов потребления и необходимости исходить из «того соотношения элементов народного хозяйства, которое обеспечивало бы наиболее быстрый темп развития»¹¹. В настоящее время проблема пропорции между потреблением и накоплением нет. В экономико-математической литературе предложены модели оптимизации народнохозяйственного плана, в которых одновременно с нахождением оптимальных темпов и пропорций развития всех отраслей производственной и непроизводственной сфер определяются и оптимальные величины синтетических показателей, включая и соотношение между потреблением и накоплением. Некоторые модели весьма далеки от возможностей их практического применения. Другие используют лишь в крайне упрощенном виде, так как отсутствуют необходимые для их внедрения информация.

Между тем имеется реальный путь максимально приблизиться к optimum потребления и накопления. Накопление в социалистическом обществе не самоцель, а в конечном счете средство для роста потре-

ний. Но эффект от накопления, в первую очередь производственных основных фондов, проявляется не сразу.

Расчеты показывают, что даже в пределах пятилетки 40—50% капитальных вложений в производство окупаются в форме строительного задела и в объектах, вводимых в конце периода. Лишь за пределами пятилетия можно выявить тот конечный эффект, который дадут эти элементы накопления для народного благосостояния. В долгосрочном же планировании, охватывающем период 15—20 лет, доля упомянутых элементов составит 3—4% общей массы накопления.

С точки зрения непрерывного воспроизводства накопление — момент а процесса создания материальных элементов потребления. Поэтому для установления оптимальных размеров и структуры накопления исходными являются долгосрочные балансовые расчеты.

Поскольку в плане на длительный период (15—20 лет) элементы накопления, не влияющие на уровень жизни народа в том же периоде, составляют незначительную величину, они могут быть учтены в качестве ориентировочных. Вся же остальная масса накопления (96—97%) должна войти в вариантные расчеты. Выбор научного парнянта, а с ним и совокупности технических вариантов развития отраслей, должен быть сделан по критерию максимальных темпов роста фонда потребления или максимальных темпов роста реальных доходов на душу населения.

Крупнейшая социальная задача согласования нормы накопления с максимально возможными темпами роста народного благосостояния может быть решена только при увязке текущих планов с перспективными. Повышение эффективности производства по всем ее объемам тесно связано с решением задачи, поставленной XXV съездом партии, — совершенствовать систему взаимоувязанных народнохозяйственных планов: долгосрочного, пятилетних и годовых.

На основе долгосрочного плана следует фиксировать для каждого данного года оптимальное (с точки зрения социальных задач данного периода) соотношение между фондами потребления и накопления. Разумеется, при построении динамики структуры национального дохода по пятилеткам и годам долгосрочного периода должны учитываться ограничения, накладываемые расходами на оборону, внешней торговли, и другие. Кроме того, большое значение имеют изменения материально-вещественной структуры самих фондов потребления и накопления.

Благополучие народа — очень емкое понятие. Каждому новому, более высокому уровню жизни соответствует новая структура фонда потребления. В последний ходит амортизация жилищного фонда, основных фондов здравоохранения, просвещения и других. Хотя доля амортизации непроизводственных основных фондов в фонде потребления составляет небольшую величину, необходимое повышение ее доли требует существенного увеличения массы непроизводственных основных фондов за счет фонда накопления.

Представляется, что в обобщающем показателе эффективности производства целесообразно предусмотреть фиксированный на основе долгосрочного плана удельный вес в национальном доходе не всего фонда накопления, а той его части, которая непосредственно связана с расширением производства, а именно производственного накопления.

Итак, критерий эффективности годового общественного производства, выраженный в обобщающем максимизируемом показателе, может быть сформулирован следующим образом: отношение национального дохода (в сопоставимых ценах) к среднелетовой численности работников производственной сферы при фиксированных на основе долгосрочного плана коэффициентах отношения производственного накопления к национальному доходу и отношения численности занятых в производственной сфере к общей численности занятых в народном хозяйстве, т. е.

¹¹ «Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам», т. I, М., «Госполитиздат», 1967, с. 664.

$$K_{\text{эф}} = \frac{\Phi_1 + \Phi_2 + D}{T\beta} \quad \text{при} \quad \frac{\Phi_1}{\Phi_1 + \Phi_2 + D} = \alpha,$$

где $K_{\text{эф}}$ — коэффициент эффективности общественного производства;

Φ_1 — фонд производственного накопления;

Φ_2 — фонд непроизводственного накопления и прочих затрат;

D — фонд потребления;

T — среднегодовая численность занятых в народном хозяйстве;

α — фиксированное в долгосрочном плане для данного года отношение фонда производственного накопления к национальному доходу;

β — фиксированное в долгосрочном плане для данного года отношение численности работников производственной сферы ко всей численности занятых в народном хозяйстве.

В выведенном определении выражено требование максимальной экономии общественного и живого труда в сочетании с требованиями, вытекающими из конечной цели развития социалистической экономики для общих пропорций в составе национального дохода и в балансе труда.

Формула эффективности может быть сведена к следующему виду:

$$K_{\text{эф}} = \frac{\Phi_1}{\alpha T\beta}.$$

Производительность общественного труда — отношение национального дохода (Φ_1/α) к численности работников производственной сферы ($T\beta$) планируется при фиксированных на основе долгосрочного плана важнейших структурных нормативах — удельного веса производственного накопления в национальном доходе и удельного веса численности работников производственной сферы в общей численности занятых в народном хозяйстве.

Мы не затрагиваем проблему согласования локальных критериев эффективности производственных планов отраслей, районов, предприятий с народнохозяйственным критерием. Эта проблема требует специального и детального анализа. Однако следует подчеркнуть, что параметры формулы $K_{\text{эф}}$ предопределяют те локальные ограничения (материальные, трудовые, финансовые), соблюдение которых обязательно должно входить в методику оценки эффективности планов отдельных звеньев общественного производства.

Самостоятельной проблемой является оценка фактической эффективности общественного производства и ее динамики. Принципиально важно иметь в виду, что такая оценка также не может ограничиться сопоставлением общего объема национального дохода и затрат общественного труда. Обязательна наряду с этим оценка эффективности структурных изменений в национальном доходе и в балансе труда с точки зрения общественных потребностей, по крайней мере путем сопоставления этих изменений с установленными в плане.

Практическое значение обобщающего показателя $K_{\text{эф}}$ состоит в том, что он имеет критерильный характер: из разных вариантов годового плана развития народного хозяйства наиболее эффективен тот, в котором $K_{\text{эф}}$ имеет наибольшую величину. Коэффициенты α и β связывают структуру национального дохода и структуру баланса труда с долгосрочной перспективой развития экономики. Только при соблюдении требований, выраженных в этих коэффициентах, максимизация производительности общественного труда превращается в критерий эффективности плана общественного производства.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ МЕТОДИКИ ПЛАНИРОВАНИЯ АГРАРНО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ

Н. Галушкина,
А. Моргунов,
В. Стрельцов

Образование аграрно-промышленного комплекса (АПК) характеризуется усилением межотраслевых связей сельского хозяйства со смежными отраслями экономики, требующих дальнейшей сбалансированности и отличающихся возрастающей взаимозависимостью.

Народнохозяйственный аграрно-промышленный комплекс — понятие относительно новое. Оно означает определенное технологическое и экономическое слияние составляющих его отраслей и производства, в таком широком образовании аграрно-промышленных объединений и комбинаций.

Эти процессы все больше привлекают внимание научных и практических работников.

В течение продолжительного периода в печати неоднократно поднимается вопрос о необходимости рассматривать при планировании народного хозяйства определенную группу отраслей как единый народнохозяйственный аграрно-промышленный комплекс.

В Госплане СССР принципиально решен вопрос о выделении аграрно-промышленного комплекса в качестве самостоятельного объекта планирования. В проект подготовляемых новых Методических указаний по разработке долгосрочного перспективного плана, пятилетних и годовых планов развития народного хозяйства вводится специальный раздел «Планирование развития народнохозяйственного аграрно-промышленного комплекса».

Однако при подготовке этого раздела по некоторым вопросам выявились различия взглядов.

Пока еще не достигнуто единство мнений относительно состава АПК. Одни специалисты считают, что в АПК следует включать сельское хозяйство и отрасли, перерабатывающие его продукцию. Другие предлагают включать в состав комплекса, кроме сельского хозяйства и отраслей, перерабатывающих его продукцию, все отрасли, поставляющие сельскому хозяйству ту или иную продукцию и все виды услуг. Отдельные авторы ограничивают аграрно-промышленный комплекс кругом отраслей, участвующих в производстве продуктов питания, при этом предлагается отнести к АПК и рыбную промышленность.

Вероятно, слишком большое расширение состава комплекса, когда он теряет свои границы и перестает быть комплексом, так же как и отделение от него органически связанных производств, неоправданно.

Нам представляется целесообразным, чтобы в состав АПК входило:

- сельское хозяйство;
- мясная и молочная промышленность;
- пищевая промышленность;
- система заготовок, элеваторное хозяйство, мукомольно-крупяная и комбикормовая промышленность; заготовительные организации торговли и потребкооперации, в части заготовок, хранения и переработки фруктов и овощей;

легкая промышленность, в части первичной переработки сельхозсырья;

отрасли промышленности, обеспечивающие сельское хозяйство и перерабатывающую промышленность и другие звенья АПК машинами, оборудованием и запасными частями — тракторное и сельскохозяйственное машиностроение, машиностроение для животноводства и кормопроизводства, машиностроение для легкой и пищевой промышленности;

химическая промышленность, в части производства минеральных удобрений и химических средств защиты растений; микробиологическая промышленность;

«Союзсельхозтехника».

Эти отрасли наиболее тесно связаны между собой и экономическим и организационным отношениями, имеют единую конечную цель — обеспечение народного хозяйства и населения страны продукцией сельскохозяйственного производства. При таком составе АПК на его долю будет приходиться более 35% всего совокупного общественного продукта, около половины всех работающих в сфере материального производства и примерно 30% основных производственных фондов.

Возможно, впоследствии, по накоплению опыта планирования АПК, потребуется некоторое уточнение его состава, но в современных условиях предлагаемый состав представляется наиболее отвечающим задачам обеспечения согласованного, пропорционального развития этой крупной сферы народного хозяйства.

Имеются существенные разногласия по планированию сводных, обобщающих показателей. Выдвигаются различные предложения. В частности, предлагается планировать: конечную продукцию АПК, утверждая в народнохозяйственном плане объем производства ее важнейших явдов; промежуточную продукцию; общий размер производства сельхозпродукции; товарную продукцию и государственные закупки сельхозпродукции; поставки сельхозмашины, оборудования для легкой и пищевой промышленности, удобрений, средств защиты растений и т. п.

Некоторые авторы считают, что капиталообложения следует определять для АПК в целом, причем расчет объема капитальных вложений должен в этом случае производиться на основе разработки целевых программ для каждого вида конечной продукции. В таких программах предлагается предусматривать капитальные вложения «для всех стадий технологической цепи» производства каждого вида конечной продукции.

Предложения в большинстве своем связаны со значительными изменениями действующей методики планирования, а также показателей и порядка их расчета, применяемых при планировании развития отраслей, и не отличаются какими-либо преимуществами в смысле воздействия на производство. Однако разработка предлагаемых показателей конечной и промежуточной продукции АПК и способов расчета капитальных вложений сложна и громоздка.

Система показателей плана развития АПК и оценка деятельности его составных частей должны быть направлены на обеспечение единства интересов предприятий, отраслей и народного хозяйства в целом, мобилизацию коллективов в достижении наивысших показателей, снижение затрат труда на единицу продукции, обеспечение дальнейшего повышения качества последней.

В настоящее время представляется целесообразным в качестве обобщающих показателей развития АПК выделять следующие:

темпы роста общего объема производства комплекса в целом; объемы производства основных видов промышленной продукции; государственные закупки сельскохозяйственной продукции; общий объем капитальных вложений на развитие комплекса; рост производительности труда работников комплекса.

Планы развития отраслей, входящих в комплекс, следует разрабатывать по принятым для отраслей формам, показателям и методике, сохраняя территориальные разрез.

В планировании АПК центр тяжести нужно перенести на обеспечение согласованного, пропорционального развития всех отраслей, входящих в данный комплекс. При плановых расчетах, а также в утверждаемых показателях необходимо обеспечивать максимальную межотраслевую увязку, определить оптимальное соотношение между отраслями, образующими комплекс, наиболее эффективную его структуру.

Сосредоточение внимания на стыковке, увязке межотраслевых показателей, обеспечение в плане соответствующих пропорций между отраслями АПК с использованием уже принятых в практике планирования показателей и методики их определения будет в современных условиях способствовать совершенствованию планирования комплекса.

При этом целесообразно исходить в планировании народнохозяйственного агропромышленного комплекса из системы материальных балансов, разрабатываемых в настоящее время Госпланом СССР, Госснабом СССР и соответствующими министерствами. Они являются важным инструментом в достижении сбалансированного и пропорционального развития АПК, и их необходимо эффективно использовать в этих целях.

Большое значение в планировании АПК будет иметь разрабатываемые при составлении годовых и пятилетних планов балансы и расчеты по обеспечению производственными мощностями намечаемых объемов производства, переработки ресурсов сельхозсырья, а также балансовые расчеты по обеспечению отраслей АПК хранилищами, складами и холодильниками для продовольственных товаров, сельхозсырья, удобрений и т. п.

Очень важно, чтобы при разработке плана развития АПК схемы размещения производства на пятилетний и более длительный периоды составлялись с учетом всех мощностей независимо от ведомственной подчиненности. Баланс хранилищ, складов и холодильников должен тоже отражать их движение безотносительно к ведомственной принадлежности. Такой подход обеспечит должную координацию развития мощностей, высокую степень их использования, увязку с ресурсами сельхозсырья, а также с потребностями отраслей комплекса и народного хозяйства в целом.

При разработке методики планирования АПК представляет большую сложность вопрос о показателях эффективности такого крупного народнохозяйственного комплекса, как АПК. Он требует дополнительной углубленной разработки при увязке с другими народнохозяйственными комплексами и отраслями. Поэтому следовало бы сейчас воздержаться от введения таких измерителей эффективности, как коэффициенты территориальной комплексности, коэффициент комплексного использования живой рабочей силы и интенсивности освоения капиталовложений, а также показателей полной эффективности, конечной эффективности АПК и других, рекомендуемых рядом авторов и специалистов.

Применяемые в практике планирования показатели эффективности производства на современном этапе позволяют в достаточной степени оценивать и результаты развития отраслей, входящих в АПК.

Безусловно, при разработке новой методики отраслевого планирования и указаний о порядке расчетов названных выше обобщающих показателей АПК потребуется уточнить критерии определения объемов капитальных вложений по отраслям АПК и установить на случай необходимости гибкий порядок их перераспределения в рамках АПК.

В научных и практических материалах и в литературе вопросы планирования агропромышленного комплекса нередко увязываются с

управлением этого комплекса. Некоторые авторы научных разработок выдвигают предложения о создании специального общесоюзного межведомственного органа управления развитием АПК с образованным органом управления АПК на уровне союзных республик, краев, областей, районов.

По замыслу авторов предложений о создании общесоюзного органа управления АПК, его основная задача должна состоять в координации деятельности всех входящих в него организаций, в устранении ведомственных тенденций при их взаимоотношениях, максимальной уловке плановых показателей развития. По нашему мнению, на первое место сейчас следует выдвигать вопросы планового руководства, совершенствования планирования, более умелого использования экономических стимулов и рычагов. Главное, на наш взгляд, в нынешних условиях состоит в налаживании надежных экономических взаимоотношений сельского хозяйства с другими отраслями АПК, а не в создании новых административных звеньев управления. Совершенствование организационных форм должно базироваться на тех процессах, которые идут в самом сельском хозяйстве на основе специализации и концентрации, межхозяйственной кооперации и агропромышленной интеграции. Иначе говоря, решение задач надо начинать не сверху, а на основе складывающейся ситуации на местах в результате этих процессов.

Госплан СССР и госпланы союзных республик располагают большим и квалифицированным аппаратом, способным улучшить сбалансированность показателей развития отраслей АПК, осуществлять их стыковку, а также разработку оптимальных пропорций и структуры АПК.

Союзные и союзно-республиканские министерства и ведомства, входящие в состав АПК, при строгом соблюдении плановой дисциплины должны обеспечить необходимый уровень выполнения своих хозяйственных обязательств, создать нормальную и надежную систему связей в рамках АПК.

Развитие производственных объединений на основе агропромышленной интеграции и межхозяйственной кооперации значительно расширяет возможности полностью сбалансированного планирования, реализации разработанных планов развития АПК и контроль за их выполнением.

Некоторые вопросы развития непродовственной сферы

Т. Дорохина

В реализации обширной социально-экономической программы, разработанной партией в области подъема материального и культурного уровня жизни советских людей, всевозрастающую роль играет непродовственная сфера народного хозяйства.

Труд работников непродовственных отраслей способствует росту благ, создаваемых в материальном производстве, а также обеспечивает увеличение объема потребления населения на величину предоставляемых ему услуг. Кроме того, необходимо учитывать влияние непродовственной сферы на масштабы и характер использования свободного времени трудящихся, а следовательно, и на всестороннее развитие их способностей. Одни ее отрасли способствуют возрастанию свободного времени (бытовое обслуживание), другие — его рациональному использованию (просвещение, здравоохранение, культура, искусство). Отсюда понятно, что правильный выбор направлений дальнейшего развития непродовственной сферы и, точнее, согласованная работа ее отраслей является важным условием повышения уровня жизни трудящихся и совершенствования социального образа жизни.

Являясь одним из факторов развития общественного производства, услуги, с одной стороны, содействуют повышению его эффективности и увеличению объема национального дохода, а с другой — обеспечивают рост образовательного и культурного уровня трудящихся, улучшение их бытовых условий, рациональный отдых и пр., т. е. удовлетворяют определенные потребности человека. Поэтому анализ направлений совершенствования непродовственной сферы народного хозяйства включает как экономический, так и социальный аспект. Сюда относятся: рост производительности труда в сфере материального производства и объема национального дохода, возрастание уровня потребления услуг, улучшение качества обслуживания, социальные результаты (повышение уровня квалификации и культуры населения, увеличение про-

должительности жизни и трудовой активности человека, формирование коммунистического мировоззрения и пр.)

Система управления и планирования непродовственной сферы строится на основе сбалансированного и планомерного развития всех отраслей народного хозяйства. В современных условиях непродовственная сфера быстро развивается. Так, за 1961 — 1976 гг. количество занятых в ней увеличилось в 1,8 раза (с 15,8 млн. чел. до 28,9 млн. чел.), а в материальном производстве — в 1,2 раза (с 75,5 млн. до 89,6 млн. чел.).¹ Одновременно интенсивно растут капиталные вложения в непродовственную сферу. Только на 1961 — 1976 гг. приходится приблизительно 70% всех капиталных вложений в эту область народного хозяйства, использованных за годы Советской власти. В текущей пятилетке их объем составляет 22,9% всех вложений, направленных на развитие народного хозяйства в целом. Добиться их максимального эффекта — важная задача в осуществлении курса нашей партии на повышение эффективности и качества во всех звеньях народного хозяйства.

В планировании развития непродовственной сферы особое внимание уделяется жилищной уловке ее отраслей, причем не только с точки зрения наиболее полного удовлетворения потребностей в производственных ресурсах, но и решения важных социальных задач (например, увеличение свободного времени). В связи с этим ведется строительство различных жилищных комплексов непродовственного назначения. Так, например, жилой комплекс включает жилые дома, объекты коммунально-бытового обслуживания, здравоохранения, просвещения, культуры, спорта. В совокупности они создают максимальные удобства для населения, обеспечивая наиболее полное и рациональное обслуживание.

Наиболее капиталоемкая отрасль непродовственной сферы — жилищное

¹ «СССР в цифрах в 1976 г.», М., Статистика, 1977, с. 176—177.

хозяйство. В результате больших ежегодных капитальных вложений в эту отрасль, составляемых в среднем в 13 млрд руб., строится около 2,3 млн. квартир в год, что дает возможность каждый год улучшать условия 11 млн. чел. Строительство жилищного фонда площадью 545—550 млн. м² в 1976—1980 гг. позволит еще больше увеличить обеспечение трудящихся благоустроенным жильем.

В распределении новой жилой площади сейчас соблюдается принцип: на одну семью — отдельную квартиру. Однако, несмотря на огромные темпы жилищного строительства, средний размер площади, приходящийся на одного человека, пока не соответствует оптимальной норме. Для достижения ее с учетом роста численности населения в ближайшей перспективе необходим еще больший размах жилищного строительства, что, естественно, потребует весьма значительных капитальных вложений.

Увеличение затрат на жилищное строительство выматывает также возрастающим темпами обновления жилищных зданий. В настоящее время в среднем на одного выбытия жилого фонда страны составляет 1%. Ускорение жилищного хозяйства связано с и требованиями повышения качества волоконных зданий, улучшения их комфортабельности и планировки. Так, при переходе на строительство по типовым проектам с более совершенной планировкой стоимость 1 м² жилой площади возрастает на 5%.

Большую роль в увеличении свободного времени населения играет коммунальное и бытовое обслуживание. Например, затраты времени на домашнее хозяйство у лиц, проживающих в домах со всеми видами коммунальных удобств, на 30—40% меньше, чем у тех, кто их не имеет. Сейчас возводятся в основном жилые здания, центральным отношением оборудованы примерно 65% жилых зданий. В дефицитной пятилетке повышается обеспечение городов и крупных предприятий централизованной водоснабжением, продолжается перевод жилищного фонда на отопление от крупных источников теплоснабжения, расширяется его газификация.

Пользование услугами службы быта (химическая чистка, прачечные, ремонт одежды и обуви и пр.), помимо облегчения домашнего труда, сокращает затраты времени на бытовые дела с 5 до 2,4 часа в неделю. Кроме того, предоставляются разнообразные бытовые услуги, способствует также решению другой важной социальной задачи — высвобождению женщин, на которых приходится основные заботы по ведению домашнего хозяйства, для общественного производства.

Бытовое обслуживание — быстрорастущая отрасль. За 1965—1976 гг. объем бытовых услуг населению возрос в 3,8 раза (с 1897 млн. руб. до 7115 млн.

руб.), а за годы десятилетия пятилетия он увеличился еще в 1,5 раза, в том числе в 1,5—2 раза в местностях с 2—7 раз.

Дальнейшее развитие службы быта тесно связано с повышением культуры обслуживания и качества выполнения работ. Сокращение сроков выполнения работы, качество последней, внедрение и применение в практике новых и более удобных для населения видов обслуживания (например, исполнение заказов на дом), т. е. все, что относится к качеству обслуживания, является от решения целого ряда проблем. Среди них можно выделить следующие: повышение механизации отраслей бытового индустрии и улучшение условий труда их работников; подготовка квалифицированных кадров; сокращение времени и улучшение состава учебно-материальной базы специальных учебных заведений; сокращение текучести кадров; упорядочение заработной платы; создание материального стимулирования работников бытового обслуживания.

Уровень жизни советских людей нельзя представить без развитой системы образования, здравоохранения, культуры и искусства, в которых занято более половины всех работников производственной сферы. Улучшение отрасли народного хозяйства служит базой для рационального использования свободного времени трудящихся, разумной организации досуга, всестороннего развития личности.

Социальным результатом совершенствования системы образования являются: увеличение количества населения, владеющего в знаниях, разностороннее образование, вытекающее, с одной стороны, более высокими требованиями современного общества к уровню образования, с другой стороны, возросшими потребностями самих трудящихся в повышении образования, квалификации. Экономический эффект народного образования, непосредственно выражающийся в развитии общества, выражается в увеличении национального дохода. Каждый рубль, вложенный в эту отрасль, приносит 3 руб. дохода.

В СССР сейчас видны обучения охвачено 93,1 млн. чел., в том числе в общеобразовательных школах — 48,5 млн. чел., в училищах и школах профессионально-технического образования — 3,5 млн., в высших и средних специальных учебных заведениях — 0,9 млн. чел. Основные средства расходуются государством на совершенствование системы образования и страны. В настоящее время они составляют более 26 млрд. руб. в год. Н 1980 г. будет построено новых образовательных школ не менее чем на 7 млн. учебных мест, в том числе примерно 4,5 млн. мест в общеобразовательных школах.

В целях экономики государственных средств желательно строить укрупненные

заведения (естественно, с учетом численности жителей района, где предполагается новое строительство), создавать средства транспорта и пр.). Так, сметная стоимость строительства общеобразовательных школ на 1280 учащихся по сравнению со школами на 980 учащихся уменьшается в расчете на одного учащегося места на 60 руб., или на 8%, сокращаются и эксплуатационные расходы на 3—4 руб., или на 2—3%, в год.

Дальнейшее развитие системы народного образования должно отвечать требованиям научно-технического прогресса, неуклонного повышения культурно-технического и образовательного уровня трудящихся, улучшения подготовки квалифицированных кадров рабочих и специалистов. Современное социалистическое производство, характеризующееся постоянными техническими и организационными изменениями, нуждается в рабочем, обладающем высоким уровнем знаний в области техники и технологии, владеющих смежными профессиями и умеющих быстро адаптироваться в условиях интенсификации производственных процессов. Это предопределяет постоянный рост уровня образования у рабочих. Переход во всеобщему среднему образованию, который в настоящее время имеет своей целью — реальная основа повышения эффективности обучения рабочих и других работников массовых профессий. Смена перспективной формой подготовки рабочих высокой квалификации. Из числа молодежи стали профессионально-технические училища, выпускники которых направляются в рабочие, в профессию и среднее образование. В дефицит пятилетке прием учащихся в эти учебные заведения увеличился не менее чем в 2,5 раза. Число учащихся в начальных и средних школах с 1960 г. составило 263 чел. Однако и такая нагрузка является еще довольно высокой. Особенно велика нагрузка учителей. Учительской организации СССР в 1980 г. составит 263 чел. Среди социальных задач нет более важной, чем забота о здоровье советских людей. Наша страна имеет развитую систему здравоохранения. Трудящиеся имеют широкую сеть лечебно-профилактических учреждений, получают бесплатную квалифицированную медицинскую помощь. В 1976 г. на каждого жителя СССР приходилось 10 тыс. часов посещения врача, 33,3 тыс. часов — в США — ведущей капиталистической стране — 21,0 врача. В новой Конституции СССР закреплено право советских людей на охрану здоровья, гарантируется государственной системой здравоохранения, осуществлением мероприятий, направленных на профилактику заболеваний, продление активной жизни трудящихся.

Трудно переоценить эффект, получаемый обществом от развития здравоохранения. Его социальный результат заключается в увеличении здоровья трудящихся, сохранении их высокой работоспособности, увеличении производительности труда. По расчетам экономистов, только

но возрастание трудовых ресурсов вследствие сокращения заболеваемости и смертности обеспечивает достижение около 20% национального дохода, а каждый рубль затрат на развитие здравоохранения дает условную прибыль 2,2 руб. За последние 16 лет государственные расходы на развитие здравоохранения и физической культуры возросли в 2,5 раза и составили в 1976 г. 14,8 млрд. руб. Однако ряд нерешенных проблем в области медицинского обслуживания требует дальнейших увеличений ассигнований в эту отрасль народного хозяйства. В исследовании социального развития, проведенном XXV съездом КПСС, намечено в 1980 г. достичь общее количество больничных коек до 3,3 млн. Но увеличение больничных коек можно одним из наиболее эффективных способов улучшения качества медицинской помощи только в том случае, если при этом удастся создать новые площади. Поэтому в текущем пятилетии между прочим задачей больничных учреждений основное внимание уделяется строительству новых крупных специализированных и многопрофильных больниц, оснащенных современным медицинским оборудованием. Так же, как и при укрупнении учебных заведений, значительный экономический эффект и повышение эффективности достигается при строительстве крупных больниц. Стоимость строительства в городе больницы на 300 коек (в расчете на одну койку) обходится дешевле на 40%, чем строительство больницы на 50 коек.

Улучшение качества медицинской помощи в решающей степени зависит от количества врачей, среднего и младшего медицинского персонала. В настоящее время по сравнению с 1940 г. число врачей, приходилось в среднем на одного врача, сократилось в СССР в 1,5 раза, в США — в 1,7 раза, в Японии — 2,63 чел. Однако и такая нагрузка является еще довольно высокой. Особенно велика нагрузка учителей. Учительской организации СССР в 1980 г. составит 263 чел. Среди социальных задач нет более важной, чем забота о здоровье советских людей. Наша страна имеет развитую систему здравоохранения. Трудящиеся имеют широкую сеть лечебно-профилактических учреждений, получают бесплатную квалифицированную медицинскую помощь. В 1976 г. на каждого жителя СССР приходилось 10 тыс. часов посещения врача, 33,3 тыс. часов — в США — ведущей капиталистической стране — 21,0 врача. В новой Конституции СССР закреплено право советских людей на охрану здоровья, гарантируется государственной системой здравоохранения, осуществлением мероприятий, направленных на профилактику заболеваний, продление активной жизни трудящихся.

Трудно переоценить эффект, получаемый обществом от развития здравоохранения. Его социальный результат заключается в увеличении здоровья трудящихся, сохранении их высокой работоспособности, увеличении производительности труда. По расчетам экономистов, только

Поименное качественное улучшение жизни советских людей предполагает и более современную организацию их культурного досуга. В настоящее время число посещений населением кинотеатров по-

2 «СССР в цифрах в 1976 г.», с. 216.

сравнению с 1940 г. увеличилось, в 5 раз, театров — в 1,4 раза, музеев — в 4 раза, цирков — в 4 раза. Решениями XXV съезда КПСС предусмотрено дальнейшее повышение роли социалистической культуры и искусства в идеологическом, нравственном и эстетическом воспитании советских людей, укрепление материальной базы учреждений культуры, особенно в сельской местности. Расширение сети учреждений культуры (кинотеатров, театров, клубов, домов культуры, библиотек) открывает большие возможности для удовлетворения разнообразных духовных запросов населения, воспитания у него культуры досуга. Последнее приобретает ныне исключительную актуальность, ибо наиболее использование свободного времени тесно связано с уровнем развития способностей самих трудящихся разумно и с пользой провести свой досуг.

Строительство культурно-просветительных учреждений, оснащенных новейшей технической оснасткой, не менее важная задача в организации массовых отдыха и культурного обслуживания населения. Сейчас еще есть здания, далящих учреждений культуры, находящиеся в неудовлетворительном состоянии, требующие ремонта. В них отсутствуют необходимые оборудование, мебель, музыкальные инструменты. При этом настоятельно ставят вопрос о строительстве новых клубных учреждений и реконструкции действующих таким образом, чтобы они полностью отвечали требованиям современного отдыха населения, особенно молодежи (иметь просторный танцевальный зал, в качестве которого можно использовать футбольный стадион, помещения для секций и кружков работы, занятых спортом).

Особой популярностью у населения пользуются также виды искусства, как кино и театр. В целях улучшения кино-

обслуживания сельских жителей следует от привести в надлежащий порядок помещения, где осуществляется показ кинофильмов, обеспечить их соответствующим оборудованием, хорошей акустической помехой. В небольших населенных пунктах целесообразно шире использовать передвижные киноустановки. Что касается театров, то, по-видимому, нет необходимости в значительном увеличении их количества. Желательно в каждом областном центре иметь театр с новейшим техническим оборудованием, хорошей акустической помехой, достоянием большим зрительным залом. Сюда смогли бы приезжать жители ближайших населенных пунктов для просмотра спектаклей или выступлений местных коллективов артистов, а также прибывающих на гастроли.

В непроизводственной сфере создается целый ряд услуг, необходимых в жизни современного человека. Анализ даже некоторых ее проблем дает основание предполагать, что дальнейшее совершенствование данной области народного хозяйства связано с усилением ее роли не только в повышении эффективности общественного производства, но и в поддержке материального и культурного уровня жизни трудящихся. Планирование объема и структуры капитальных вложений в отрасли обслуживания должно позволять учитывать растущие потребности населения в различных услугах и духовных благах. Выбор оптимального направления капитальных вложений в эти отрасли определяется как экономическим, так и социальным результатом. Ускорение темпов роста непроизводственной сферы народного хозяйства, расширения возможностей общества для более полного удовлетворения потребностей людей и всестороннего развития их личности, способствующего созданию условий для повышения уровня жизни советских людей и совершенствования социалистического образа жизни.

1970—1976 гг. отличаются резким и беспрецедентным скачком зерновой культуры.

Международный обмен хлебных грузов между европейской и азиатской частями страны в наибольшей мере влияет на увеличение средней заготовки зерна и рост грузооборота. Ввоз хлебных грузов из восточных районов в европейскую часть за 1970—1976 гг. составил 3,6 млн. т, до 6,2 млн. т.

В свою очередь, колеблется зависимость восточной территории от ввоза хлебных грузов из европейской части страны (с 4 до 23,3% в среднем). По данным ИКТ при Госплане СССР, в абсолютном выражении объем ввоза хлебных грузов из европейской части страны к концу 1976 г. достиг 6,1 млн. т, составляя в среднем за 5 лет 5,2 млн. т в год. Минимум (3,1 млн.) отмечался в 1972 году, максимум — в 1976 г. (6,2 млн. т).

Наиболее велика зависимость европейской части от поставок с Востока по железной дороге сельскохозяйственной культуры — пшеницы. Удельный вес ввоза в перевалочных хлебных грузах колеблется от 51% (1971 г.) до 42,1% (1974 г.). Эта зависимость особенно высока в восточных районах, особенно Казахстана и Западной Сибири, являющихся крупнейшими производителями яровой пшеницы и основными поставщиками твердых и сильных ее сортов.

За 1970—1976 гг. ввоз пшеницы с Востока в европейскую часть сократился с 7,8 млн. т (1972 г.) до 6,8 млн. т. Удельный вес восточных районов в снабжении пшеницей европейской части поубавился в пределах от 16,7 до 31,2%. Зависимость восточной территории от пшеницы из западной половины. В 1970—1976 гг. при почти стабильном уровне пшеницы в восточной зоне в среднем около 10—11 млн. т ввоз из европейской части колебался в пределах 167—1496 тыс. т, составлял 1,6—13,4% всего пшеницы. Восточная зона сама сводила к перевалам семенного зерна в восточные сортабонды. Однако в течение урожайных для Востока 1973 и 1974 гг. ввоз пшеницы составил соответственно 1,7 млн. и 1,9 млн. т. Эти восточные перевозки с более мощным потоком пшеницы с Востока на Запад позволили обеспечить пшеницу, не только снижением собственного урожая, но также необходимостью осуществления указанного ввоза, в том числе импортной пшеницы, для примерно равного обеспечения на хранение, на семена и для обеспечения нормальной работы местной мукомольной промышленности.

Зависимость европейской части от ввоза пшеницы с Востока всевозможна, но все же уменьшалась за 1970—1976 гг. с 316 тыс. до 158 тыс. т, а доля в общем приросте пшеницы в западной зоне сократилась с 5,9 до 1,2%. В 1974 г. с Востока было ввезено всего 0,1 млн. т пшеницы. Это говорит о производстве пшеницы в основном в европейской части

и недостаточном производстве фуражного зерна в восточной половине страны. В связи с последним обстоятельством зависимость Востока от поставок пшеницы из европейской зоны существенно снизилась. Она сократилась с 35,9% в 1970 г. до 12,4% в 1972 г., но ввоз фуража, достигнув в 1973 г. 50,3%, а в 1976—41,4%, все же прибытия пшеницы в восточную зону. Вслед этой перемены культуры из европейской части привнесла в 1973 г. 1,7 и в 1976 г. — 1,8 млн. т. Такие существенные перемены имелись с Западом. Вывоз из восточной зоны зерна, связанный с отмеченными недостатками производством фуражного зерна, осуществлялся с помощью системы предприятий комбинированной промышленности и, возможно, как и в пшенице, с перевозками зерна на семена и временным размещением для хранения.

О недостаточном производстве фуражного зерна на Востоке свидетельствуют также ввоз больших количеств зерна кукурузы из европейской части. За 1970—1976 гг. он возрос со 138 тыс. до 1643 тыс. т. Удельный вес завозимой кукурузы в восточной зоне составил в среднем 66 и 49,5%. Учитывая темпы развития комбинированной промышленности на Востоке, можно ожидать дальнейшее увеличение ввоза кукурузы из европейской части.

Встречные перевозки зерна и муки на восточный западный направлении свидетельствуют о нерациональном размещении мукомольной промышленности. Вследствие медленных темпов строительства мукомольных предприятий в восточной части за рассматриваемые годы практически не сократился он составил 1,58 млн. т в 1970 г. и 1,6 млн. т в 1976 г.

Относительные данные по междолевой обмене свидетельствуют о встречных, излишне дальних и других нерациональных перевозках зерна. Так, в 1976 г. из Северо-Западного района (с дефицитом пшеницы) было вывезено в различные районы 237 тыс. т пшеничной муки, из Прибалтики — 136 тыс. т. В Центральном районе — более 900 тыс. т. В то же время из Поволжья и Урала в Центральный район, т. е. во встречном направлении, было вывезено 205 тыс. т пшеничной муки. Указанные встречные перевозки связаны с перевозкой пшеничной муки разных видов и сортов. Но это не исключает возможности перемещения по железной дороге транзитных экономических связей по пшеничной муке в целом связана с череповитскими по упорядочению специализации межрайонных предприятий.

Рассмотрим транспортно-экономические связи по пшенице и пшеничной муке более детально — по областям, в которых она производится, а также по мукомольной промышленности. Анализ показывает, что по группе из 58 областей и краев, имеющих в 1975 г. в соответствии с транспортным балансом

Пути устранения встречных перевозок

В. Фомин,

зам. сектором ИКТ при Госплане СССР

Последние годы характеризуются непрерывным ростом перевозок хлебных грузов на железнодорожном транспорте — со 106,1 млн. т в 1970 г. до 130,1 млн. т в 1976 г. или на 22,8%. В результате роста средней дальности с 1050 до 1064 км еще более высокими темпами возрос грузооборот — со 111,3 млрд. до 136,5 млрд. т. км, или

на 24,4%. Рост перевозок происходил в специфических условиях развития отрасли хлебопродуктов. При непрерывном, хотя и сравнительно умеренном росте производства муки и крупы первая

1. «Народное хозяйство СССР за 60 лет», М., «Статистика», 1977, с. 392—393.

бытия пшеничной муки, в 35 областях отмечалось по балансу недостаток пшеницы и в 23 — избыток. Следовательно, первая половина областей для обеспечения вывоза муки должна была заготовить пшеницу, а вторая могла полагаться на собственные ресурсы. В целом по 35 областям объем встречных перевозок муки с пшеницей, по нашей оценке, составил примерно 3,5 млн. т, или около 20% сетевого отправления пшеничной муки на железнодорожном транспорте (17,4 млн. т).

В качестве примера покажем транспортно-экономические связи по Ярославской обл., имеющей дефицит по пшенице. Общие отправления пшеничной муки составило 414,1 тыс. т, из которых вывезено в другие области 398,3 тыс. т. Объем встречных перевозок с пшеницей составил 300 тыс. т, т. е. большая часть вывозимой муки перемещалась во встречном с зерном направлении. Для производства этой муки потребовалось заготовить из других районов 390 тыс. т пшеницы. На этом примере видно отрицательные последствия измешанной концентрации мукомольной промышленности, замещения мощностей мелкого по сравнению с потребностями местного населения.

Суммируя мощность мукомольных предприятий по областям с избытком муки за период 1965—1975 гг. увеличилась за счет реконструкции, расширения и нового строительства на 11,9 тыс. т переработки зерна в сутки. Прирост мощности может обеспечить дополнительную выработку 2,7 млн. т пшеничной сортовой муки в год. За тот же период вывоза муки в другие области возрос более чем на 900 тыс. т.

Как правило, увеличение мощности в той или другой области данной группы вызывает рост вывоза муки, что способствует уменьшению мощности — сокращению

вывоза. Но это не всегда так, поскольку может измениться в ту или другую сторону местный отпуск (реализация) в связи с изменением норм доработки, ростом численности населения данной местной зоны снабжения, расширением ее за счет увеличения доставки автомобилей транспортом.

Расширение мощностей мукомольной промышленности нежелательно в областях с избыточным производством муки, особенно в тех из них, которые дефицитны по зерну. К таким отрицательным последствиям это приводит, можно проследить на примере Гомельской обл., дефицитной по зерну, а несколько лет назад и по муке. За последние годы в результате строительства новых мукомольных областей стала избыточной по муке при значительном дефиците по зерну. В 1975 г. вывоз муки составил 22,1 тыс. т, при чем муку вывозили не только в другие дефицитные по зерну районы, но даже в такие традиционно избыточные, как Северо-Кавказский и Юго-Западный.

По второй группе областей, характеризующихся устойчивым дефицитом по пшеничной муке, оттоку муки, мощность мукомольных предприятий за 1965—1975 гг. возросла на 9,2 тыс. т в сутки. Темпы развития мукомольной промышленности в данной группе областей выше, чем в рассмотренной ранее группе с избытками пшеничной муки. Для народного хозяйства и транспорта это экономически целесообразно, поскольку увеличивается самообеспеченность населения мукой местного производства и сокращаются перевозки ее из других областей.

Фактором упорядочения транспортно-экономических связей является наращивание мощностей мукомольной промышленности. Средней Азии — дефицитного по муке района страны. Мощность малых

Таблица 1

Год	Показатель	Группы предприятий			
		мелкие, до 100 т/сутки	средние, 101—200 т/сутки	крупные, свыше 200 т/сутки	итого
1970	Число предприятий	296	207	225	728
	% к итогу	40,7	28,4	30,9	100,0
	Общая мощность предприятий, тыс. т/сутки	16,4	33,3	88,8	138,5
	% к итогу	11,8	24,0	64,2	100,0
1975	Средняя мощность предприятий, т/сутки	55	161	393	190
	Число предприятий	276	198	276	650
	% к итогу	32,1	30,4	39,5	100,0
	Общая мощность предприятий, тыс. т/сутки	13,0	30,3	107,5	150,8
	% к итогу	8,6	20,1	71,3	100,0
	Средняя мощность предприятий, т/сутки	58	153	389	216

ищ здесь возросла примерно на 3,6 тыс. т переработки зерна в сутки. В мукомольной промышленности СССР произошло замещение качества сырьевых изменений, в частности процесс концентрации, как показано в табл. 1, где приведена группировка мукомольных предприятий по мощности (на конец года).

Наряду с общей положительной оценкой сдвигов в мукомольной промышленности приходится отметить факты недостаточно обоснованного в ряде случаев выбора оптимальных размеров предприятий, что приводит к росту затрат зерна и вывоза муки, увеличению нерациональных их перевозок.

Нами проведен анализ развития нового строительства мукомольных предприятий (33 новостройки) за 1970—1973 гг., который показывает, что здесь еще не все благополучно. Из проведенных расчетов видно, что только в одном пункте — г. Кирове — местная потребность составляет 74% возможной выработки действующих и нового предприятий. Во всех других пунктах нового строительства доля потребности

муки на месте меньше, поэтому она неизбежно будет вывозиться в другие пункты. Это говорит о том, что выбранны даже не оптимальные мощности мукомольных предприятий, а завышение мощностей приводит к росту нерациональных перевозок муки.

Другой областью, где нерациональные перевозки еще не устранены, является перевозка комбикормов.

За 1970—1976 гг. переоснащение комбикормов на железнодорожном транспорте возросло с 12,9 млн. до 20,4 млн. т и имеет тенденцию дальнейшего роста в связи с замечательными планами развития комбикормовой промышленности, которая далеко не полностью удовлетворяет потребности животноводства нашей страны. В комбикормовой промышленности СССР, так же как в мукомольной, проявляется тенденция повышения концентрации производства, увеличения удельного веса крупных и современных предприятий в общем производстве комбикормов. В табл. 2 представлена группировка комбикормовых предприятий по мощности (на конец года).

Таблица 2

Год	Показатель	Группы предприятий			
		мелкие, до 100 т/сутки	средние, 101—200 т/сутки	крупные, свыше 200 т/сутки	итого
1970	Число предприятий	289	122	125	536
	% к итогу	53,9	22,8	23,3	100,0
	Общая мощность предприятий, тыс. т/сутки	18,7	19,9	52,7	91,3
	% к итогу	20,5	21,8	57,7	100,0
1975	Средняя мощность предприятий, т/сутки	65	163	422	170
	Число предприятий	189	141	240	570
	% к итогу	32,8	24,5	42,7	100,0
	Общая мощность предприятий, тыс. т/сутки	13,2	23,0	92,9	129,1
	% к итогу	10,2	17,8	72,0	100,0
	Средняя мощность предприятий, т/сутки	69,9	163,0	377,6	224,1

Комбикормовая промышленность развивалась почти повсеместно: прирост мощности имел место в 103 областях. Наибольший прирост мощности наблюдался в 45 областях с дефицитом комбикормов, а основным за счет нового строительства. Естественно, это связано с относительным дефицитом потребности и с абсолютным сокращением задела комбикормов из других областей. В 57 областях с избыточным количеством комбикормов мощность комбикормовой промышленности возросла, что при неизменной местной потребности, напротив, связано с ростом вывоза комбикормов в области, где отмечается их дефи-

цит. Детальный анализ отчетных данных за 1970—1973 гг. показал, что под влиянием названных факторов некомплектный арсен комбикормов возрос с 4,7 млн. до 6,7 млн. т, или на 42%. При этом можно отметить ряд типичных моментов, произведя группировку областей по характеру их производства.

В группе областей, не имеющих производства комбикормов, запас их растет в связи с увеличением потребности. Анализируя картину вывоза комбикормов в области с дефицитом комбикормов, где мощность осталась без изменения или увеличилась медленно, чем потребности в последних.

находить крупных животноводческих комплексов, где свиноводство, одна птицефабрика, строятся птицефабрика, птицефабрика, реконструируются действующие животноводческие фермы.

На индустриальную основу переводятся и производство шерсти. Создают 10 тыс. га долговременных культурных пастбищ. Наготовлено и смонтировано 144 агрегата искусственной сушки шерсти. Но кормовая база животноводства в об-

ласти остается еще слабой. Урожайность кормовых культур низкая, за осенними и весенними посевами не догнала по-прежнему урожаи. В текущий пятилетний рост производства кормов осуществляется путем улучшения структуры посевных площадей и повышения урожайности кормовых культур. Об изменении структуры посевных площадей, занятых кормовыми культурами, говорят следующие данные (в процентах к итогу):

	1975 г. (факт)	1980 г. (план)
Многолетние травы . . .	44,5	44,7
Озимие травы . . .	4,5	4,5
Сенокосы . . .	3,4	10,3
Корнеплоды . . .	0,4	0,5
Естественные сенокосы по сенокосу . . .	42,6	37,3
Орошаемые пастбища . . .	0,3	3,8

Основные кормовые культуры — многолетние травы. В перспективе намечается при сохранении площадей, занятых многолетними травами, улучшение их структуры. В составе травосмесей будут использоваться засухоустойчивые травы: ежа сборная, ностер безостый, овсяница тростниковидная и др. Посев злаковых трав и злаково-бобовых смесей позволит эффективнее использовать под эти культуры минеральные удобрения и увеличит на 20—30% расход кормовых единиц с гектара. Многоукосное использование многолетних трав при интенсивном способе их выпасывания, в сочетании с прогрессивной системой заготовки их на сенаж, травяную муку, гранулы и брикеты позволит получить с гектара 35—40 норм ед. и 3,1—3,5 и переваримого протеина. На полях, занятых посевных площадей силосных культур: водоселепичина в смеси с горохом, овсом и кукурузой. Из многолетних силосных культур предусматривается выделение борщевика Сосновского и масличной редьки, дающих в условиях высоконого плодородия урожай зеленой массы свыше 400 ц с 1 га.

Углубленная специализация и концентрация проводится по всем отраслям сельскохозяйственного производства. Производство молока сосредоточивается в 196 специализированных хозяйствах, продукция которых к концу пятилетия составит три четверти общего его производства. Менее характер труда животноводов все более широко распространение получают индустриальные методы производства продукции. За 1976—1980 гг. в колхозах и совхозах области будет построено комплексов: 48 — по производству молока, 10 — по направлению выращивания телят и телешед, 140 — по выращиванию и откорму крупного рогатого скота, 10 — по

выдеческим, птицефабрика на 270 тыс. кур-несушек, бройлерная на 3 млн. гол. гол. кролиководня на 1000 кролиководов, того же года, когда будут реконструированы и расширены 267 действующих ферм крупного рогатого скота и 11 птицефабрик. Новые строения и реконструкция действующих ферм позволят заметно нагрузить на доярку до 35—40 коров. В текущий пятилетний период создадут 18 межхозяйственных объединений для выращивания телят и пронира коров-переломов по продуктивности с последующей передачей их в местные хозяйства.

Отрасль крупного рогатого скота будет осуществляться в 32 специализированных предприятия — 12 совхозов треста «Скотовод», 3 совхоза и 17 колхозов сельскохозяйственного управления сельского хозяйства. Межхозяйственная кооперация по дорощиванию и откорму молодняка крупного рогатого скота объединит 275 колхозов и совхозов области.

Товарное производство свинины на 90% обеспечивают два межхозяйственных свиноводческих. Маточное поголовье свиней производится почти во всех хозяйственных областях с тем, чтобы удовлетворить внутрихозяйственные потребности в свинине и пороскаты для продажи населению. Поголовье овец сосредоточивается в 38 колхозах.

В комплексе мер, осуществляемых колхозами и совхозами Нюстромской обл. по развитию сельскохозяйственного производства, особое место принадлежит мелководной земле, поскольку свыше 500 тыс. га сельскохозяйственных угодий переувлажнены и заболочены.

В текущий пятилетний период мелководных работ властей более чем в 2 раза. Планируется проведение мелководных работ на площади 140 тыс. га, введены в эксплуатацию 16 тыс. га оро-

шаемых и 50 тыс. га осушенных земель, выношение на 82 тыс. га технических работ. Площадь дамк за последние годы растет на 12%.

Планы мелководной строительства укладывают с разделением в строительстве на животноводческих комплексов. Для молочно-кормовых комплексов намечено осушить 15 тыс. га переувлажненных земель и создать прошлые пастбища на площади 6,9 тыс. га, для лесных комплексов соответственно — 3,4 тыс. и 2,4 тыс. га и для комплексов по откорму свиней — 3,8 тыс. и 4,4 тыс. га. В целях концентрации капитальных вложений, материалов, трудовых ресурсов и повышения эффективности сельскохозяйственного производства предусматривается построить крупные многоотраслевые объекты: кормовое единение «Солонки», совхоз «Волжский», опорно-показательный совхоз «Юстромский» с мелководной площадью 4600 га.

Для совершенствования и качественного проведения работ по внесению минеральных и органических удобрений, интенсификации фосфорирования почв и Юстромской обл. создано и работает научно-производственное объединение по агрохимическому обслуживанию колхозов и совхозов с подразделениями по всем районам области. В 1980 г. удельный вес объединений в агрохимическом обслуживании составит по известности 100% колхозов и совхозов, фосфорирования — 100%, внесению минеральных удобрений — 70% и внесению органических удобрений — 53% общего объема работ в колхозах и совхозах области.

Для интенсификации животноводства особенно большое значение имеют долготельные культурные пастбища с орошением. К концу пятилетия таких пастбищ будет создано 60 тыс. га, что составит 1/3 или по 0,28 га и расчете на корову.

Передовые совхозы и колхозы с гектара полных выщип получают по 6—8 тыс. коров. С этой целью, в первую очередь, используют тракторы не только на пастбищных мостов и на коры для сена, сенокоса и тропинки мун. Кроме того, созданы бригады совхозов, которые, занятую под культурами зеленого навозника, и позволяют расширить посевы зерновых и других культур.

Высокую эффективность в условиях Юстромской обл. дает использование орошения для выращивания овощей и раннего картофеля. Впервые в своем развитии высочайшим урожаем эти культуры славится: колхоз «12 Октября», где председателем работает бывший Герой Социалистического Труда П. А. Малинов, совхоз «Юстромский», колхоз «Птицелюба» и др.

Развитие промышленного земледелия неотделимо зависит от наличия пригодных для этого земель. В области свыше 350 больших и малых рек. Но все они, кроме Волги, не имеют

регулярного. Используются малые реки неэффективно. В 1977 г. обследовано 100 рек, в том числе 50 малых, об охране водных ресурсов области и определения меры по рациональному их использованию.

Большой интерес вопросы обеспечения орошаемых земель водой, определенных объектами строительства плотин и водоемов, внос в действие которых гарантируют свыше 54 тыс. га. Таким образом, к концу пятилетия возвышение всех орошей и раннего картофеля будет производиться на орошаемых землях, что гарантирует безаварийное обеспечение населения этими продуктами.

В области из года в год расширяются площади мелководных земель. Накоплен опыт эффективного их использования, выявлены специалисты, опытные руководители по их состоянию. Большая часть мелководных земель колхозов и совхозов принадлежит на полных технических обслуживания. Развитию эксплуатационных организаций Министерства водного хозяйства РСФСР. Однако пережитые механизированные колхозные механизмы, устаревшие эксплуатационные орошаемые и осушительные системы недостаточны обеспечивать флотскими материалами механизированные изделия, металл, трубы. Необходимо, чтобы объединение «Историческое» значительно увеличило обслуживание ремонтно-эксплуатационных организаций указанными материалами.

На развитие сельского хозяйства области выделяется в достояние пятилетия 670 млн. руб. государственного бюджета и средств колхозов. Это почти в 2 раза больше, чем за предыдущие пять лет. Но дальнейшее укрепление экономики области, машинизация, механизация, сельское хозяйство и сенокос на счет увеличения подкормки работ.

Для успешного выполнения строительных работ в Юстромской области КПСС и «Благодарный установили конкретные задания каждой хозяйственной организации, определили перечень сельскохозяйственных объектов и средств на эксплуатацию. Сельские строительные организации — «Облашкострой» и управление «Юстромоблашкострой» почти в 2 раза увеличили объем подрядных работ и сенокос за пятилетие 380 млн. руб.

Часть строительных работ колхозники на предпринятии Министров СССР, Министров РСФСР, Министров области. Удельный вес таких работ в сельском строительстве пока еще не превышает 5—6%. Но и они не выполняются. Так, проектом подрядных работ 1977 г. для села реализованы строительными предприятиями Министров СССР на 69%, Министров РСФСР — на 68%.

В области созданы колхозы, имеющие капитальных вложений на сельское производство и непропорциональное строи-

тельство прямо зависит от мощностей строительных организаций и от обеспечения местными строительными материалами. Строительные организации области разрабатывают мероприятия по развитию собственной материально-технической базы, определяют объемы работ подрядных работ по годам и кварталам за счет повышения производительности труда на всех стадиях строительного производства, внедряют машин и механизмы, применяют эффективные строительные механизмы и конструкции, а также переходят на полнородное строительство как производственных зданий и сооружений, так и жилых и жилищно-культурно бытового назначения. Мероприятия, обеспечивающие развитие строительной базы строительных организаций и увеличение объема производства местных строительных материалов, утверждены совместными постановлениями бюро обкома партии, обкомкомхоза и комитета государственного управления жилищными делами областного комитета.

Важнейшими строениями собственной базы сельских строительных организаций будут два сельских строительных комбината общей площадью 125 тыс. м² сборного железобетона, заводы железобетонных крупнопанельных домов мощностью 66 тыс. м² в деревнях пилальных домов мощностью 50 тыс. м² в жилых в год, завод керамзитового гранул и др. В канун нового, 1978 г. на год раньше срока дана в эксплуатацию сельский строительный комбинат «Облакохостройобъединения», рассчитанный на ежегодное производство 100 комплектов жилищно-бытовых помещений на 200 человек, школа каменщиков, крупнопанельных домов и жилых площадью 50 тыс. м².

В текущем году войдут в строй действующих завод деревянных панелей домов и второй сельский строительный комбинат. Это является прочной гарантией выполнения большой строительной программы и способствует развитию по развитию сельского хозяйства Нечерноземья.

Развития строительной индустрии подрядных организаций, действующих на территории области, уделяется за пятилетку производство сборного железобетона на 64%, деталей панельных домов — 1,6 раза, кирпича — 1,6 раза, керамзитовых панелей — 2,4 раза; керамика — в 4,6 раза, оловяных блоков — на 29% и деревянных блоков — на 21%. Тем самым потребности населения области в строительстве жилищной продукции удовлетворятся полностью, однако не хватает кирпича и железобетонных материалов (щебенки, гравия). Пятилетним планом предусмотрено увеличение строительных материалов предусмотрено жилищно-бытовое строительство одного завода керамических блоков с выпущеном 1 млн. шт. в год, завод керамических панелей. В 1980 г. полный выход в эксплуатацию нового будет осуществляться в единичной пятилетке. По нашему мнению, необходимо ускорить строительство этого за-

вода, а также определить постоянного поставщика щебенки и гравия для покрытия дефицита на все годы текущей пятилетки.

Для реализации поставленной партии и параллельно задачи дальнейшего подъема сельского хозяйства Нечерноземья области РСФСР требуются высококвалифицированные кадры — грамотные и профессионально подготовленные. Активное руководство этим важным участком осуществляют партийные организации. Сейчас разработан перспективный план подготовки кадров. Главным источником обеспечиваются прирост новых кадров — учащиеся молодежи. Препарируются школьники, воспитание у них любви к сельскому труду стали неотъемлемой составной частью школьного обучения.

Основной упор делается на то, чтобы в процессе трудового воспитания совладали пороки: молодых и союзом в кадрах с личными интересами молодых людей. Такая работа постоянно проводится партийными организациями. Совместно с комсомолом, профсоюзными и комсомольскими организациями, педагогическими и трудовыми коллективами. Вокзальными станциями, где дальнейшее воспитание стало привнесение Л. И. Брежнева в активном слета выпускников средних школ. Костромской обл., изымаясь желание работать в сельскохозяйственном производстве.

Школы и базовые хозяйства разрабатывают и осуществляют совместные мероприятия по подготовке молодежи и профориентации учащихся молодежи. Как правило, между школой и хозяйством заключаются договоры, в которых четко оговариваются права и обязанности сторон. Так, в колхозе им. 50-летия СССР Костромской р-на успешнее организованы мероприятия по подготовке молодежи, за ней закреплено 230 га пашни. Бригада — участница ВЛКСМ СССР. Выпускники школы вместе с аттестатами приезжают в колхоз, где тракторист-машинист. Ежегодно большинство выпускников остается в колхозе как колхозные стипендиаты поступающих сельскохозяйственных учебных заведений.

Производственное обучение по всем специальностям в школах должно осуществляться на практике. В колхозе потребностей в кадрах массовых рабочих профессий. Сейчас 60% выпускников имеют среднюю трудовую и сельскохозяйственным о среднем образовании, получившем квалификационные удостоверения тракториста-машиниста, животноводов-механиков, шоферов.

Сегодня одна из решающих предпосылок закрепления кадров на селе — создание для них современных условий жизни, работы и отдыха. В колхозе, в том, что не дается учреждения, комбинаты бытового обслуживания, стадионы. Дома культуры. В ряде колхозов области такие условия уже созданы. Нарпе-

нер, колхоз «Красный прибор» Красносельского р-на. На территории усадьбы хозяйства — детские и многоквартирные дома с центральным отоплением, с газопроводом и электрическими платями. Желательно иметь огорода, дарит уют, маделары автомашин построены гаражи. Но всеобщее хозяйство не нарушает ансамбля улиц. Весь поселок в зеленых дорогах асфальтированных. Здесь, в Дом культуры, библиотеку, спортивный комплекс, школа с интернатом, детские учреждения, поликлиника, магазин, Дом быта, столовая. В домах есть телевизоры, телевизор. Проектируется санаторий-профилакторий.

Но пока не многие поселки можно считать с центральными усадьбами колхоза «Красный прибор». Перестроить многоэтажные деревень. Костромской обл. на современных люд — здесь сложный, требующий времени и больших капитальных вложений.

По данным отдела строительства и архитектуры областного комитета, имеются генеральные планы, где построены не только центральных усадьбы колхозов и отделений и бригад. Однако почти во всех, планируя строительство, не учитываются. Нередко строят дома с большим отклонением от проектов, носят в них символические поправки.

Архитекторы, проектирующие не стали еще «дирижерами» ансамблей новостроек. В лучшем случае им удается планировать и контролировать формирование общественных центров. Почти на сущая судьба поселка Татарское — центральная усадьба колхоза им. Горького Нерехтского р-на. Восьмь лет назад Костромской облисполком принял решение об его переустройстве. К работе были привлечены местные институты «Костромгражданпроект» и «Костромгазостройпроект». Была образована зональная колонна «Облакохостройобъединения» строительные подразделения. Местная школа РСФСР Минутных домов. Училища природные и экономические училища области, такие установили, индустрию работать на индустрию, топливе и частично на природном газе.

Но не менее актуален вопрос о медленном жилищного хозяйства жилищными поселками, создавая единый комплекс, эксплуатация жилых домов и сельских населенных пунктов не имеют хозяйственных построек, что препятствует объединению не только крупным ростом скотом, но и домашней птицы. В типовых проектах Госстроя РСФСР на строительство жилых домов сельских населенных пунктов, жилищно-бытовое строительство предусмотрено. Но из строительных смет на какой-то стадии рассмотрения и утверждения сметы строительства не только не были исключены. Госплану СССР, Госстрою СССР и Минсельхозу СССР необходимо рассмотреть и в дальнейшем разрабатывать областное производственное управле-

ние сельского хозяйства и другие жилищные, так и не выделили необходимых средств. В результате хорошее дело не доведено до конца. Поселок «Югорск» садовниками, превратился в обычную деревенскую улицу, несмотря на крышные фасады домов.

Проблема перестройки села может остаться, если не решить ряда важных вопросов, насущных областей Нечерноземной зоны.

Главная из них — обеспечение теплом жилых домов и объектов культуры и бытового назначения. Опыт показывает, что добротные поселки формируются там, где есть центральная котельная, которая обеспечивает теплом жилые дома и жилые дома. Но таких комплексов единицы. Чтобы построить теплоцентрали, нужны большие капитальные затраты, материалы и оборудование. Ослабление сельского хозяйства не располагает достаточными капитальными вложениями, материалами, и в особенности трубами, для строительства тепловых сетей и оборудования. Поэтому каждой школе, каждому клубу приходится прикрывать самодельными «мини-котельными», материалами и в стартер, нередко оборудованные печью.

В кандал колхоза и совхоза Костромской обл., определяю, какое жилье строить на центральной усадьбе и в периферийных населенных пунктах отделений и бригад. Один предпочитает двухэтажные жилые дома, другие — коттеджи, на одну семью с гаражными участком, а третьи — квартиры в многоквартирных домах. Если вкус и желания сельских жителей при определении этажности жилищной постройки, то по вопросу о благоустройстве мнение единое: все квартиры должны быть с коммунальными удобствами.

В этих условиях возникает необходимость обеспечения потребностей сельского жилищного строительства отечественными материалами. В сельских населенных пунктах, где недостает строительных материалов, необходимо использовать местные ресурсы. Училища природные и экономические училища области, такие установили, индустрию работать на индустрию, топливе и частично на природном газе.

Но не менее актуален вопрос о медленном жилищного хозяйства жилищными поселками, создавая единый комплекс, эксплуатация жилых домов и сельских населенных пунктов не имеют хозяйственных построек, что препятствует объединению не только крупным ростом скотом, но и домашней птицы.

В типовых проектах Госстроя РСФСР на строительство жилых домов сельских населенных пунктов, жилищно-бытовое строительство предусмотрено. Но из строительных смет на какой-то стадии рассмотрения и утверждения сметы строительства не только не были исключены. Госплану СССР, Госстрою СССР и Минсельхозу СССР необходимо рассмотреть и в дальнейшем разрабатывать областное производственное управле-

Результативность научных исследований

В. А. Покровский. *Повышение эффективности научных исследований в разработках*. М., «Экономика», 1978, 199 с.

В монографии рассматривается комплекс взаимосвязанных проблем теории, методологии и практики, повышающих эффективность научно-исследовательских и организационно-технических работ (НИОТР). Автор сосредоточил внимание на выяснении сущности эффекта исследований и разработок, методологических принципах оценки их эффективности, особенностях определения эффективности НИОТР на разных иерархических уровнях хозяйствования, формировании действенной системы управления сферой науки в целях повышения ее эффективности.

Сущность эффекта НИОТР справедливо выводится из функций науки в общественном производстве. Автор указывает две функции:gnoseологическую (поисково-исследовательскую), характеризующую внедрение полученной в результате выполнения НИОТР новой техники (с. 7). По нашему мнению, он упускает третью функцию — функцию науки, а именно: не учел, что результаты НИОТР выступают и как непосредственный общественный продукт, а вобрание научных знаний происходит в целях социального прогресса. Однако в дальнейшем при дифференциации видов эффекта НИОТР в книге варируя с научно-техническим и экономическим видами эффекта, соответствующим образом выведен социальный эффект (с. 12), являющийся следствием указанной нами третьей функции.

В работе кратко, но четко сформулированы основные принципы определения социального и научно-технического эффекта НИОТР, даны методические указания к их оценке. По нашему мнению, при классификации методов оценки социального эффекта следовало бы также рассмотреть один практический способ — применение в отдельных странах метода социальных индикаторов.

Особенно подробно автор исследует теоретически обоснованный экономический эффект НИОТР, что впол-

но обосновано. Для развития общественного производства наиболее важным является измерительный показатель эффективности НИОТР, ибо в нем, хотя и во многих случаях и опосредованно, отражаются как социальные, так и научно-технические виды эффекта исследований и разработок.

Представляет интерес предложение В. А. Покровского о выделении четырех форм экономического эффекта: материального (по смыслу он тождественно понятию «экономический потенциал»), планового, расчетно-фактического и собственного фактического. Сейчас наибольшее распространение в практике получили расчетно-фактический эффект, поскольку учет собственно фактического экономического эффекта не является задачей организации текущей деятельности разработок. Автору лишь намечен подход к расчету фактического эффекта НИОТР, нередко его рекомендации (например, при массовом применении техники, использование во многих различных отраслях и т. д.) еще сложно практически использовать из-за большой трудоемкости. Тогда проблема фактического эффекта будет разрешена, расчетно-фактический эффект, видимо, не станет играть столь важной роли, как в настоящее время.

Рассматривая методологические принципы определения эффективности НИОТР, автор наряду с уже получившими освещение в литературе принципами (учет факторов времени и абсолютного характера исследований, обеспечение достижимости внедрения в единой размерности затрат и эффекта) справедливо подчеркивает необходимость учета особенностей отдельных типов НИОТР и иерархических уровней хозяйствования, а также различий в наукоемкости отраслей. Для практического применения перечисленных принципов большое значение имеет приводимый в работе оригинальный способ классификации НИОТР и достаточно обоснованная система узрупнированных экономических норма-

тивов, дифференцированных применительно к макро- и микроуровню.

Несколько схематично решены в книге задачи интеграции таких видов эффекта НИОТР, как экономический и научно-технический. Но подобные задачи носят казуальный и ограниченный характер, а потому можно согласиться с автором в том, что с точки зрения принятия управленческих решений в сфере науки обычно гораздо важнее грамотная терминология и экономическая постановка задачи перед исследователями и разработчиками, чем потребность в интегральной оценке (с. 38).

Возможность применения предложенных в работе теоретических и методологических принципов определения эффективности НИОТР продемонстрирована в третьей главе работы применительно к отдельным темам, труду научных работников, деятельности НИИ, ИВ и их подразделений, научно-техническим программам, научной системе (высшей школы), международному научно-техническому сотрудничеству, науке в целом. Здесь мы даем конкретные методы и формулы расчета. Но завышенности бесконтрольная в разделе несколько выдает оценку эффективности отдельных НИОТР. Кроме того, на наш взгляд, автору не удалось, несмотря на критику, и достаточно полно и интересно классифицировать факторы, влияющие на индивидуальный доход, уйти при оценке вклада науки в эффективность общественного производства от применения метода произвольной функции.

Для решения практических вопросов управления сферой науки существенно значение изложенных автором в работе структуры системы управления эффективностью НИОТР, являющейся составной частью общей системы управления народным хозяйством. При этом автор, как он и следует из того, что при организации всей научной деятельности в стране, ее планировании и управлении должна играть привлекательная экономика науки. В системе управления эффективностью НИОТР В. А. Покровский выделяет факторы длительного действия и конкретную задачу на определенный период времени структуры механизма управления, хотя такое деление прямо не просматривается из схемы интегральной системы управления эффективностью НИОТР (с. 118).

В работе особо подчеркивается, что расширение применения достижений науки и техники — главное условие научно-технического прогресса (§ 2 гл. IV), а также важность обеспечения совпадения момента появления новшества и оптимальных условий его реализации. Для достижения этого условия в науке и технике значение приобретают данные и организационные способы ускоренного внедрения научно-технических новшеств. Такие способы, хотя и в незначительном объеме от нас, рассмотрим, авто-

ром в последующих разделах работы (§ 3 гл. IV и § 1 гл. V).

При анализе проблем программно-целевого планирования и связанной с ним концентрации финансовых ресурсов на наиболее перспективных направлениях развития науки и техники автор не только не раскрывает положительные стороны этих методов, но и анализирует возникшие при их применении трудности. В книге содержится рекомендации по организационному обеспечению разработки научно-технических программ, достигшие пропорциональности в межотраслевом распределении средств на науку. Представляет интерес предложение о централизации части средств единых фондов развития науки и техники, использование такой формы финансирования науки во всех промышленных отраслях.

Значительное место при рассмотрении отдельных элементов системы управления эффективностью НИОТР занимает обобщение результатов экспериментов по совершенствованию планирования и усовершенствованию достижений в технике и народное хозяйство. В частности, приведенные в книге данные по некоторым отраслям промышленности свидетельствуют о высокой эффективности действующей в них системы планирования, финансирования и экономического стимулирования, создания, освоения и внедрения новой техники.

Вреди поданных в монографии проблем стимулирования кадрового потенциала науки наибольший интерес, с нашей точки зрения, представляет обобщение опыта Всесоюзного института управления, проводимого по усилению заинтересованности его сотрудников в выполнении большего объема работы при меньшей заработной плате (академическом или конъюнктурном методе). В условиях перехода науки на интенсивный путь развития применение подобных методов стимулирования работников НИИ и ИВ не представляется, по нашему мнению, реализованно лишь при условии разработки обоснованных нормативов труда и затрат.

При оценке выискивания в работе рекомендаций по стимулированию работников производства за освоение и внедрение новой техники, они, по нашему мнению, не решают до конца проблемы усиления заинтересованности производственных коллективов в широком использовании научно-технических достижений. Приводя цифры о доле премии за новую технику в общем объеме премирования работников предприятий (с. 145), В. А. Покровский несполно упускает положение, так как в этих данных не учтен стимулирующий эффект за новую технику, получаемую с новых производств. А ведь, по свидетельству самого автора, 80–90% новой продукции приходится на долю производственных предприятий (с. 147).

Достаточно детально рассмотрены в монографии автором проблемы, связанные с такими факторами экономики эффективности НИОКР. Показаны положительные сдвиги в организации сферы науки, предложены варианты решения проблемы, намечены пути их решения.

Представляется явным, что автор сразу проблемы организационной структуры механизма управления эффективностью НИОКР, выдвигая среди них наиболее важную — организационную интеграцию науки и производства. Правильно подчеркнуты значение такой организационной формы, как научно-производственные объединения (НПО). Однако нам представляется, что для усиления научно-технического процесса наибольшее значение имеет самая массовая форма объединений — производственные, о чем, в частности, свидетельствует опыт работы коллективов производственных объединений Уралмаш, Антозил и др. Заслуживают внимания рекомендации по структуре разделов НИОКР профсоюзного НПО, формирующего показатели интегральной оценки их деятельности, содержащих технико-экономическое обоснование проектируемых НИО, а также обоснование показателей профильной специализации упрощенных групп подразделений НПО для оценки рациональности их организационной структуры.

Основной упор при рассмотрении экономических рычагов механизма управления эффективностью НИОКР автор делает на развитие хозяйственного расчета в сфере науки. Длительная постановка вопроса соответствует общей направленности совершенствования хозяйственного механизма в стране. В монографии излагаются вопросы наделения НИИ и КБ оборотными средствами в полном объеме. Подобный опыт уже накапливается в нескольких подотделах электротехнической промышленности.

При рассмотрении проблемы определения доли участия НИИ и КБ в эффекте, получаемом при использовании

новой техники, автор вполне справедливо указывает на необходимость известной шкалы отчислений от дополнительной прибыли за пределы имеющегося придела отчислений 200 тыс. руб. Такая мера диктуется усилением техникой, переходом к системам машин, которые часто обеспечивают эффект в размере, значительно превышающем верхний предел шкалы (10 млн. руб.). Например, в производственном объединении Уралмаш все работы дают эффект свыше 10 млн. руб.

Дальнейшая необходимость развития хозяйственных отношений в науке В. А. Погорский видит в использовании же на НИОКР. Вызываемые им сомнения по методам формирования этих идей интересны, хотя и дискуссионны. Желательно осуществить их экспериментальную проверку.

В работе предлагается усилить внимание к социально-психологическим элементам механизма управления эффективностью НИОКР, дается оригинальный метод комплексного измерения отдельных параметров психологического климата в научных подразделениях.

Большие перспективы для совершенствования управления развитием науки и техники открывает его автоматизация, отдельные аспекты которой рассмотрены в заключительном разделе работы. Многие на рассмотренных в монографии методов измерения эффективности НИОКР, безусловно, могут применяться при создании автоматизированных систем управления в сфере науки.

Написанная с хорошим знанием исследуемой темы, содержащая оригинальные теоретические постановки и богатый фактический материал, книга представляет интересное исследование проблем повышения эффективности управления в сфере науки и, безусловно, будет полезна для специалистов многих отраслей народного хозяйства.

К. Г. Фимов,
нач. отдела Госплана СССР

Освоение научно-технических достижений

Г. М. Гагдолова. Технологическое освоение научных открытий и разработок. М., «Экономика», 1977, 111 с.

В настоящее время быстрое и эффективное внедрение в производство новой техники и технологии является одной из важнейшей стороной научно-технического прогресса, как и непосредственное проведение научных исследований. Поэтому анализ экономических и организационных факторов и условий технологического освоения научных открытий и разработок, проведенный в рецензируемой ра-

боте, приобретает особую актуальность, а учет их влияния на производительность и эффективность технологического освоения вовлекает рационально управлять процессом «исследование — разработка — применение результатов».

Безусловный интерес к монографии вызывает анализ специфических факторов, влияющих на сокращение продолжительности этапов исследования, опы-

но-конструкторских и опытно-экспериментальных работ и в конечном итоге периода технологического освоения открытий и разработок, а также исследования в области учета фактора времени при оценке эффективности мероприятий, связанных с реализацией в народном хозяйстве научно-технических достижений. Работа состоит из четырех глав, в которых рассматриваются влияние форм и методов технологического освоения научных достижений на динамику общественного производства, а также актуальные вопросы рациональной организации опытно-экспериментальных баз и методы планирования их работы.

Автор в первой главе правильно отмечает возросшую роль науки и процесса строительства материально-технической базы коммунального, необходимого дальнейшего взаимодействия науки и производства.

Вторая глава посвящена исследованию проблем развития опытно-экспериментального производства, являющегося важным звеном, связывающим науку с хозяйственной практикой. Указывается, что роль и значение опытно-экспериментальной стадии в производстве новых видов продукции, особенно в условиях усложнения конструкций новых машин и повышения их технического уровня таковы, что недооценка их тормозит научно-технический прогресс. Содержащийся в работе анализ специфических черт в экономических особенностях опытно-экспериментальных производств позволяет автору выработать рекомендации для более четкой классификации их типов.

Большой раздел книги посвящен состоянию технической базы опытно-экспериментального производства. В нем рассматриваются свідення создания опытно-экспериментальных баз в различных отраслях промышленности, их влияние на темпы объединения научной и производственной. Заслуживает внимания попытка автора наметить подход к установлению оптимальных соотношений между затратами на научные исследования (фундаментальные и прикладные) и объемами капитальных вложений на строительство объектов науки, включая создание экспериментальных баз.

Представляют интерес затронутые в монографии проблема обоснования адекватности соотношения капитальных вложений на создание и расширение опытно-экспериментальных баз и производства, а также вопросы определения стоимости опытно-экспериментальных работ, их финансирования, экономического стимулирования повышения инженерных достижений науки и техники, хотя она и не имеет дискуссионный характер.

В разделе о путях сокращения сроков создания объектов новой техники рассматриваются факторы, влияющие на сроки создания и освоения образцов новой техники: степень новизны создаваемых моделей; производственно-технические возможности имеющегося производства; организационно-экономические факторы, влияющие на вопросы планирования, снабжения, финансирования и т. д.

В условиях интенсификации научно-исследовательской деятельности вопросы рациональной организации опытно-экспериментальных баз выступают на переднем плане. Предложение автора о создании индустрии экспериментальных баз, включающей научно-технические приборы и оснастку для опытно-экспериментальных баз, позволит ускорить исследования и снизить их стоимость.

Заключительная глава монографии посвящена изложению вопросов совершенствования экономических методов управления опытно-экспериментальным производством. В ней содержится информация о проводимой в отдельных отраслях работе по совершенствованию методов планирования и управления опытным производством. Там же приводятся основные и расширенные виды оценки деятельности опытных предприятий, которые могут быть использованы на практике.

Несмотря на то, что ряд вопросов, рассмотренных в монографии, имеет дискуссионный характер, она, несомненно, вызовет интерес у специалистов, занимающихся проблемами управления научно-техническим прогрессом.

Л. Максимов,
нач. отдела Госплана СССР

Комплексное совершенствование экономических методов хозяйствования

«Совершенствование хозяйственного механизма». М., «Экономика», 1976, 230 с.

Комплексное совершенствование механизма функционирования социалистической экономики — один из важнейших факторов ускорения научно-технического

прогресса, решающее условие интенсификации общественного производства. Поэтому появление монографии «Совершенствование хозяйственного механизма

ма» написанной коллективом видных советских ученых-экономистов и хозяйственных руководителей, несомненно, имеет интерес. В ней, в частности, рассматриваются все вопросы, связанные с работой хозяйственного механизма: планирование, организация и стимулирование производства.

Особое внимание уделено в книге планированию управления научно-техническим прогрессом и качеством продукции. В главах «Планирование управления научно-техническим прогрессом» (автор Д. С. Львов) и «Планирование и стимулирование улучшения качества продукции» автор дает обоснование необходимости и преимуществ перехода на программно-целевой метод планирования научно-технического прогресса, который позволяет установить целевые показатели в нормативной, комплексно характеризующей конечный социально-экономический результат организации научно-технических достижений в производстве.

В работе рассматриваются источники и периоды финансирования, а также процессы стимулирования развития и внедрения новой техники, справедливо отмечается, что согласованность и эффективность функционирования этих важнейших звеньев хозяйственного механизма возможны лишь при единстве методологии расчетов экономического эффекта от мероприятий технического прогресса. Государственная протекционность действующих официальных методов таких расчетов не позволяет с достаточной достоверностью оценивать экономический эффект по многим направлениям. Предлагаемый авторами метод расчета эффекта от внедрения новой техники, по нашему мнению, позволяет достаточно полно учесть все экономические процессы по созданию и внедрению новой техники.

Основная идея работы — исследование хозяйственного механизма на конечный результат — назвала отделение и при рассмотрении таких важнейших его элементов, как цены и стимулирование. Цена рассматривается как важнейший элемент единого экономического механизма стимулирования производства, устанавливающий экономические границы внедрения новой техники, ее народно-хозяйственное значение.

Значительное внимание в монографии уделено сопоставлению комплексного планирования качества продукции. Здесь также указывается необходимость разработки комплексных программ стандартизации, обеспечивающих качество продукции как качеству продукции, соответствующее потребности в требовании к качеству материалов и комплектующих изделий, основываясь опыт по комплексному управлению качеством, описан в стандартизации, особо выделяется опыт предприятий г. Львова.

Проблемы, связанные с теорией хозяйственного механизма и его практическим применением, исследуются в треть-

ей главе — «Хозяйственный расчет в системе планового управления» (автор Л. И. Абалкин). Главное внимание уделяется сравнительно точному выводу платы, как конечных народнохозяйственных результатов и его реализации в хозяйственном правителе. Л. И. Абалкин отмечает, что «... экономико-экономическая точка зрения полагает конечных результатов корреспондируется с категорией «общественно-потребительской стоимости». Тем самым под конечным результатом следует понимать затраты продукции в номенклатуре и ассортименте, согласованном с потребителем. Это означает, что в отношении результатов заключенных хозяйственных договоров» (с. 36 и 37). С такой интерпретацией конечного результата, в известной мере можно согласиться. Но вряд ли правильно понимать под конечными результатами показатели «характеризующие эффективность хозяйственной и финансовой деятельности с учетом объема привлеченных ресурсов. Наиболее полно это выражается в чистой прибыли» (с. 37). Эффективность, выражаемая в чистой прибыли, — это конечный результат — понятие нежизненное.

Значительное место в третьей главе отводится вопросам совершенствования организационных форм управления производством, переходу к двух- и трехчленной системе управления, созданию промывальных и производственных объединений. Подчеркивается неадекватность формализма в решении вопросов, связанных с организацией объединений и их хозяйственных форм. Автор высказывает надежды, что развитие новых форм позволит решить отдельные подразделы, входящих в состав объединений, основанных на использовании товарно-денежных отношений в хозяйственной деятельности. т. д. Рассматриваются также роль хозяйственных договоров.

В четвертой главе — «Нормативная ответственность хозяйственного коллектива перед обществом» — исследуются вопросы нормативной ответственности хозяйственных коллективов перед обществом (автор В. М. Гунинцев и ч. корр. П. Г. Бузин). В ней утверждается, что нормативы платежей определяются нормативной эффективностью и исследуются, как правило, в виде совокупности последствий. Особого внимания заслуживают предложения автора по перестройке рентажного механизма на основе взаимосвязи нормативной платы, затрат и нормативных требований к их отбаве.

В работе справедливо отмечается особая важность на хозяйственных результатах производства платежей за производственные фонды, а также режима их взыскания. Сильно это, по мнению автора, проявляется в нормативной плате, которую примерно в 2 раза меньше народнохозяйственного норматива эффективности капитальных вложений. Значительная часть из фондов, предельно ограничена, «ослабляет материальную от-

ветственность коллективов перед обществом за соблюдение объективной меры требовательности к использованию производственных фондов, капиталов, износимых, оборотных средств» (с. 48).

Нельзя не согласиться с предложением автора по поводу необходимости перехода на единые ставки платежей за фонды, а также дальнейшее совершенствование механизма определения и взимания платы за фонды. Следует, однако, отметить, что действительность фиксированного норматива платы за фонды предполагает соблюдение ряда условий, и прежде всего определение общественно необходимого фондистенции всех видов продукции, что является весьма обременительным для каждого предприятия за фонды. При этом норматив платы за фонды, не превышающий общественно необходимого их размер, должен оставаться прежним, равным 6%. Плата за объем фондов сверх общественного размера должна увеличиваться.

На практике же, как правило, применяются не минимальные, а фактически действующие производственные фонды отрасли. Поэтому такой подход к определению норматива платежей за фонды, применяемый при планировании затрат, не стимулирует промышленные предприятия и отрасли к снижению фондистенции продукции, максимальному увеличению объема произведенной продукции с помощью меньшего размера фондов, не превышающего общественно необходимого. И дело здесь не только в размерах платы за фонды, но и в том, когда представляется на первый взгляд. Повышение прибыльности продукции в результате снижения ее фактической фондистенции и, следовательно, уменьшения ее стоимости, не является само по себе необходимой, принятой при планировании цен, но должно немедленно пресекаться путем изъятия сверхнормативной прибыли в государственном бюджете в виде свободного остатка.

В настоящее время это условие не соблюдается отчасти потому, что отсутствуют нормативы, так называемой общественной стоимости продукции отрасли. Поэтому превышение плановой прибыли иногда рассматривается не как заслуга отрасли, а как недостаток ее фондистенции. В числе доводов за снижение фондистенции продукции, а как результат неадекватности плановых затрат, цен для других отраслей экономики, в необходимости фондистенции «не спешит» использовать все возможности для увеличения фондистенции.

Потому, что плата за фонды, вследствие действительности, плат за фонды в большей степени определяется устранением перечисленных выше причин, совершенствованием методологии формирования цен, а не доведением размеров этой платы до норматива эффективности новой техники, т. е. до 15%. Повышение платы за производственные фонды, эти, с нашей точки зрения, не решаются на новую технику, а также и от-

несительному удорожанию расов основного оборудования за счет повышения норматива прибыли, предусматриваемого в ценах, не решает целесообразно и экономически оправданно. Поэтому целесообразно по отраслям нормативы общественно необходимых фондов, плату за которые следует определять в размере 6%. Если не исключать производственных фондов над установленным нормативом для данного периода, подводит обременение платой за фонды в удвоенном размере к счет результатов хозяйственной деятельности.

Большое внимание автор главы уделяет также вопросу стимулирования. Здесь много ценных замечаний, практической практики предостаточно: система взаимной ответственности, использование прогрессивных форм материально-технических стимулов, сокращение санкций за ущерб окружающей среде и т. д.

Пятая глава — «Планирование и организация заработной платы и распределение доходов» посвящена проблеме организации и планирования заработной платы (автор П. Г. Бузин). В ней освещаются место и роль заработной платы в хозяйственном механизме, рассматриваются ее новые прогрессивные формы, ориентирующие работу предприятий на конечные хозяйственные результаты. Автор правильно подмечает, что элементы уравнивания в оплате труда, искусственное удержание заработной платы ослабляет ее стимулирующее действие. Это насчет так и впрямую. Эти подчас разделяют по принципу, чтобы никто не обидел, не допустить большого разрыва между минимальными и максимальными суммами вознаграждения.

Для устранения недостатков в организации и планировании заработной платы автор предлагает систему мер, направленную прежде всего на реализацию плановых заданий, широкое использование экономических нормативов длительного действия. Соглашаясь в целом с предлагаемой постановкой вопроса, полагая, что реальность действительности заработной платы в стимулировании достижений конечных результатов и повышении эффективности производства, автор, тем не менее, отмечает, преждевременное отход от планирования общего фонда заработной платы и перехода к установлению нормативов оплаты труда в руб. и коп. Общественно несовершенство стоимостной оценки объемов производства продукции, несовершенство динамики стоимостной оценки динамики изменения натурального объема производственной продукции и ее объемов, опережение роста стоимостного объема продукции отставанием фактического объема производства, установление нормативов заработной платы на 1 руб. 1 руб. 1 руб.

ции не будет способствовать обеспечению производства необходимого для общества натурального объема, состава и ассортимента изделий и может привести к дальнейшей диспропорции в выполнении планов по стоимостным и натуральным показателям.

В шестой главе — «Поощрения фонды в системе экономического стимулирования» (автор Г. А. Егизарян) рассматриваются направления совершенствования поощрительных фондов в системе экономического стимулирования производства. Автор отмечает ряд недостатков действующей методики формирования фондов, экономического стимулирования, подчеркивает, что существующие нормы и критерии не связаны с плановыми размерами фонда поощрения. В дальнейшем развитии системы экономического стимулирования Г. А. Егизарян выделяет два направления: первое связано с поощрением за уровень, ориентированный на систему нормативов платежей, и второе — с совершенствованием действующей методики. Однако сущность наиболее важного первого направления недостаточно раскрыта.

Очень интересны и содержательные опыты работы объединения и предприятия в условиях ускорения хозяйствен-

ного расчета, совершенствования системы планирования и экономического стимулирования производства в ряде отраслей — машиностроения (Александрович), тяжелого, транспортного и энергетического, сельскохозяйственного машиностроения, в строительстве. В них подпадают итоги экономических экспериментов, показывающих недостатки, связанные с их практической реализацией, приводятся конкретные рекомендации по дальнейшему совершенствованию хозяйственного механизма, представленные соразмерными тапке оценками в ряде таких монографий (Антоны В. М., Ильянченко, Н. Е. Дроздинский, В. С. Федин).

В заключение хочется отметить, что работа, несомненно, является существенным вкладом в разработку проблем и ее с интересом прочтут практические и научные работники в области планирования и экономического стимулирования производства.

А. Кошута,
д-р экон. наук

Экономика времени—задача всенародная

Е. Лазуцкий. Закон экономии времени. М., «Московский рабочий», 1977, 142 с.

По мере создания материально-технической базы коммунизма, прогресса науки и техники, интенсификации производства и многих других явлений экономическая деятельность людей все большее значение приобретает. Фактор времени вообщем и экономия времени в частности. Возрастающая социально-экономическая и нравственно-нравственная приобретает эта проблема в условиях развития социализма, когда практически невозможно постепенное, поэтапное коммунизму. Выступая на XXV съезде КПСС, Л. И. Брежнев говорил: «Во всей работе по совершенствованию управления должно в полной мере учитываться фактор времени... В области стимулирования: поощрение экономии времени, строгие санкции за его расточительство. В области организации производства: экономия времени и бюрократические процедуры, обеспечение оперативного принятия решений»¹.

В производственном использовании каждой минуты рабочего времени, выборе наиболее оптимальных режимов труда и отдыха, от рационального про-

ведения свободного времени в значительной мере зависят дальнейшее повышение эффективности производства и рост производительности общественного труда. Экономия времени, как предвидел К. Маркс, становится даже в гораздо более высокой степени задачей развития нашего общества². Однако многие вопросы закона экономии времени механизма его действия и использования до сих пор в политическом экономии социализма остаются недостаточно осмысленными. Более того, этот закон даже не упоминается ни в программах курса, ни в ряде учебников политической экономии.

В марксистской политической экономии давно доказано, что коммунизм включает товарное хозяйство. Поэтому, чтобы развиваться как социалистическое общество по пути к коммунизму, тем более будет сужаться сфера товарно-денежных отношений внутри страны, чем больше будет развиваться производство продуктов, измеримых его естественной рабочей — рабочими деньгами, а не овомы-

ным путем через стоимость, как при товарном производстве. Следовательно, с развитием социализма все в большей степени будет выступать фактор времени. Именно фактор времени категория в анализе экономических и социальных процессов и в совершенствовании планового ведения народного хозяйства. Одна из важнейших задач, стоящая перед нами — уметь экономистами — подготовка обоснованных разработок для более полного и своевременного перехода на прямые (и, в частности, планирование, обучение деятельности и т. д.) и временным измерением социалистической экономики, с учетом конкретных условий. В этом смысле работы С. Лазуцкого «Закон экономии времени» заслуживает весьма пристального внимания не только наших ученых-экономистов, но и практиков хозяйственного руководства, плановых работников и организаторов экономического образования в стране. В ней освещены многие вопросы действия первого экономического закона — закона экономии времени в различных сторонах жизнедеятельности нашего общества. Редкоуникальная монография отличается комплексным подходом к широтой, многоплановостью и оригинальностью освещенных проблем, практической направленностью рассматриваемых вопросов на решение задач, поставленных XXV съездом КПСС.

Основываясь на богатейшем теоретическом наследии К. Маркса и В. И. Ленина, автор освещает в первом и втором главах книги содержание и специфику форм проявления всеобщего закона экономии времени в различных социально-экономических формах и учебительно показывает, почему в условиях коллективного производства он становится, и даже в гораздо более высокой степени, чем в частном, решающимся механизмом действия этого закона, его роль и место в системе экономических законов социализма; анализируется социально-экономическая природа и значение основных архаичных экономических категорий как своеобразных показателей уровня развития производительных сил и степени зрелости производственных отношений.

Опираясь на положения К. Маркса о делении времени общества на «естественно необходимый» и «социально необходимый», автор отмечает ряд существенных методических недостатков в распространенной у нас классификации затрат времени, основанной на делении времени на рабочую и непроизводительную.

В категории «излишество времени» объединены в нечто единое такое совершенно разрозненные и даже противоречивые явления и процессы, такие, как время домашнего труда и свободное время, время поездок на работу и время удовлетворения физических потребностей. Подобное деление временных затрат не отражает внутренней динамики главных составляющих сто-

рон жизнедеятельности общества, его естественно необходимого или неизбежного и свободного времени, а следовательно, не дает никакой возможности ни его объяснение и использование резервов повышения их эффективности. В политике «излишество времени» свободное время рассматривается не как нечто самостоятельное, что умалет его социальную роль. Свободное время, как подчеркнул Л. И. Брежнев на XXV съезде КПСС, служит могучим фактором всестороннего развития личности, ее способностей и тем самым — еще большего увеличения материального и духовного богатства нашего общества.

Обращает внимание неверный подход в книге к рассмотрению сущности закона экономии времени и сферы его действия. Обычно в литературе по этой проблеме закон экономии времени рассматривается слишком узко, как закон производства, а не воспроизводства. Поэтому анализ, его действие, сущность, сфера и распространение закона понимается как производительности труда, т. е. к поделению одного закона другим. Особенно удивительна такая трактовка закона в таких случаях, когда речь идет о производстве, обращении и потреблении. Между тем обращение и потребление оказывают существенное воздействие на воспроизводство, оптимизацию пропорций материального производства, на распределение совокупного общественного продукта и на национальный доход, а в конечном итоге — на сокращение совокупных издержек времени общества. Отмечая недостаточность подобных взглядов, автор справедливо считает, что сферой действия закона экономии времени является вся жизнедеятельность человека, а не экономическая и социальная жизнь общества. В этом случае гарантируется взаимная обусловленность и неразрывная связь между общественной жизнедеятельностью и ее социально-экономической результативностью. По времени, затраченному на выполнение работы, действия закона автор считает максимум полезной для развития общества и личности результатов жизнедеятельности, а не максимум затраченного времени.

Работа не ограничивается анализом общих условий действия закона экономии времени. В ней делается попытка рассмотреть механизм его проявления и механизмы действия в условиях развитого социализма.

С этой целью в монографии исследуются явления, связанные с законом, и с обществом, так и специфическими экономическими законами (основным законом социализма, законом планирования развития и т. д.), а также планово-экономическими факторами, влияющими на его реализацию. Убедительны выводы о том, что повышение и расширение возможностей, сферы экономической и социальной жизни общества — важнейшее условие эффективности действия

¹ «Материалы XXV съезда КПСС». М., Политиздат, 1976, с. 61.

² См. К. Маркс и Ф. Энгельс, Сов. т. 46, ч. 1, с. 117.

всей системы экономических законов социализма и само сбережение времени является критерием этой эффективности (с. 28).

Особое место в работе отводится анализу факторов и путей экономии времени в процессе производства (гл. 3). Отправным пунктом анализа является сфера производства и его важнейшая составная часть — рабочий период. Успешное научно-техническое прогресса, сокращение затрат ручного труда, совершенствование гибкой производственной связи — совокупного работника рассматриваются автором как важнейшие предпосылки экономии времени. К числу второй группы факторов, обеспечивающих экономию времени, отнесены комплекс мер, связанных с организацией труда, производства и управления. Обращаясь, и к вопросам совершенствования планирования в хозяйственном расчете, автор справедливо указывает на необходимость более широко применять временные показатели и оценке производственной деятельности предприятий, в стимулирование работников.

Представляет значительный интерес обстоятельное раскрытие путей повышения эффективности использования рабочего и общественного времени. Причем автор не ограничивается рассмотрением сбережения рабочего времени в непосредственном процессе труда, а включает в круг анализируемых вопросов проблемы экономии потенциального рабочего времени (трудовые ресурсы) и рабочего времени, представляющего прошлый труд, общественный в использовании средствах, рабочего времени. Здесь подчеркивается значение разработки баланса трудовых ресурсов и рабочего времени, анализируется уровень обеспеченности рабочей силой и указывается источники сокращения ее дефицита, а также этические и интензивные факторы улучшения использования рабочего времени. Приводится интересный фактический материал об этических резервах повышения эффективности совокупных затрат живого и общественного труда, об этических источниках экономии и оборотах производственных фондов.

Проблема эффективного использования времени, затрачиваемого на обращение, посвящена главе «Экономия времени в сфере обращения». В ней наибольший интерес представляет анализ функций и роли материально-технического снабжения, его воздействия различных его факторов на повышение эффективного общественного производства.

В книге особо выделяются вопросы развития и удовлетворения социальных потребностей населения. С этой целью освещается взаимосвязь экономики времени, повышения производительности труда и роста народного благосостояния. Показана также роль сферы обслуживания

в социалистическом хозяйстве, а также и в сбережении времени трудящихся. Не оставлена без внимания и проблема свободного времени, сокращения рабочего времени, рационального распределения и эффективного использования. При этом свободное время рассматривается как неоплачиваемый продукт закона экономики времени и интереса нашего общества, как его обобщающий социальный критерий.

Рациональное использование свободного времени с пользой для себя и для общества — одна из важных проблем коммунистического строительства. Автор утверждает, что «индивидуализм не издается непосредственно общественный продукт, тем больше возможности для расширения границ свободного времени равномерного распределения его среди всех членов общества и эффективного использования в интересах расцвета личности и повышения ее творческой активности. Это объективный закон коммунистического разрабатываемого общества» (с. 116).

В предпоследней главе дается характеристика свободного времени по его элементам, выделяется взаимосвязь свободного времени с производственной трудом, указывается этические и интензивные резервы свободного времени. Приводятся интересные данные обследования бюджетов времени, проведенного в ряде стран по линии ЮНЕСКО, сравниваются показатели использования времени жителей Польши с жителями городов других стран и делается вывод, что в нашей стране самый короткий рабочий день и наиболее рациональная структура свободного времени. Однако развитие культуры использования свободного времени остается задачей большого общественного значения и необходимым условием роста материальной жизни всего общества (см. с. 136).

В заключительной части книги поднимается проблема роста производительности общества (см. с. 136).

Книга не лишена недостатков. В частности, в ней не рассмотрены особенности действия закона экономики времени в сельском хозяйстве и малом производстве, вопросам экономии времени в непроизводственных отраслях. Следовало бы уточнить структуру затрат, повысить полноту записей в книге, требующей своего подтверждения дополнительных исследований. Нумерация в уточнениях высказана по отношению к полноте записей, приведенных в книге является спорным в частности вопрос об измерительной намеренности, о соотношении потребности и наличия свободного времени. При рассмотрении соотношения потребности и наличия свободного времени сегодня важно подчеркнуть необходимость лучшего использования имеющегося фонда свободного времени, организации за счет сокращения времени на покупку

продуктов и предметов широкого потребления, пользование различными услугами, поездки на работу и с работы и т. п. Однако в целом книга интересна для теории и практики социалистического хозяйствования на современном этапе и будет служить полезным пособием не только при изучении экономических процессов, но и при разработке

методических указаний по совершенствованию планирования народного хозяйства.

А. Курнаев,
нач. отдела Госплана СССР

А. Ниценко,
канд. экон. наук

Москва — Ленинград

Перспективы развития энергетики СССР

«Энергетика СССР в 1976—1980 годах». Под ред. А. М. Некрасова и М. Г. Первушкина. М., «Энергия», 1977, 288 с.

Системный подход авторов рассмотрению книги и рассмотрению перспектив развития энергетики позволил им исследовать не только ее роль и значение и пропорциональный рост ее отраслей народного хозяйства, а повышение эффективности общественного производства.

Введение и в гл. 1 работы отмечается, что сверхразвитие развитие энергетической базы в восьмом и девятом пятилетках не только обеспечит устойчивое энергоснабжение народного хозяйства, но и создаст прочную основу мощного подъема экономики СССР в десятилетии. Показывая значительную роль энергетического фактора в интенсификации производства, авторы отмечают, что более высокому уровню энергооборуженности труда соответствует, в первую очередь, более высокий уровень его производительности.

В гл. II исследуются уровни и эффективность использования электрической энергии в гл. IV — типовой структуре основных отраслей промышленности с учетом качественных изменений в их развитии в десятом пятилетии (внедрение новой технологии, освоение прогрессивных видов энергии и т. д.).

Авторы приводят интересные данные о динамике энергооборуженности труда в сельском хозяйстве.

В ряде глав рассматриваются основные направления научно-технического прогресса, пути повышения эффективности и интенсификации самого энергетического производства. Задача улучшения качественных показателей в энергетике рассматривается на основе дальнейшей концентрации производства электрической и тепловой энергии, повышения рабочих параметров оборудования и коэффициента его использования.

Значительное место в работе отведено перспективам развития атомной энергетики. В 1980 г. удельный вес атомной электростанций в производстве электрической энергии составит примерно 6% по стране и 10% по европейскому району,

где они экономически наиболее эффективны.

Основным направлением технического совершенствования АЭС является развитие и применение укрупнения единичной мощности реакторов, паропроизводительных установок, паровых турбин и турбогенераторов атомных электростанций, а целью для снижения удельной стоимости их строительства. За пятилетие намечено ввести на АЭС более 80% энергетической мощности в 1000 МВт (реакторы ВВЭР-1000 и РБМР-1000). Предусматривается также расширение сооружения Игarka-АЭС с более мощными реакторами РБМР-1500. Авторы отмечают, что важнейшей задачей текущей пятилетки является и продолжение работ по созданию и освоению урановых и более совершенных энергоблоков с реакторами на быстрых нейтронах (микроблок № 3 Белоярской АЭС с реактором БН-600 и др.).

В гл. III рассматриваются пути по более полному использованию гидроэнергетических ресурсов и оценка эффективности ГЭС. Роль ГЭС, по мнению авторов, заключается не только в производстве электрической энергии, но и, что особенно важно, в обеспечении энергосистемы мобильными источниками резервной мощности. Для экономической оценки ГЭС авторы характеризуются являются как удельные капитальные вложения на 1 кВт установленной мощности, так и 1 кВт установленной мощности в год. В книге справедливо акцентируется внимание на втором показателе.

В гл. IX и X анализируются эффективность мероприятий по повышению качества электрической энергии и снижению потерь в электрических сетях. Отмечается, что в результате более широкого применения вычислительной техники для оптимизации режима работы электростанций можно значительно снизить потери в энергосистемах.

Рассматривая вопросы механизации строительства в области энергетики (гл. XI), авторы приводят примеры эффективности параллельной работы на-

циональных энергосистем стран — членов СЭВ. В результате совмещения графиков электротранзакции этот эффект выражается уже сейчас экономией мощностей электростанций примерно в 1500 МВт.

Задачами повышения эффективности капитального строительства, развития энергомашиностроения и улучшения экономики энергетического производства в целом послужили три последующие главы книги. В условиях планового социалистического хозяйства имеется широкое поле возможностей для интенсификации и индустриализации энергетического строительства. Авторы обращаются к опыту усиленного сооружения Ладжонской Загорской ГРЭС, Ростовской ТЭЦ-2 и других электростанций, поточно-скоростного строительства АЭС. Они считают, что изменить предпосылки для повышения производительности вводимых и эксплуатируемых энергетических предприятий. В результате осуществления мероприятий по экономии топлива, а также структурных изменений в энергетическом производстве снижение себестоимости 1 кВт ч электроэнергии за текущую пятилетку должно составить более 4%.

В гл. XV обобщены материалы, расширяющие возрастающую в десятой пятилетке роль энергетики в развитии экономики союзных республик, в формировании территориально-производственных комплексов. Показано, как в результате создания новых энергетических баз расширяется производственная специализация республик и районов, углубляется территориальное разделение труда.

В заключительной (XVI) главе рассмотрены экологические вопросы. В нашей стране строго соблюдаются санитарные нормы защиты природной среды от загрязнения промышленными выбросами.

Авторы отмечают, что в период 1976–1980 гг. практически на каждой водной и действующие электростанции предусматриваются сооружения установок по очистке сточных вод. Нельзя не согласиться с их выводами о том, что наиболее эффективным направлением развития народного хозяйства электростанций является внедрение систем оборотной и повторно-последовательного по-

пользования воды. Очистка сточных в этом случае возможна до уровня, достаточного для повторного использования воды в производстве. Последнее особенно актуально, так как на мероприятиях по охране водных ресурсов Минэнерго СССР планирует затратить в текущем пятилетии 562 млн. руб., т. е. большую часть общего объема капитальных вложений по охране природы (671 млн. руб.).

При планировании развития энергетического хозяйства важное значение имеет выявление интенсивных факторов его роста, возможностей более рационального использования топливно-энергетических ресурсов. Одна из особенностей планирования в текущей пятилетке — усиление комплексного подхода при определении направлений развития производства, эффективных путей доставки конечных народнохозяйственных результатов. Как отмечается в книге, осуществление намеченных мероприятий по экономии электрической и тепловой энергии на всех отраслях народного хозяйства, а также увеличение выработки энергии на АЭС и ГЭС в 1980 г. позволит высвободить по сравнению с 1975 г. около 100 млн. т усл. топлива, что будет соответствовать снижению капитальных затрат в топливно-добывающих отраслях примерно на 3 млрд. руб. Авторы обращают внимание на возрастающее значение роста коэффициента готовности и несению электрической нагрузки и коэффициента использования установленной мощности крупнопольных электростанций.

В работе имеются содержательные графические приложения, что позволяет достичь более законченного изложения сложного материала. Однако нельзя не отметить в отдельных случаях повторение, например, при характеристике энергетического образования в различных главах.

Основное достоинство рецензируемой книги заключается в том, что изложены в ней перспективы развития энергетического хозяйства, рассмотрены показатели и передовой опыт передовых работников планово-экономических служб на выявление резервов повышения эффективности производства и использования электрической и тепловой энергии.

Л. Семёнов

Встречные планы и социалистическое соревнование

Актуальным вопросом социалистического соревнования и встречных планов было посвящено Всесоюзное научное практическое совещание, проведенное Президиумом ВЦСПС совместно с Ивановским обкомом КПСС в г. Иванов в марте с. г. В нем приняли участие 42 участника работниками ВЦСПС и ЦК КПСС, риды министерств и центральных ведомств, партийные и профсоюзные работники, ученые, руководители и передовики производства предприятий различных отраслей народного хозяйства.

Совещание открылся председатель Центрального комитета профсоюза рабочих текстильной и легкой промышленности М. Г. Долженков. Он подчеркнул, что данное совещание — один из пяти организационных по инициативе ЦК КПСС, которые проводятся в разных городах страны. Они посвящены разным аспектам проблемы: социалистическое соревнование и планирование.

С докладом о реализации на предприятиях Ивановской области указаний Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнева по взаимному движению за разработку и выполнение встречных планов выступил член ЦК КПСС, первый секретарь обкома партии В. Г. Кавецкий. Он отметил, что Центральным Комитетом партии высоко оценено патристическое название тематического совещания «Встречные планы» Ивановской обл. Как работники и успешно осуществляющих на предприятии планы-обязательства, превышающие контрольные задания. Новые соревнования за разработку и выполнение встречных планов на основе технического перевооружения производства стало важнейшим направлением работы всей области партийной организации.

Встречные планы разрабатываются и успешно выполняются не только на те-

хнологических предприятиях, но и на предприятиях машиностроительной, химической и других отраслей народного хозяйства.

Докладчик подчеркнул необходимость разработки конкретных предложений по совершенствованию встречных планов, ибо в осуществлении их проявляется стремление трудовых коллективов внести конкретный вклад в досрочное выполнение заданий пятилетки.

На совещании были заслушаны доклады нац. подгруппа Госплана СССР Ю. Е. Кротова — «Методические принципы разработки и стимулирования встречных планов», ст. науч. сотрудник Института экономики АН СССР, д-р юрид. наук Е. П. Торпановского — «Встречные планы и социалистическое соревнование». Зам. министра машиностроения для легкой и пищевой промышленности и бытовых приборов СССР Б. А. Степово подробно осветил практику разработки и выполнения встречных планов на предприятиях отрасли.

Директор Института экономики Академии наук СССР чл. корр. АН СССР Б. Н. Кауценко затронул ряд актуальных проблем дальнейшего совершенствования методологии встречного планирования.

В обсуждении докладов активное участие приняли руководители и ведущие специалисты предприятий, представители партийных и профсоюзных организаций, министерств и ведомств.

Научно-практическое совещание, исходя из опыта взаимного коллективного предприятия и объединений по разработке и выполнению встречных планов, приняло соответствующие рекомендации по совершенствованию методологии встречного планирования на основе организации социалистического соревнования.

Н. Конозалова

Хозяйственный механизм пятилетки

В Москве состоялся Всесоюзная научная конференция «Хозяйственный механизм десятилетия», организованная Научным советом АН СССР по комплексной проблеме «Научные основы хозяйственного расчета». Центральным экономико-математическим институтом (ЦЭМИ) АН СССР и Московским институтом управления (МИУ) им. С. Орджоникидзе в конференцию участвовало свыше 600 ученых и практических работников.

С заслушанными и докладом о состоянии дел в области науки и техники в СССР выступил академик **Н. П. Федерин**.

На пленарных заседаниях и в духах секций были обсуждены важнейшие направления совершенствования хозяйственного механизма.

Академик **С. С. Качуров** в докладе «Пути повышения эффективности хозяйственных отношений», отметив успехи нашей страны в различных областях строительства, указал на недостатки последнего, главным образом, невисоком качестве строительства, распылении средств, удорожании против себя отдаленных объектов и др.

С докладом «Основные тенденции совершенствования хозяйственного механизма управления в современном этапе» выступил чл.-корр. АН СССР **П. Г. Бушн**. Докладчиком была рекомендована бюллетенная система хозяйственного механизма управления, социалистической экономии, концентрирующая зависимость управления от балансных и материальных отношений. Горизонтальный срез системы управления группы подсистем, общие функциональные (планирование, стимулирование, социальные рычаги, социальное совершенствование управления, социальные институты времени), специальные функциональные (технологический прогресс, качества продукции, охраны природной среды, внешнеэкономических связей) и обеспечивающие (экономическое, организационное, информационное, материальное, кадровое, финансовое, правовое). Берлинский срез охватывает линейно-последовательные стадии воспроизводства (науку, проектирование, производство и обращение средств производства, производство и обращение предметов потребления). В каждой из которых выделяются все уровни орасенного и программного управления.

Большое внимание на конференции было уделено вопросам рационального использования материальных, трудовых и природных ресурсов. Академик **Л. В. Канторович** в докладе «Рациональное использование ресурсов и развитие механизмов социалистического хозяйственного расчета» подчеркнул, что повышение эффективности общественного производства является главной задачей рационального

использования ресурсов, поэтому в хозяйственном механизме должна быть усилены экономическая роль таких нормативных платежей за ресурсы, как плата за производственные фонды, проценты за балансовые ссуды, рентабельные платежи. Особенно остро стоит вопрос о введении платы за трудовые ресурсы в виде определенных (дифференцированных) платежей в бюджет.

Д-ра экон. наук **К. Г. Гофман** (ЦЭМИ АН СССР) и **В. Г. Давиденко** (МИУ им. С. Орджоникидзе) в своих предложениях по совершенствованию экономического механизма природоохранного управления, по мнению **К. Г. Гофмана**, следует учесть директивные и административные показатели качества окружающей среды и превратить применяющиеся в настоящее время плановые показатели функционирования природоохранного механизма предприятия в расчетные. Он отметил важность согласования планов охраны окружающей среды с другими разделами народнохозяйственного плана, необходимость включения плана по новой технике показателей ее экологичности. Главнейшей проблемой совершенствования экономического механизма управления природоохранного является переход на хозяйсчет природоохранных объектов, разработка методологии определения социально-экономических затрат управления, сопротивления по охране окружающей среды.

На конференции являлись предложения по расширению практики применения таких показателей, как чистая прибыль и чистая продукция, нормативно-чистая и расчетно-чистая продукция. Как сообщил **Л. И. Кивира** (НИИТПИ Госплана СССР), их применение в различных в экономическом аспекте по сравнению с показателями нормативно-чистой продукции, дают как положительную оценку.

Большое внимание уделялось на конференции проблемам совершенствования демографического, усиления роли цены в хозяйственном механизме. **Л. В. Канторович** рекомендовал для рационального расширения практики экономико-математического моделирования вариантов оптимальных цен, что позволяет приблизить их уровню в общественном производстве к рыночным. На единичную продукцию с одинаковыми показателями качества, но выпускаемую различными предприятиями с неодинаковыми издержками производства, не должно быть разных уровней цен. На конференции приводились примеры такой неправильной практики. Неизбежно цены на новую продукцию должны по сравнению с старой иметь меньшую стоимость, увеличение народнохозяйственного экономического эффекта. Стабильность цен обеспечивается с уч-

етом известной их гибкости в связи с изменением условий производства и потребления, а также с учетом динамики мировых цен.

В докладах участников конференции указывалось на необходимость совершенствовать методы формирования цен на всех стадиях создания продукции (начиная с технического задания), повысить роль и научное обоснование ценовых дел, шире вводить не только наценку на сырьевое значение (за государственный Знак качества), но и скидки при выпуске продукции второй категории качества.

В докладах д-ров экон. наук **О. В. Козлова** (МИУ им. С. Орджоникидзе) и **С. А. Хейфеца** (ИЭН АН СССР) указывалось на актуальность развития принципов и методов дальнейшего улучшения организационной структуры управления. Следует уточнить сущность понятия «концентрация производства» и «унирное предприятие», что позволит правильно применять и соответствующие экономические решения. **О. В. Козлова** признает, что организация управления управления целесообразно строить с учетом следующих принципов: соблюдение функциональной однородности, дифференциации и интеграции, усиления деятельности линейно-функционального взаимодействия со строгой субординацией и координацией каналов распределения деятельности, сбалансированности труда и обязанности.

Вопросам совершенствования финансовых рычагов управления посвящены доклады чл.-корр. АН СССР **К. Н. Папионкина** и д-ра экон. наук **Л. И. Перламутрова** (ЦЭМИ АН СССР). Первый предлагает перейти к перспективному планированию в области бюджета, использовать укрупненные показатели плановых показателей. Основой финансового планирования, по мнению докладчика, должно быть следствием финансовый пятилетний план хозяйственного финансового планирования, обязательного для всех хозяйственных предприятий. Финансовое планирование должно осуществляться на всех стадиях управления, в связи с чем перспективное планирование приобретает определение финансовых заданий на пятилетку в производственных объединениях и на предприятиях. Докладчик настаивает на необходимости, чтобы в первую очередь пришелся льготного финансирования и кредитования предприятий и объединений. По мнению **Л. И. Перламутрова**, нужно переосмыслить и совершенствовать основное хозяйственное звено — производственные объединения, имея в виду финансирование этих хозяйственных и хозяйственных частей хозяйственных механизмов на счет собственных доходов и кредитов банка.

Проблемам совершенствования хозяйства на различных уровнях управления были посвящены доклады чл.-корр. АН СССР **Л. И. Аваляна** (АОН при ЦК КПСС), **А. Д. Шеремета** (МГУ), **С. П. Перушина** (НИИОН АН СССР),

Г. А. Егiazаряна (МГУ), а также **М. С. Кантора** (обсуждение «Авто-МОСКВИ» и «Объединение «Авто-Москвич» и «Авто-МАЗ»»). **Г. Т. Тонисия** (Подольский кабельный завод).

Л. И. Абалкин внес предложения о пересмотре нормативных методов организации хозяйства. Экономические нормы, по мнению докладчика, должны быть, стабильными, долговременными (на пятилетку), применяться без структур народного хозяйства и доводиться до производственных объединений и предприятий. **Л. И. Абалкин**, **Г. А. Егiazаряна** считают, что необходимо выработать должное распределение чистой прибыли между обществом, вышестоящей организацией и первичным звеном производственного объединения.

В выступлениях **А. Д. Шеремета** были названы практические меры по совершенствованию внутрипроизводственного хозяйства.

Д-р экон. наук **С. С. Давыдов**, **Л. Д. Френкель** (обсуждение «Владемирский триестский завод»), **В. Г. Астахов** (обсуждение «Владемирский завод»), **И. И. Кивира** (ИЭН АН СССР) рассказали об экономическом стимулировании высоких результатов хозяйственной деятельности предприятий и объединений, усилении темпов научно-технического прогресса и улучшения качества продукции.

Проблемам совершенствования хозяйственного механизма управления территориальными программами посвящен доклад чл.-корр. АН СССР **М. Л. Бронштейн**, проблемам совершенствования управления территориальными программами — доклад чл.-корр. АН СССР **В. И. Дудкина** (МИУ им. С. Орджоникидзе). Докладчик предложил имитационную модель управления базой системного программного обеспечения ЕС ЭВМ, для анализа и проектирования организационных структур управления и объединения, системы проектирования модели — ее способность давать оценку организации и ее мощности при любом числе задач, выполняемых в автоматическом режиме, с применением имитационной модели для установления номинальной мощности аппарата управления, который будет соответствовать количеству параметров и их взаимосвязей. При известной номинальной мощности возможно введение системы регрессионной платы за фонд заработной платы в тех случаях, когда потребитель игнорирует АСУ.

Всесоюзная научная конференция привнесла в науку и технику новые идеи, рекомендации по совершенствованию основных элементов хозяйственного механизма управления социалистической экономии, практическое осуществление которых позволит повысить темпы экономического роста страны, эффективность общественного производства и эффективность работы во всех звеньях народного хозяйства.

М. Лагушта

ИНФОРМАЦИЯ

Международные сопоставления важнейших стоимостных показателей — новый этап работ в СЭВ

За последние 10—15 лет потребность в сравнении в международном плане информации о результатах развития экономики, эффективности общественного производства, важнейших народнохозяйственных процессов, уровне жизни населения стала еще более острой в связи с усилением международных экономических связей, углублением интернациональных процессов, расширением экономического и научно-технического сотрудничества стран, необходимостью разработки совместных прогнозов, планов, программ и анализа. Испытывая потребность в таких данных, страны не только сами осуществляют соответствующие расчеты, но нередко кооперируются для проведения двусторонних и многосторонних сравнений. В последние годы расчеты осуществляются под эгидой международных экономических организаций.

Так, в последние годы проводило сопоставление условий промышленного производства Югославия и Венгрия, СССР, ВНР, Франции и Австрии, уровень потребления Польши и Австрии, Польши и Франции, по данным за 1975 г., — двустороннее сопоставление уровней производительности труда в Венгрии и Австрии.

Начиная с 1970 г. активно участвуют и многосторонними сравнениями, проводимыми международными экономическими организациями. Так, в 1975 г. были опубликованы результаты международного сопоставления показателей валового отечественного продукта 10 стран, проведенного ООН за 1967 и 1970 гг.

Большая работа в области сопоставления проводится и проводится в СЭВ. Следует отметить, что статистические органы Советов республик обеспечивают страны и органы СЭВ сопоставительными показателями в натуральном выражении, характеризующими производство и использование важнейших продуктов, а также сравнительными показателями роста продукции важнейших отраслей материального производства. Однако для решения задач, вытекающих из интернациона-

лизации экономики стран, помимо натуральных показателей и индексов, крайне необходимы сравнимые стоимостные показатели, характеризующие основные результаты и пропорции общественного производства.

Для получения таких данных в СЭВ были проведены международные сопоставления важнейших стоимостных показателей развития народного хозяйства за 1959, 1966 и 1973 гг. В результате получились сравнимые данные об использовании национального дохода, фонде потребления, фонде накопления, капитальных вложениях, валовой (экспортируемой) продукции промышленности, валовой и конечной продукции сельского хозяйства¹.

В настоящее время в СЭВ начался новый этап работы в области международных сопоставлений национального дохода и других важнейших стоимостных показателей. Постоянная Комиссия СЭВ по статистике одобрила программу дальнейших работ в области международных сопоставлений важнейших стоимостных показателей развития народного хозяйства по странам — членам СЭВ, которая предусматривает очередное сопоставление стоимостных показателей в СЭВ за 1976 г. Она будет проводиться с учетом опыта предыдущих сопоставлений. Принимая меры в том, чтобы, с одной стороны, обеспечить сравнимость результатов расчетов за 1973 и 1976 гг., а с другой — расширить круг сравнимых показателей, добиться совершенствования методологии сопоставлений. Это позволит расширить и углубить сравнительный анализ экономики стран — членов СЭВ, обеспечить большую достоверность данных.

Одним из важных вопросов международных сопоставлений — определение цели. В широком смысле она состоит в том, чтобы обеспечить сравнимую и достоверную латинскую информацию для

характеристики состояния экономики страны. Такая информация необходима комплексным органам стран для разработки и принятия в странах развития согласованных с планированием мерорешений, направленных на ускорение развития экономики, повышение эффективности общественного производства.

Сравнимые в международном плане данные о национальном доходе и других стоимостных показателях необходимы также для решения ряда практических задач, связанных с реализацией Нормальной программы социалистической экономической интеграции стран — членов СЭВ. Они могут быть, например, использованы для совместного прогнозирования общэкономических пропорций, разработки долгосрочных целевых программ сотрудничества стран — членов СЭВ, координации народнохозяйственных планов, анализа процесса постепенного сближения и выравнивания уровней экономического развития стран — членов СЭВ и для сравнительного анализа некоторых аспектов уровня жизни.

В связи с этим наметено сопоставить наряду с суммой стоимостных показателей, характеризующих уровень жизни, также и другие показатели, характеризующие уровень экономики, результаты общественного производства и его эффективность, продукцию ведущих отраслей экономики, важнейшие народнохозяйственные пропорции (например, соотношение между потреблением и накоплением), потребление населения.

Наряду с показателями, сопоставляемыми за 1973 г., которые были упомянуты выше, предполагается сопоставить ряд новых. Назначение их состоит в том, чтобы расширить и углубить сравнительный анализ. Это — произведенный национальный доход, общественная производительность труда, общее потребление населения, конечная продукция промышленности².

Прежде чем приступить к такой обширной работе, была осуществлена подготовка. Методики сопоставления важнейших показателей. В первую очередь это относится к методологии расчета сравнимых данных о произведенном национальном доходе. До сих пор сопоставлялся показатель, исполняющий роль национального дохода, получаемый путем суммирования фонда потребления и накопления. Применяется этот показатель для характеристики относительного уровня экономического развития стран. Однако аналитические возможности этого показателя ограничены. Для уточнения характеристик уровня экономического развития стран и получения ряда важнейших производных показателей была признана необходимость сопоставления между странами произведенного национального дохода.

¹ Постоянная Комиссия СЭВ по статистике приняла решение провести на первом этапе экспериментальные расчеты по указанным показателям за 1976 г.

В принципе он может быть исчислен путем исключения из валового общественного продукта стоимости материальных затрат, пересчитанных в сравнимую валюту. Однако применение этого метода в международных сопоставлениях наталкивается на трудности, связанные с получением значительного объема сопоставительной информации о стоимости тех или иных видов продукции, так и затрат. Поэтому применение его в ближайшие годы не предусматривается.

В настоящее время наметено использование другого метода, предусматривающего исключение произведенного национального дохода от суммированных показателей конечного использования, включая сальдо экспорта и импорта³. Получение сравнимых данных о произведенном национальном доходе позволяет исключить сопоставимые данные об общественной производительности труда, понимаемой как отношение национального дохода к численности занятых в сфере материального производства.

Хотя общие принципы статистики труда унифицированы Постоянной Комиссией СЭВ, различия в методологии расчета и в источниках данных делают их для расчетов производительности труда, учета различия в трудовом запасах рабочей силы, различия в организации экономики. Расчеты затрат труда должны, по-видимому, основываться на данных о среднесписочной численности занятых. Эти данные включают, однако, не все случаи лица, фактически занятые в производстве (например, женщины, находящиеся в длительном отпуске, лица, командированные на учет и т. д.). Так как удельный вес в общей списочной численности работников может быть неодинаковым в разных странах, было бы целесообразно исключать их из данных о численности занятых.

С другой стороны, необходимо учесть различия между странами в продолжительности рабочей недели и часов в числе малочисленных рабочих дней. Конечно, показатель общественной производительности труда не отражает затрат капитального характера, удельный вес которого в разных странах может быть различным, и поэтому более глубокое изучение общественной производительности труда в будущем потребует включения в расчеты фактора капитальных затрат.

В программу предстоящего сопоставления включен показатель общего по-

² Одним из возможных путей исключения сальдо внешней торговли в сравнимой валюте состоит в использовании индексов физического объема, для которых могут быть определены на основе средних показателей внешнеторгового оборота в так называемых персональных рублях. Такая оценка возможна путем публикации данных о внешней торговле стран — членов СЭВ.

³ См.: «Международные сравнения уровней экономического развития социалистических стран», М., «Экономика», 1965.

экспериментальных расчетов с целью апробирования более совершенных методов многостороннего сопоставления.

Одна из таких методов основан на использовании системы средних международных цен, получаемых путем решения линейных уравнений⁸. Следует отметить, что индекс, вычисляемый на основе оценки показателей в средних международных ценах, удовлетворяет ряду важных требований аналитического характера.

Во-первых, они отвечают требованию «транзитивности», которое означает, что индекс, выражающий соотношение между странами, полученный одним путем, равен тому же индексу, полученному косвенным путем через третью страну. Другими словами, индекс для любого сопоставления стран взаимно согласован и не может дать противоречивые результаты.

Во-вторых, они отвечают требованию внутренней согласованности, которое означает, что индексом, вычисляемым для показателей в целом, должны быть увязаны с индексом, полученным для отдельных показателей, входящих в состав. Конечно, что без этого анализа структуры вьезда затруднен.

В-третьих, они удовлетворяют требованию независимости от выбора базисной страны, т. е. индекс не зависит от такого субъективного момента, как выбор базисной страны.

В-четвертых, индекс физического объема, получаемый на основе этого метода, увязывается на индекс цен, дают индекс стоимости.

Однако, с другой стороны, индекс, вычисляемый на основе метода средних международных цен для каждой пары сравниваемых стран в отдельности, по возможности, менее точен, чем в случае, если для сопоставления цены сопоставляемых стран.

Большое значение имеет также обоснованное решение о видах цен для оценки исходных показателей. Возникает, например, методологический вопрос: какие цены для оценки личного потребления — единые (розничные, средние) или индивидуальные (по источникам поступления продукции) целесообразны для определения стоимости личного потребления?

⁸ Этот метод изложен в специальной литературе под названием Гирн-Камиса (фамилии авторов этого метода — датского и ирландского экономистов).

лим? При оценке показателей в единых ценах номинальных торгов, на наш взгляд, объективнее, менее подвержены искажениям, чем индивидуальные показатели тех стран, в которых наибольший удельный вес занимает натуральное потребление. Кроме этого, применение индивидуальных цен позволяет бы точнее учесть различия в качестве продукции. Наконец, оценка по индивидуальным ценам в большей мере соответствует задаче балансирования производства и использования национального дохода⁹.

Если, однако, использовать для оценки единые цены, тогда возникает вопрос: должны ли это быть средние или различные цены? Конечно, для индекса физического объема отдельного продукта безразлично, какие единые цены используются для расчета (чем, конечно, нельзя считать при оценке в индивидуальных ценах). Однако удельный вес отдельных продуктов в зависимости от выбора цен может меняться, и, следовательно, будет изменяться средние индекс потребления. Кроме того, поскольку мы в зависимости от оценки будем менять удельный вес личного потребления в национальном доходе, как было отмечено выше, с нашей точки зрения, более правильно использовать индивидуальные цены. Но если предпочтение отдается единым ценам, тогда все же более целесообразно применить средние цены. Они более объективно отражают цены отдельных товаров и позволяют избежать сравнимые показатели и тем не менее, которые зарегистрированы при разработке баланса народного хозяйства.

Такими основными проблемами, рассмотренными в программе сопоставления, и связанные с ними задачи. Решением этих задач, на наш взгляд, программа сопоставления позволит получить важную информацию, необходимую для проведения широкого сравнительного анализа экономического строя, что имеет большое значение для решения ряда важных практических задач, вытекающих из Комплексной программы социалистической экономической интеграции стран — членов СЭВ.

Ю. Игнатов
И. Рыков

⁹ Эта задача пока не ставится на практике, однако ее можно считать актуальной с теоретической точки зрения.

В Госплане СССР

Госпланом СССР, Академией наук СССР и ГНТИ издано постановление об утверждении Методики определения эффективности деятельности автоматизированных систем управления производственными объединениями.

Социально-экономических последствий на перспективу до 1990—2000 гг.

По исполнению решений XXV съезда КПСС Академией наук СССР, Государ-

ственным комитетом Совета Министров СССР по науке и технике совместно с Госпланом СССР, отраслевыми и республиканскими академиями наук, научными исследовательскими организациями министерств и ведомств продолжена работа над Комплексной программой научно-технического прогресса и ее социально-экономических последствий на перспективу. В 1977 г. подготовлены материалы по основным направлениям экономического и социального развития СССР на период до 1990 г. в такие предварительные материалы по разделам Комплексной программы. Они являются основой для производства и завершения в 1978 г. работ над Комплексной программой научно-технического прогресса и ее социально-экономических последствий на перспективу до 1990—2000 гг.

При продолжении работ над Комплексной программой особое внимание должно быть обращено на более полное определение основных направлений научно-технического прогресса и социально-экономических процессов, повышение эффективности общественного производства и научно-технического прогресса, хозяйственного оборота ресурсов, тесную увязку результатов фундаментальных исследований с прикладными работами, повышение технического уровня производства в соответствующих отраслях народного хозяйства, наименьшие затраты по созданию и внедрению новой техники и технологии производства. Предложения должны основываться на результатах вариантов расчетов на период до 1990—2000 гг. с выделением их совокупной суммы затрат.

Отделом Госплана СССР поручено совместно с отделами ГНТИ и Комиссии Научного совета АН СССР и ГНТИ разработать методологию, методологию и социально-экономического прогнозирования и другими заинтересованными организациями обсудить соответствующие разделы Комплексной программы в результате обсуждения направить в созданную рабочую группу.

Разделы «Техническое перевооружение производственного аппарата страны и развитие машиностроения», «Горно-промышленный комплекс», «Теплая и холодная металлургия», «Развитие науки», «Ведущие кадры и образования» Комплексной программы предлагается рассмотреть на совместных заседаниях Президиума АН СССР, Коллегии ГНТИ и Коллегии Госплана СССР.

На основе материалов и предложений Комиссии Научного совета АН СССР и ГНТИ по проблемам научно-технического и социально-экономического прогнозирования будут подготовлены сводные предложения о включении в планы науки и исследовательских работ на 1979—1985 гг. организации Академии наук СССР, ГНТИ, Госплана СССР, Госстроя СССР, министерств и ведомств исследований и разработок по Комплексной программе научно-техни-

ческого прогресса и его социально-экономических последствий на перспективу.

Госпланом СССР, ГНТИ и Академией наук СССР издано постановление об утверждении Методики определения эффективности деятельности автоматизированных систем управления производственными объединениями.

Автоматизированные системы управления предприятиями и объединениями являются объектами (АСУП) представляют собой системы управления с применением современных автоматических средств обработки данных (САМ, системы накопления, регистрации, отображения и др.) и экономико-математические методы и предложения для решения основных задач управления производственно-хозяйственной деятельностью предприятий и производственных объединений.

Целью внедрения АСУП — повышение эффективности хозяйственной деятельности предприятий и производственных объединений, т. е. увеличение выпуска, повышение качества обработки данных, снижение затрат на производство, сокращение издержек производства.

Создание АСУП требует единовременных затрат на ее разработку, приобретение необходимого комплекса технических средств и проведение строительных и монтажных работ. Финансирование АСУП осуществляется текущими расходами. Экономическая эффективность АСУП определяется с учетом единовременных затрат и текущих расходов.

Методика является обязательной для всех предприятий, организаций, учреждений и служит основанием для разработки и утверждения министерствами и ведомствами по согласованию с ГНТИ и Госпланом СССР отраслевых методик, указаний, учитывающих особенности расчетов экономической эффективности АСУП в отраслях народного хозяйства и промышленности.

Основной показатель, определяющий экономическую целесообразность затрат на создание АСУП, — годовая экономическая эффективность.

При необходимости выбора вариантов вложения средств в различные мероприятия, направленные на повышение эффективности производства, включая создание АСУП, на стадии научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ расчеты производятся по Методике определения экономической эффективности использования в народном хозяйстве новой техники, изобретений и рационализаторских предложений, утвержденной постановлением ГНТИ, Госплана СССР, Академии наук СССР и Госкомоборудования от 14 февраля 1977 г. В расчетах используется единый нормативный коэффициент эконо-

мической эффективности капитальных вложений 0,15.

Хозрасчетными показателями экономической эффективности создания и функционирования АСУП, рассматриваемыми на стадии внедрения и использования систем, являются годовой прирост прибыли и расчетный коэффициент экономической эффективности капитальных вложений (срок окупаемости).

При определении эффективности АСУП учитываются следующие факторы повышения эффективности производства:

увеличение выпуска продукции за счет более рационального использования действующих производственных мощностей, сырья, материалов, топлива;

повышение производительности труда производственных рабочих вследствие сокращения потерь рабочего времени;

сокращение производственного цикла изготовления продукции и материальных запасов на предприятии;

повышение качества выпускаемой продукции (сокращение брака, повышение сортности);

При определении годового экономического эффекта и хозрасчетных показателей экономической эффективности АСУП в качестве базы для сравнения принимаются:

планируемые показатели производственно-хозяйственной деятельности предприятия без учета влияния АСУП на год, следующий за годом ввода системы в эксплуатацию, если АСУП внедряется на действующем предприятии;

проспективные технико-экономические показатели предприятия, если АСУП внедряется на строящемся предприятии, в проекте которого не было предусмотрено ее создание;

фактически показатели предприятия-аналога с наименьшей величиной приведенных затрат на один рубль реализуемой продукции, если АСУП разрабатывается для вновь проектируемого предприятия.

СОДЕРЖАНИЕ

РЕШЕНИЯ XXV СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ

Передовая — Всемерно улучшить работу транспорта	3
Б. Бугаев — Грандкаяская авиация в народном хозяйстве	7
Д. Зотов — Развитие транспортной системы страны	17

К 90-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. В. КУБЫШЕВА

В. Кириченко — Планирование — важнейшее орудие построения социализма	27
--	----

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА

В. Митрофанов — Транспортные издержки народного хозяйства и пути их сокращения	39
Н. Кожеников — Резервы речного транспорта	47

ПРИМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИХ МЕТОДОВ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В ПЛАНИРОВАНИИ

Н. Королев — Использование вычислительной техники в автомобильном транспорте	54
И. Уринов — Повышение эффективности использования экономико-математических моделей в АСПР	59
В. Лихачев — Хозрасчет и внедрение новой продукции	66

СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

В. Гавда — Польско-советское экономическое сотрудничество на современном этапе	74
Ю. Неклюв — Специализация и кооперация машиностроительного производства стран — членов СЭВ	80

ЭКОНОМИКА И ПРАВО

Е. Торжановский — Правовые проблемы научно-технического прогресса	92
А. Новошицкий — Применение экономических санкций	101

НАУЧНЫЕ ОБСУЖДЕНИЯ

Б. Сметов — Оценка эффективности плана общественного производства	110
Н. Галушкин, А. Моргунов, В. Стрельцов — О некоторых вопросах методики планирования агропромышленных комплексов	121

ЗАМЕТКИ ЭКОНОМИСТА

Т. Дорожная — Некоторые вопросы развития непроизводственной сферы	125
В. Фомин — Пути устранения исторических перекозов	128
Л. Наестников — Создание и развитие агропромышленных комплексов и социальные проблемы села в Костромской области	133

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

К. Ефимов — Результативность научных исследований	138
Л. Максимов — Освоение научно-технических достижений	140
А. Кошута — Комплексное совершенствование экономических методов хозяйствования	141
А. Курнаев, А. Ниценко — Экономия времени — задача всенародная	144
Л. Семенов — Перспективы развития энергетики СССР	147

НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ

Н. Ковалова — Встречные планы и социалистическое соревнование	149
М. Лапуста — Хозяйственный механизм пятилетки	150

ИНФОРМАЦИЯ

Ю. Иванов, И. Рыжов — Международные сопоставления важнейших стоимостных показателей — новый этап работ в СЭВ	152
В Госплане СССР	156

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

А. В. Бачурия, В. П. Воробьев, Н. Е. Дрогичинский, А. Н. Ефимов, О. С. Ефимов (ответственный секретарь), Н. С. Зенченко, А. Н. Кокин, В. С. Кудинов, Н. П. Лебединский, Э. Д. Матевосов (зам. главного редактора), В. Ф. Павленко, Н. И. Роговский, Г. П. Руденко, О. К. Рыбаков, Г. М. Сорокин.

Технический редактор В. С. Пашкова.

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЭКОНОМИКА»

Адрес редакции: 103009, Москва, К-9, Георгиевский пер., 1. Тел. 292-17-97

А 08856. Подписано в набор и в печать 19/VI 1978 г.

Формат 70×108^{1/16}.

Усл. печ. л. 14.0.

Учетно-изд. л. 15.1.

Тираж 45 950 экз.

Изд. № 1301.

Заказ № 2218.

Ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции типография газеты «Правда» имени В. И. Ленина, 125865, Москва, А-47, ГСП, ул. «Правды», 24.