

УДК 336.76 (091)

Ю.П. Бондарчук, доц., канд. іст. наук

Кіровоградський національний технічний університет

Перехід до адміністративно-командних методів управління залізничним транспортом України наприкінці 20-х на початку 30-х рр. ХХ ст.

З переходом від частково економічних методів керівництва країною до адміністративно-командних - від непу до індустріалізації - постала проблема неможливості подальшого ефективного існування економічної системи, заснованої значною мірою на основі старих ліберальних ринкових принципах. Для звершення грандіозних планів сталінської індустріалізації потрібно було якомога швидше перейти до позаекономічних методів визиску.

НЕП, адміністративно-командний, народне господарство, залізничний транспорт

Невід'ємною частиною економічного розвитку України в ХХ ст. був і залишається залізничний транспорт. Магістралі України — це тісно пов'язаний своїми ланцюжками величезний конвеєр довжиною в тисячі кілометрів. Вони забезпечують перевезення людей, мільйонів тон матеріальних цінностей, включають в себе складний виробничий комплекс, необхідні матеріально-технічні засоби — колію, станційні споруди, рухомий склад, засоби зв'язку тощо. Робота залізничного транспорту тісно пов'язана із цілим рядом галузей народного господарства — машинобудуванням, металургією, вуглевидобутком, деревообробною промисловістю тощо. Залізничний транспорт — це десятки тисяч залізничників — проектувальники, будівельники, науковці, інженери і техніки, висококваліфіковані машиністи і робітники.

Входження України в цивілізований світ потребує вирішення цілої низки важливих питань. Одне з них — модель економічного розвитку, згідно з якою слід розбудовувати державу, здійснювати економічні та соціальні реформи, готувати грунт для нововведень. Дослідження історії розвитку різних галузей народного господарства, в тому числі залізничного транспорту, за часів панування адміністративно-командних методів управління дозволять нашому суспільству більш усвідомлено обирати інші, ефективніші моделі економічних відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у науковій літературі з історії економіки лише частково відображає зазначений комплекс проблем. Однією із перших спроб осягнути історичний розвиток радянського залізничного транспорту в СРСР стала ґрунтовна колективна монографія Вольфсона Л., Корнеєва А., Шильнікова Н. “Розвиток залізниць СРСР” [1]. Дещо розширило коло проблем, що постали свого часу перед залізничним транспортом, історико-економічне дослідження Напорка А.Г. у книзі “Нариси розвитку залізничного транспорту СРСР” [2]. Монографія написана на початку хрущовської відлиги, на жаль, не позбавлена старих рецидивів в аналізі розвитку залізничного транспорту як складової народного господарства СРСР.

Важливі статистичні дані щодо економічного і соціального розвитку магістралей країни зібрані в семитомній “Історії соціалістичної економіки СРСР” [3]. Відкидаючи ідеологічні нашарування, в цих книгах можна віднайти чимало правдивих свідчень, що дозволяють зрозуміти складні і суперечливі процеси на залізничному транспорті в досліджуваній період. Однак, в зазначених роботах та ряді інших праць радянської

історичної школи слабким місцем виступає досить поверховий та фрагментарний аналіз недоліків в роботі магістралей України.

За останні 20 років в Україні з'явився ряд наукових досліджень, які переосмислюють долю робітничого класу, економічного розвитку радянського народного господарства. Зокрема в історичних дослідженнях С.В. Кульчицького [4], Л.М.Новохатка [5] та О.А.Пирога [6] була здійснена спроба проаналізувати концептуальні засади соціально-економічного розвитку України в 20-х рр.

Попри всі названі праці, сучасна історико-економічна література поки що не дає всебічного й ґрунтовного аналізу соціально-економічного розвитку українських магістралей в умовах становлення адміністративно-командної економіки.

Дані питання визначили мету дослідження та обумовили необхідність вирішення наступних задач: проаналізувати процес переходу та його наслідки в регулюванні переважно економічними методами залізничним транспортом в 20-х рр. ХХ ст. до позаекономічних, адміністративно-командних – на поч. 30-х рр. ХХ ст.

Розвиток залізничного транспорту України в умовах становлення адміністративно-командних методів управління народним господарством країни характеризується складними і суперечливими процесами. За досить короткий проміжок часу вдалося відновити і розширити існуючу інфраструктуру залізничного транспорту, значно збільшити вантажні і пасажирські перевезення. Довжина українських залізниць складала 18,3% від усієї мережі СРСР. Інтенсивність їх експлуатації була майже удвічі більшою, ніж на інших магістралях Радянського Союзу і складала 33% усіх вантажних і пасажирських перевезень в країні. Насиченість залізничних колій УСРР була також найбільшою і становила 3,2 км на 100 км², тоді як по всьому СРСР тільки 0,37 км і 1,15 км на його європейській частині [7, арк.63, 71].

Разом з тим, в кінці 20-х - на початку 30-х рр. на магістралях України спостерігаються перманентні кризові явища. Негативний вплив волонтаристських, директивних, відірваних від ринку методів управління економічними процесами в країні був особливо відчутним в роботі залізничного транспорту.

Не менш складним було становище і працівників українських залізниць. Незадовільні умови праці, низька заробітна плата, постійні перебої із продовольчим забезпеченням стали визначальними у зривах вантажних і пасажирських перевезень, великій кількості аварій і катастроф, масових відмовах від роботи та найбільшій у промисловому секторі економіки плинності робочої сили.

Із згортанням ліберальної економічної політики в країні на залізничному транспорті відбувається поступове впровадження командно-адміністративних методів управління, планового перерозподілу прибутку, знищується економічна самостійність окремих ланок залізничного господарства та їх госпрозрахунок.

Про негативний вплив планового перерозподілу прибутку між залізницями на стимулювання економії коштів, прискорення обороту вагонів, покращення економічних показників, зменшення витрат на перевезення говорилося ще в 1925 р. на VIII профспілковому з'їзді робітників залізничного транспорту [8, с.205-206].

На початку 30-х рр. вище державне та політичне керівництво країни у зв'язку із кризовим станом залізничних перевезень здійснює ряд заходів для відновлення елементів госпрозрахунку в роботі залізничного транспорту.

В червні 1931 р. РНК СРСР ухвалив постанову про зміну системи фінансування залізничного транспорту і переведення на госпрозрахунок дирекцій залізниць, районів, депо та інших низових виробничих ланок для того, щоб із допомогою здійснення самофінансування знизити собівартість перевезень і добитися покращення роботи транспорту [9, с.109].

Через рік, в травні 1932 р., уряд, проаналізувавши недоліки в проведенні госпрозрахунку, ухвалив нову постанову "Про проведення госпрозрахунку на залізничному транспорті", в якій зазначалося, що директива РНК СРСР "не виконана і фактично госпрозрахунок до цього часу не здійснено".

Було встановлено, що залізниця є основною госпрозрахунковою ланкою залізничного транспорту із самостійним закінченим балансом. Існуюча до цього система централізованих розрахунків НКШС із залізницями по плановій собівартості була відмінена. Відповідно з постановою прибутки залізниці залишалися в її розпорядженні, і з них покривалися всі витрати по експлуатації та капітальному ремонту. Був встановлений порядок впровадження госпрозрахунку в залізничних експлуатаційних районах, депо, на станціях, дистанціях колії, сигналізації та зв'язку [9, с.201].

Однак на практиці така система госпрозрахунку так і не була втілена в життя. Необхідність централізації коштів для вирішення інших народногосподарських потреб привела до відновлення знеособленого надходження доходів залізниць в розпорядження НКШС. Фінансування видатків магістралей відбувалось по середній плановій собівартості. Тому залізниці не тільки не отримували своїх дійсних доходів, але й не знали, дає їх дорога прибуток чи працює зі збитками. Все це, звичайно, не стимулювало колективи залізниці боротися за підвищення прибутковості та рентабельності в своїй роботі.

В червні 1936 р. був встановлений новий порядок розподілу доходів, який дозволяв залишати залізницям прибутки від місцевих вантажних та пасажирських перевезень. Нова система госпрозрахунку давала можливість залізницям дещо збільшити приміське пасажирське сполучення та перевезення вантажів на невеликій відстані. Однак суттєвого впливу на покращення фінансового становища транспорту не сталося. Значна частина (більше 99%) вантажних пасажирських перевезень жорстко регламентувалася централізованими планами. Так, 75% усіх залізничних перевезень складала лише 7 вантажів - кам'яне вугілля, нафта, чорні метали, руда, ліс, будівельні матеріали і хліб [10, с.66]. Якщо врахувати, що за державними планами перевозилась також продукція машинобудування, хімічної, легкої та харчової промисловості, то комерційні перевезення в цей час були практично неможливими.

Аналізуючи архівні документи, статистичні дані, рішення найвищих органів влади СРСР в досліджуваній період, доходимо висновку, що частка залізничного транспорту в державних капіталовкладеннях невпинно зменшувалась. В дореволюційній Росії капітальні витрати на транспорт були значно більшими, ніж на промисловість. Ще в 1928 р. основні фонди залізничного транспорту незначно перевищували основні фонди промисловості, а вже на поч. 30-х рр. вартість фондів промисловості перевищила не тільки основні фонди залізниць, але й усього транспорту в цілому [3, с.414]. Так, в 1913 р. частка транспорту в основних фондах складала 36,4%, в 1928 р. вона знизилась до 31,1%, а в 1932 р. - до 23,3% [11, с.20-21].

Звичайно, що зменшення питомої ваги залізничного транспорту в національному доході було явищем закономірним. Залізничне будівництво кін. XIX - поч. XX ст. утворило основу досить потужної і розгалуженої транспортної мережі, залізничної інфраструктури тощо. І тому в 30-х рр. розбудова нових залізничних колій не потребувала такого напруження сил і ресурсів, як раніше.

В досліджуваній період відбуваються докорінні структурні зміни в народному господарстві як СРСР в цілому, так і України зокрема. Монополію водного і залізничного транспорту на вантажні та пасажирські перевезення відчутно почали розхитувати нові види транспорту - автомобіль і літак. Проте, в той період автомобіле- і літакобудування тільки зароджувалися. Ні кількісні, ні технічні показники не могли

скласти серйозної конкуренції залізничному транспорту. Адже, не дивлячись на зміни в значенні окремих видів транспорту у здійсненні перевезень, основна роль в обслуговуванні народного господарства та пасажирських перевезень зберігалася за залізничним транспортом. Так, питома вага залізниць в пасажирських і вантажних перевезеннях відносно інших видів транспорту (річкового, морського, автомобільного, повітряного і трубопровідного) скоротилася всього із 77,4% у 1928 р. до 73,3% у 1937 р. [3, с.414].

З іншого боку, в умовах формування централізованої планової економіки, розбудови надпотужної промисловості, викачування із сільського господарства матеріальних ресурсів на транспорт покладалася підвищена відповідальність. Мережа залізничного транспорту в 30-х роках на 1 умовний км² в Радянському Союзі і в Україні зокрема значно поступалася передовим світовим країнам, і розширення залізничного полотна було надзвичайно актуальним в наступних роках.

Захоплення вищого політичного керівництва надшвидкою індустріалізацією країни, насамперед, розбудовою важкої промисловості за рахунок матеріального і морального визиску населення, деяких галузей народного господарства призвело до утворення в 30-х рр. значних диспропорцій в економічному розвитку СРСР. У надзвичайно важких умовах опинився і залізничний транспорт.

Вже в середині 20-х рр. для деяких представників вищого державного та політичного керівництва СРСР стала очевидною загроза поглиблення диспропорцій у розвитку транспорту та промисловості країни. Головними причинами такої ситуації були зношеність та недостатність основного капіталу транспорту та відставання відновлення транспортного господарства від відбудови і подальшого розвитку народного господарства в цілому.

Залізничний транспорт забезпечував себе в умовах фіксованих тарифів на перевезення лише необхідним мінімумом фінансових надходжень. Низькі тарифи, встановлені на перевезення вантажів, що мали особливе значення в господарському будівництві, ускладнювали створення внутрішніх накопичень. Занижені тарифи існували на перевезення 80% вантажів, як то вугілля, руди, чавуну, сталі, кольорових металів, нафти і нафтопродуктів, зерна і борошна [12, с.125].

Звичайно, що в таких умовах залізниці все більше в своїй роботі відчували труднощі, що потребували значного напруження внутрішніх ресурсів. В той час, як в більшості галузей народного господарства в 1926-1927 рр. процес відбудови був уже завершений, і ці галузі перейшли до розширення свого основного капіталу, транспорт в цілому його ще не закінчив. Так, основні фонди за 1925-1927 рр. в промисловості збільшились на 18,5%, а на залізничному транспорті тільки на 1,4% [12, с.124].

В лютому 1927 р. ЦВК СРСР, розглядаючи перспективи розвитку залізничного транспорту, відзначав максимальне використання і велике напруження усіх його технічних засобів і що без суттєвого збільшення централізованих капіталовкладень покращити роботу залізниць не вдасться [9, с.201]. Однак у грудні 1927 р. на XV з'їзді ВКП(б) позиція ЦВК СРСР не була врахована. В директивах по складанню п'ятирічного плану народного господарства джерелом коштів для капітальних вкладень у залізничне господарство було намічене "особливо і головним чином збільшення власного накопичення" [9, с.205].

В господарських директивах на 1927-1928 рр. вищого політичного керівництва країни зазначалося, що розвиток транспорту може стати загрозою для грандіозних планів здійснення індустріалізації. Однак суттєвих капіталовкладень у збільшення основного і оборотного капіталів, розширення існуючої мережі і побудову нових залізниць не передбачалося. Зазначені заходи залізничний транспорт мав здійснити, "мобілізувавши свої внутрішні резерви" [13, с.462].

В 1926-1932 рр. на залізничному транспорті переважали роботи реконструктивного характеру. Капіталовкладення використовувались на підтримку та розвиток існуючої мережі залізниць і лише незначною мірою на нове будівництво [14, арк.55-93]. Так у 1929 р. із 85745 тис.крб. капіталовкладень в український залізничний транспорт, лише 2774 тис.крб. або 3,2% було використано на нове будівництво і капітальну реконструкцію. Всі інші кошти були направлені на підтримку існуючого колійного господарства. Загалом в цей період на нове будівництво було використано лише 16,3% усіх капіталовкладень у залізничний транспорт [15, с.102-103]. Експлуатаційна довжина залізниць, що обслуговували Україну, збільшилась з 1926 по 1928 рр. на 816 км.

Всі кошти, направлені на фінансування капітального будівництва, були накопичені за рахунок прибутку, який отримував від перевезень залізничний транспорт. Так, в 1926-1929 рр. залізниці країни працювали із прибутком в 1,7 млрд. крб. Однак повністю забезпечити потреби українського транспорту в підтримці на належному рівні технічного стану та реконструкції залізниць власні прибутки, що склали за цей період 141 млн.крб., не могли. Так, на 1928 р. кількість шпал, що потребували негайної заміни, досягла 28%, рейок - 21,3% [16, с.103-105].

Інтенсивне використання основних фондів залізничного транспорту призвело до збільшення вантажних перевезень в цей час у 2,6 рази, тоді як експлуатаційна довжина залізниць збільшилась всього на 8%. Така ситуація привела до утвердження у вищого партійного і державного керівництва думки, що залізничний транспорт не потребує серйозного державного фінансування.

В офіційних статистичних документах зазначалося, що в перший рік п'ятирічки вантажообіг залізниць зріс на 21% [17, с.5]. Насправді цей показник був значно скромнішим і складав лише 9% [18, арк.26].

Деяких успіхів у перевезенні вантажів і пасажирів вдалося досягти тільки Донецькій залізниці. Понадплановий приріст пасажирських і вантажних перевезень на цій залізниці склав 16%, тоді як на Катерининській магістралі план за 1929 р. виконано всього на 82%. Навантаження та обіг вагонів і паровозів знизилися до рівня 1927 р. [19].

У доповідній записці до колегії НКШС уповноваженого народного комісара шляхів сполучень при РНК УСРР Шимановського знаходимо стурбованість загальним технічним станом залізниць України та рівнем їх фінансування. На його думку, "без значних вкладень у залізничне господарство подальший розвиток роботи залізниць у відповідності із зростанням потреб у перевезеннях буде неможливим". У 1927 р. Харківський, Дніпропетровський, Ясинуватський, Знам'янський вузли працювали на межі своїх проектних потужностей. На деяких станціях кількість поданих до вивезення вантажів значно перевищила можливості їх переробки. Однією із причин незадовільного технічного стану, на думку Шимановського, стало те, що із 50 млн.крб. прибутку, заробленого українськими залізницями, на реконструкцію колійного господарства на Україні НКШС виділив тільки 34 млн.крб. [7, арк.63-81]. Основні завдання першого п'ятирічного плану залізничний транспорт, як і промисловість в цілому, не виконали. Зауважимо, що на транспорті відставання від запланованого було значно відчутнішим. Однією з причин виникнення такої ситуації стало скорочення попередньо передбаченого фінансування залізничного транспорту. Частка капіталовкладень у транспорт, за офіційними даними, була знижена із 21,3% до 17,7%. Та навіть виділені кошти українським залізницям вдалося освоїти тільки на 71%.

В умовах директивного і нереального п'ятирічного плану потрібно було збільшити кошти для важкої індустрії, їх було отримано шляхом грабунку одних

галузей економіки, як то сільське господарство, та перерозподілу вилучених коштів між іншими.

Архівні документи свідчать, що при очевидній потребі значних капіталовкладень в транспорт кошти, отримувані залізницями, перерозподілялись на користь інших галузей народного господарства. Так, в 1929 р. прибуток українських залізниць складав 134411 тис.крб., тоді як сума капіталовкладень становила тільки 85745 тис.крб. В 1930 р. прибуток збільшився вдвічі, сягнувши 262904 тис.крб., а інвестиції навпаки зменшились до 76430 тис. крб. [20, арк.7-8]. Таким чином, майже 70% зароблених коштів вилучалося урядом із фінансового обігу залізничного транспорту.

За п'ятирічним планом передбачалося збільшити основні фонди усього транспорту на 89%, насправді за 4 роки вони були збільшені лише на 29%, а фонди залізничного транспорту - на 23,4% [3, с.419-420].

Перерозподіл прибутку відбувався в той час, коли більшість залізничних вузлів і станцій потребували докорінної реконструкції. Із збільшенням вантажообігу ряд залізничних ділянок працював із максимальним перевищенням проектних потужностей обороту вантажів. Особливо складною ситуація була на Донецькому, Дніпропетровському та Криворізькому напрямках. На кінець 1930 р. на магістралях України налічувалось 30% шпал та 34% рейок, що потребували негайної заміни. Донецька залізниця потребувала значних коштів для реконструкції водопостачання, на якій 37% несправних паровозів було виведено з ладу внаслідок відсутності або поганої якості води [20, арк.18].

Основним пріоритетом для вищого політичного керівництва країни в цей період стало досягнення надшвидкими темпами розвитку важкої промисловості.

Внаслідок помилок і прорахунків керівництва держави під час впровадження економічного курсу на індустріалізацію стали відчутними кризові явища на залізницях України.

Восени 1930 р. робота залізничного транспорту значно погіршилась. Українські залізниці не виконували планів вантажних і пасажирських перевезень. Обороти вагонів замість норми у 2,99 доби відбувався за 4,22 доби. Комерційна швидкість поїздів, у середньому не перевищувала 11 км за годину, а на Донецькій і Катерининській залізницях 9 км, замість передбачених планом 16 км. Загалом невиконання планових показників на 4 українських залізницях складало 33%, а на Донецькій і Катерининській - 40%. Щодобово недовантажувалось 22000 вагонів. Кількість несправних вагонів збільшилась до 10,5% (за інформацією органів ДПУ - 12,6%), замість норми у 7,5% [21, арк.63].

Безлад у маршрутизації поїздів і статистичній інформації інколи доходив до абсурду. Через хаотичне планування відбувалося багато зустрічних і повторних перевозок. Так, лише в системі "Союзвугілля" масові переадресовки становили 22% місячного плану пробігу залізниць. Через недосконалу бюрократичну роботу статистичних органів "виявилось", що українські залізниці перевезли хліба більше на 30%, ніж його зібрали селяни [22, арк.4].

На погану роботу залізничного транспорту впливали недосконале планування та хаотичні замовлення союзних наркоматів рухомого складу залізниць для перевезення вантажів. Так, начальник відділу експлуатації Південно-Західної залізниці в листі до ЦК КП(б)У констатував, що представлені залізницею, згідно плану, вагони для вивезення вантажів деякими підприємствами використовуються тільки на 30%. На інших підприємствах навпаки, вантажів накопичилося значно більше, ніж планувалося перевезти. На прохання Південно-Західної залізниці перерозподілити вагони між

підприємствами НКШС видав розпорядження суворо притримуватись раніше узгоджених і затверджених планів [23, арк.7-8].

Прийняті у 1931 р. рішення і постанови вищим державним і політичним керівництвом СРСР та УСРР не були підкріплені значними фінансовими вливаннями, докорінною зміною бюрократичного управлінського апарату, суттєвим покращенням матеріального та продовольчого постачання як залізниць, так і робітників, а тому і не забезпечили зміни ситуації на залізничному транспорті.

У постановах вищих партійних органів основний акцент робився не на детальному аналізі причин поганої роботи транспорту, а на голому адмініструванні, директивних наказах, залякуванні працівників. Яскравим прикладом такого підходу може бути постанова ЦК КП(б)У, прийнята 5 грудня 1931 р. після чергового падіння планових показників на українських залізницях. "Погана робота залізниць, - зазначалося в ній, - загрожує постачанню цілого ряду галузей промисловості. Такий стан ЦК партії далі терпіти не може.

ЦК попереджає, що відповідальність за погану роботу залізниць лежить на всіх комуністах... Якщо в найближчі дні не буде покращена робота всіх районів залізниць, ЦК змушений буде застосувати рішучі міри аж до виключення з партії комуністів" [24, арк.127].

Подібна практика керівництва залізничним транспортом була направлена на жорстку централізацію в управлінні господарствами, що призводило до надмірної бюрократизації, нагромадження різного роду підсобних органів управління. З іншого боку, функціональна система, запроваджена в умовах радянської економіки, призвела до штучного виділення на транспорті ряду функцій з безліччю зовсім непотрібних відділів і секторів, що вело не до зосередження в одних руках управління депо, станцією, районом, залізницею, а, навпаки, до знеособленого керівництва та безвідповідальності.

Спроби підвищити продуктивність праці розбивалися об нагромадження численних норм виробітку і їх розцінок. Доведені до крайнощів кількість норм і дробність розцінок плутали робітників і, як наслідок, дезорганізували роботу магістралей. До того ж нормуванням праці і формуванням розцінок займалися не оперативні керівники господарств, а відірвані від виробництва другорядні працівники канцелярій.

Внаслідок волонтаристського керування залізничним транспортом відставання вантажообігу від потреб народного господарства стало відбиватися на роботі багатьох галузей промисловості країни. Свідченням кризи, що охопила роботу залізничного транспорту, служить той факт, що Південно-Західна залізниця, яка виконала план нового будівництва і вантажообігу в 1932 р. лише на 55,7%, зайняла по мережі залізниць СРСР за підсумками 1932 р. перше місце [25].

В 1933 р. диспропорція між розвитком промисловості і транспорту ще більше поглибилась. Випуск продукції важкої промисловості в 1932 р. збільшився в середньому на 13%, а вантажообіг залізниць залишився на попередньому рівні.

Планові завдання п'ятирічки були виконані залізничним транспортом лише на третину. Правда і промисловості країни, як виявилось, виконати планові завдання не вдалося, однак показники її економічного зростання були все ж значно кращими, ніж на транспорті [4, с.127].

Спроби вищого політичного керівництва країни якимось вплинути на перебіг подій і старими методами покращити роботу українських залізниць виявилися марними. Лише в січні 1933 р. ЦК КП(б)У ухвалив три постанови про роботу залізничного транспорту [26, арк.115-116]. Але мобілізація трудового ентузіазму, партійна агітація, погрози, залякування та карально-репресивні заходи вже не спрацьовували. Для всіх

стало очевидним, що без докорінних змін в роботі залізничного транспорту реалізувати подальші амбітні плани побудови індустріальної наддержави буде вкрай важко. Керівництво країни також почало розуміти і те, що постійна експлуатація людського фактору, намагання вирішити проблеми залізничного транспорту мінімумом капіталовкладень не завжди приводить до позитивних результатів.

В липні 1933 р. РНК СРСР та ЦК ВКП(б), щоб якось подолати відставання у роботі залізничного транспорту, схвалили ряд постанов: "Про роботу залізничного транспорту" (3 липня 1933 р.); "Про перебудову органів управління залізничного транспорту" (8 липня 1933 р.); "Про перебудову системи заробітної плати і нормування праці на залізничному транспорті" (8 липня 1933 р.); "Про політвідділи на залізничному транспорті" (10 липня 1933 р.) [8, с.151].

Розвиток залізничного транспорту України в кін. 20-30-х рр., як і народного господарства в цілому, характеризується перманентним загостренням соціально-економічної ситуації. Падіння трудової дисципліни та виробничих показників, зростання плинності робочої сили та кількості аварій і катастроф, моменти дезорганізації залізничного господарства та невиправдані витрати матеріальних і людських ресурсів - основні причини, що призвели до кризи вантажних і пасажирських перевезень магістралями України. В 30-х рр. залізничному транспорту так і не вдалося реалізувати волонтаристські плани вищого політичного керівництва країни.

На зміну НЕПу із його ліберальними підходами до управління економічними процесами, елементами ринкових відносин в кін. 20-х рр. в країні утверджуються адміністративно-командні, директивно-волонтаристські та позаекономічні методи керівництва народним господарством. Повернення на практиці на поч. 30-х рр. до збанкрутілої політики "воєнного комунізму", що базувалася на відмиранні товарно-грошових відносин, голому адмініструванні та примусі стало визначальним в економічній політиці СРСР на довгі роки.

Список літератури

1. Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР.- М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1939.-180 с.
2. Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР.- М.: Государственно транспортное железнодорожное издательство, 1954.-285 с.
3. История социалистической экономики СССР: в 7-ми т./Ред. коллегия: д-р экон. наук Гладков И.А.(отв. ред.); АН СССР, Ин-тэкономии. Т. 3. Создание фундамента социалистической экономики в СССР 1926-1932 гг.-М: "Наука", 1977.-535 с.
4. Кульчицький С.В. УСРР в добу нової економічної політики (1921-1928 рр.): Спроба побудови концепт. засад реал. історії / НАН України, Ін-т історії України.-К., 1995.-201 с.
5. Новохатько Л.М. Національний аспект доктрини "соціалістичні реконструкції" (Спроба історико-теоретичного переосмислення)/НАН України, Ін-т іст. України.- К., 1997.-110 с.
6. Пиріг О.Г. Нова економічна політика: теорія і практика її реалізації на Україні: текст лекцій.- К.: КТЕІ, 1991.-19 с.
7. Центральний державний архів вищих органів влади України -Ф. 1, оп. 16, спр. 37.
8. Отчет VIII съезда профессионального союза рабочих железнодорожного транспорта СССР.- М., 1926.- 345с.
9. Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. [1917-1957. Сборник]. М.: Трансжелдориздат, 1957.-537с.
10. Л.М.Каганович. По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожным транспортом.- Ленинград: Трансжелдориздат, 1935.- 267с.
11. Социалистическое строительство СССР". Статистический ежегодник / Центр. упр. нар.-хоз. учета Госплана СССР.- М.: Союзоргучет, 1934.- 657с.
12. Из истории борьбы Коммунистической партии за развитие советского железнодорожного транспорта. Сб. статей /Ред. кол. Белов Л.М. и др. - Ленинград, 1960.- 458с.

13. Об'єднаний пленум ЦК і ЦКК ВКП(б) (липень - серпень 1927 р.). Про господарські директиви на 1927/28 рік.// КПРС в резолюціях і рішеннях з'їздів, конференцій і пленумів ЦК.-Т.3. 1924-1927.-К.: Політвидав України, 1979.-С. 459-465.
14. Центральний державний архів вищих органів влади України.-Ф. 5, оп. 3, спр. 1471.
15. Железные дороги СССР в цифрах. Статистический сборник.-М.: ЦУНХУ Госплана СССР, 1935.-685с.
16. Два роки роботи уряду УСРР 1926/27-1927/28. Матеріали до звіту Уряду XI з'їздові Рад.-Харків: Видання секретаріату ВУЦВК та упр. справами РНК УСРР, 1929 р.- 456с.
17. Скрипник М. До реконструкційних проблем: індустріалізація, колективізація, нацпитання, самокритика (Доповідь на VII пленумі Київського ОПК КП(б)У 27.XI.29 р.-Харків: Держвидав України, 1930.- 234с.
18. Центральний державний архів громадських об'єднань України.-Ф. 1, оп. 20, спр. 3139.
19. Донзалізничник (Орган робітників та службовців правління Донецьких залізниць).-Харків.-1930.-20 лютого.
20. Центральний державний архів громадських об'єднань України.-Ф. 1, оп. 20, спр.4496.
21. Центральний державний архів громадських об'єднань України.-Ф. 1, оп. 20,спр. 3139.
22. Центральний державний архів вищих органів влади України.-Ф. 1, оп. 6, спр. 46.
23. Центральний державний архів громадських об'єднань України.-Ф. 1, оп. 20, спр. 3256.
24. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 6, спр. 206.
25. Тяговик (Орган тягового парткомітету, МК тяги та колективу ЛКСМУ депо "Жовтень").-Харків.-1932.-28 жовтня.
26. Центральний державний архів громадських об'єднань України.- Ф. 1, оп. 6, спр. 237.

Ю.Бондарчук

Переход к административно-командным методам управления железнодорожным транспортом Украины в конце 20-х в начале 30-х гг. XX ст.

С переходом от частично экономических методов руководства страной к административно-командным - от НЭПа к индустриализации - появилась проблема невозможности дальнейшего эффективного существования экономической системы, основанной в значительной степени на основе старых либеральных рыночных принципах. Для свершения грандиозных планов сталинской индустриализации нужно было как можно быстрее перейти к внеэкономическим методам эксплуатации.

Y. Bondarchuk

The conversion to the administrative-command methods of management of the railway transport of Ukraine in the late 20's and early 30'scentury

With the conversion from partially economic methods of management of the country to administrative-command methods (from NEP to industrialization) a problem appears and an effective economic system cannot continue to exist, that was founded mostly on old liberal market principles. To accomplish the ambitious plans of Stalin's industrialization it had been moved as quickly as possible to the non-economic methods of operation

Одержано 12.03.12