



За рулем



апрель
1937

жургазобединение Москва



О современном положении

АВТОХОЗЯЙСТВА СССР

Н. ОСИНСКИЙ

Заключившийся недавно февральский пленум ЦК ВКП(б), являющийся важнейшей вехой в истории нашей партии, показал образцы большевистской критики и самокритики недочетов партийной и хозяйственной работы.

В свете решений пленума, которые должны прочно лечь в основу нашей дальнейшей работы во всех областях, мы считаем необходимым подробно остановиться на современном положении автохозяйства Советского союза.

Программа автопроизводства на 1937 год (220 000 машин) предполагает выпуск более 600 машин в сутки, считая и выходные дни. Уже теперь, в начале года, за отдельные рабочие дни сходит с конвейеров именно столько и даже больше машин. **Девяносто** процентов этой программы составляют грузовики, на которых будут ездить профессиональные шоферы.

Чтобы нормально использовать машину в две смены, чтобы избежать аварий, вызываемых переутомлением водителей, надо готовить на одну машину не одного, а **двух шоферов**. Иными словами, нужно уже теперь выпускать в день по 1 200 человек, самое меньшее — тысячу.

Это особенно необходимо потому, что вследствие большой запущенности этого дела в 1936 году было подготовлено не более 100 тысяч шоферов, а машин было выпущено 136 000 штук. В стране **уже имеется огромный недокомплект шоферов**. В провинции на машинах массами ездят водители, не имеющие вовсе прав на управление. Понятно, что такие водители портят машины, растрачивают бензин, создают аварии, катастрофы и т. п.

Единогласно утверждаемого правительством плана подготовки шоферов у нас нет. Автосектором Госплана составлялись планы подготовки шоферов ведомствами на 1936 и 1937 гг., никем и нигде не утвержденные и произвольно измененные (урезанные) Наркомфином-СССР при составлении бюджетов. Так, например, на 1936 год автосектор Госплана намечал подготовку ведомствами 172 тысяч человек, а Наркомфин сократил эту цифру до 110 тысяч человек (но и этот план не был выполнен). На 1937 год автосектор намечал подготовить по ведомствам 210 тысяч человек (а всего 342 тысячи человек), но Наркомфин сократил цифру до

138 тысяч человек¹. При таких условиях в конце 1937 года, и даже к моменту реализации урожая, нам угрожает весьма трудное положение, если не будут во-время приняты необходимые меры.

Положение усугубляется двумя обстоятельствами. Кроме ведомственных автотранспортных организаций имеется множество отдельных учреждений и организаций, эксплуатирующих по одной-две три машины. Данные ЦУНХУ показывают, что 41% машин находится в автохозяйствах, имеющих до пяти автомобилей. Число таких автопользователей в будущем не может не возрастать. А между тем у нас нет единой организации, подготавливающей водителей для небольших разрозненных единиц. В стране почти нет сети ведомственных курсов и школ, обслуживающих эту потребность.

Во-вторых, в полном заgone находятся **переподготовка и повышение квалификации** имеющихся шоферов. Этим не интересуются ведомства, и вообще не интересуется никто. А ведь вопрос о повышении квалификации почти равнозначен с вопросом об **овладении техникой эксплуатации** массами водителей. Ведь это имеет решающее значение для сохранения машин, экономии топлива, сокращения аварий! Чем больше у нас будет шоферов первой и второй категории, тем выше будут все показатели работы водителей. Но при нынешних условиях даже в столичной Московской области 92% водителей — шоферы **третьей** категории, а по Москве они составляют 80%. Да и как можно правильно поставить переподготовку и подготовку шоферов, если у курсов и школ нет надлежаще разработанных учебных планов, **нет преподавателей, помещений, машин**, о чем поступают сообщения со всех сторон!

Но не одна подготовка кадров находится в таком положении. Не лучше обстоит дело и с ремонтом машин. В настоящее время СССР имеет уже свыше 400 тысяч автомобилей, а к концу года их будет свыше 600 тысяч. Потребность в ремонте по расчету в единицах капитального ремонта составляет на на-

¹ См. статью Ю. Мицельского «Подготовка кадров в заgone» в № 6 «За рулем».