ს ა რ ჩ ე ვ ი.

წინასიტყვაობა - - - - - - - - - - - - - - - - - 3

შესავალი - - - - - - - - - - - - - - - - - - 4

თ ა ვ ი პ ი რ ვ ე ლ ი

საქონლის წარმოებიდან მოხმარების სფერომდე გატარების მნიშვნელობა სსრ კავშირის სახალხო მეურნეობაში და კერძოთ საბჭოთა ვაჭრობაში - - - - - - - 14

თ ა ვ ი მ ე ო რ ე

საქონლის გატარების ბუნება კაპიტალისტურ მეურნეობაში და მისი პრინციპიალური განსხვავება სსრ კავშირის საქონლის გატარების ბუნებისაგან - - - - - - - - - - - - - - 37

თ ა ვ ი მ ე ს ა მ ე

საქონლის მოძრაობის ფორმები - - - - - - - 48

თ ა ვ ი მ ე ო თ ხ ე

ფაქტორები რომლებიც გავლენას ახდენენ საქონლის გატარებაზე - - - - - - - 61

1. საწარმოო ხასიათის ფაქტორი - - - - - 62

2. სატრანსპორტო ფაქტორი - - - - - - - - - 79

3. ეკონომიურ-გეოგრაფიული ფაქტორი- - - - 90

4. სავაჭრო ფაქტორი - - - - - - - - - - - - -93

თ ა ვ ი მ ე ხ უ თ ე

მოხმარების რაიონების წარმოების ცენტრებზე მიმაგრების პრინციპები - - — 108

დ ა ს კ ვ ნ ა - - - - - - - - - - - - - - - - - 121

წინასიტყვაობა

ერთ-ერთი მიზეზი იმ ნაკლოვანებათა, რომლებიც ჩვენ გვაქვს და ჯერ კიდევ არ არის აღმოფხვრილი საქონლის ბრუნვის დარგში – არის საბჭოთა ვაჭრობის ბევრი საკითხების სათანადო შეუსწავლელობა.

ავტორი წინამდებარე შრომაში მიზნად ისახავს საბჭოთა ვაჭრობის ეკონომიკის ერთი მნიშვნელოვანი საკითხის გარკვევას,– "საქონლის გაცვლის ძირითადი საკითხები ს.ს.რ. კავშირში." თუ რამდენად მიაღწია მან ამ მიზანს – ეს მკითხველს შეუძლია სთქვას.

უნდა აღინიშნოს, რომ ეს დიდათ მნიშვნელოვანი საკითხი ლიტერატურაში დამუშავებული არ. არის, თუმცა არსებობს ბევრი ნაწერები, წერილებისა და ბროშურების სახით, რომლებიც ეხებიან შრომაში დასმულ ზოგიერთ საკითხებს, მაგრამ ზერელედ, გაკვრით და ნაწილობრივ.

თემის დამუშავების დროს მოგვიხდა დავკავშირებოდით მთელ რიგ დაწესებულებებს და წამოწყებებს საჭირო მასალების შეგროვებისათვის. განსაკუთრებით ჩემს მიერ დიდათ იქნა გამოყენებული საკავშირო ვაჭრობის სახალხო კომისარიატთან არსებული ვაჭრობისა და საზოგადო კვების საკვლევ-სამეცნიერო ინსტიტუტის მასალები.

ავტორი ძირითადი საკითხების სისტემატიურ განხილვას, რომელიც მოცემულია შრომაში, პირველ ცდათ სთვლის. მას ნაკლი ექნება, რადგან როგორც ვიცით "ყოველი დასაწყისი ძნელია-ეს ჭეშმარიტებაა ყველა მეცნიერებისათვის." /კ.მარქსი/

ავტორი დიდ მადლობას გადაუხდის ყველას ვინც მას ნაკლზე მიუთითებს.

თბილისი, 1939 წელი 25 ივლისი

ავტორი

შ ე ს ა ვ ა ლ ი

ყოველ საზოგადოებრივ წყობილების დროს /საერთოდ/ ხდება მოხმარებისათვის ვარგისი პროდუქტების გადატანა ერთი ადგილიდან მეორე ადგილზე მოთხოვნილების დაკმაყოფილების მიზნით.

საზოგადოებრივი თვალსაზრისით, საგნის მოხმარებას წინ უძღვის მისი გადანაცვლება, რადგან მოხმარება საჭიროს ხდის პროდუქტის მოძრაობას. შესაძლებელია გადანაცვლების მანძილები ზოგ შემთხვევაში უმნიშვნელო იყოს, მაგრამ ასეთი პროცესი მაინც მოძრაობად ითვლება ზემოთ აღნიშნული გაგებით.

„ყოველ საწარმოო პროცესში,-ამბობს მარქსი,-დიდ როლს ასრულებს შრომის საგნის გადანაცვლება ადგილიდან და ამისათვის საჭირო შრომის საშუალებები და სამუშაო ძალა,-ბამბა, მაგალითად, საწენი განყოფილებებიდან გადაინევა სართავ განყოფილებაში, ნახშირი მაღაროდან აიტანება მიწის ზედაპირზე. იგივე მოვლენა, მხოლოდ უფრო დიდი მასშტაბით, მეორდება, როდესაც მზამზარეული პროდუქცია მზა საქონლის სახით გადადის ერთი დამოუკიდებელი წარმოების ადგილიდან მეორეში, რომელიც პირველისაგან სივრცობრივად დაშორებული არის. პროდუქტთა გადატანას წარმოების ერთი ადგილიდან მეორეში მისდევს მზა პროდუქტთა გადატანა წარმოების სფეროდან მოხმარების სფეროში. პროდუქტი მხოლოდ მაშინაა მზად მოხმარებისათვის, როდესაც იგი დაასრულებს ამ მოძრაობას".[1] /ხაზი ჩემია/

1/ კ. მარქსი, კაპიტალი ტ.II გვ.117 ქართული გამოცემა.

აქედან ნათელია, რომ [illegible] მოხმარებას წინ უსწრებს მისი განაწილება, უკანასკნელი [illegible] მზადყოფნას მოხმარებისათვის. პროდუქტი კი აკმაყოფილებს, როგორც წარმოებითი ხასიათის ისე პირადი ხასიათის მოთხოვნილებას. პირველ შემთხვევაში პროდუქტის განაწილების საფუძველზე ხდება მისი დამუშავება, გადამუშავება, გამოყენება, როგორც საწარმოო საშუალება, ხოლო მეორე შემთხვევაში პროდუქტი მოძრაობს მომხმარებელთა უშუალო მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად. საბოლოო ანგარიშით კი საქონელი /პროდუქცია/ პირდაპირ თუ არა პირდაპირ აკმაყოფილებს ადამიანთა მოთხოვნილებას.x/

"ბოლოს და ბოლოს უნდა გავიგოთ, რომ, -ამბობს ამხანაგი სტალინი,-საქონელი საბოლოო ანგარიშით მზადდება არა წარმოებისათვის, არამედ მოხმარებისათვის".2/

ამრიგად როგორც წარმოების, ისე უშუალოდ მომხმარებელთა მოთხოვნილების დაკმაყოფილება საჭიროებს პროდუქციის განაწილებას.

ჩვენი მიზანია გავარკვიოთ საქონლის წარმოებიდან [illegible] გატარების საკითხები ს.ს.რ. კავშირში. აღნიშნული წარმოადგენს საბჭოთა ვაჭრობის გაშლის უმნიშვნელოვანეს საკითხს.

---

x/ "საქონელი, პირველყოვლისა,-ამბობს მარქსი,-გარეშე საგანია, ნივთია, რომელიც თავის თვისებებით ადამიანს ამა თუ იმ მოთხოვნილებას აკმაყოფილებს . . . -სულერთია, როგორ აკმაყოფილებს ნივთი ადამიანის მოთხოვნილებას,--პირდაპირ, როგორც საარსებო საშუალება, ე.ი. მოხმარების საგანი, თუ არა პირდაპირ, როგორც საწარმოო საშუალება" /ხაზი ჩვენია/ /კ. მარქსი, კაპიტალი ტ.I გვ.3/.

2/ ი.სტალინი, ლენინიზმის საკითხები გვ.677. თარგმანი მეათე რუსული გამოცემიდან.

საქონლის გაცვლის საქმიანობის მოუწესრიგებლობა საბჭოთა ვაჭრობის გაშლის ერთ-ერთ მთავარ დამაბრკოლებელ ფაქტორს წარმოადგენს. ამიტომ ამ საქმის რაციონალური მოწესრიგებისათვის ჩვენი პარტია და ხელისუფლება დიდ მოთხოვნილებებს უყენებს საბჭოთა ორგანიზაციებს, ტრანსპორტს და მრეწველობას.

საქონლის ვებერთელა მასა სსრ კავშირში დაიყვანება წარმოებიდან მომხმარებლამდე. ეს იმიტომ, რომ როგორც აღნიშნეთ, მოხმარება საჭიროდ ხდის ამ მოძრაობას.

საქონლის ეს უდიდესი რაოდენობა ვიდრე ის დაიყვანებოდეს წარმოებიდან მოხმარებლამდე, წარმოადგენს სასაქონლო მარაგის ფორმას. აუცილებლად საჭიროა, რომ განსაზღვრული ს. სასაქონლო მასა იმყოფებოდეს ბაზარზე, რათა საჭირო მომენტში გარდაიქმნეს მოთხოვნილების დაკმაყოფილების საგნად მომხმარებლის ხელში.

საქონლის მარაგი ანუ პროდუქციის მარაგი +/ აუცილებელია ყოველ საზოგადოებრივ ფორმაციაში.

„საქონლის მარაგს, — ამბობს მარქსი, — ჩვენ მხოლოდ როგორც სპეციალურ ფორმას პროდუქტთა მარაგისას მივიჩნევთ, რომელიც საერთოა ყველა საზოგადოებისათვის, თუმცა არა საქონლური მარაგის სახით, რაც მიმოქცევის პროცესის კუთვნილი ფორმაა პროდუქტთა მარაგის“. //

პროდუქტთა საზოგადოებრივი მარაგი, კაპიტალისტურ ქვეყნებში და სსრ კავშირში პრინციპიალურად განსხვავდება ერთმანეთისაგან, რო-

---

+/ პროდუქციის მარაგი იმიტომ, რომ ბევრ საზოგადოებრივ წყობილებაში მარაგი იქნება, ხოლო მას არ ექნება საქონლის ფორმა მაგ. კომუნისტური წყობილების დროს.

// კ. მარქსი, კაპიტალი ტ. II გვ. 112.

ტონე ფორმის, ისე შინაარსის მიხედვით. კაპიტალისტურ მეურ-ნეობაში საქონლის მარაგი, მეურნეობის ანარქიულობის გამო, მიმოქცევის სფეროში ივსება. ამის [illegible] წარმოების მუდ-მივ განვითარებაზე.

„ამ შემთხვევაში საქონლის მარაგი წარმოადგენს არა განუწყვეტელი გაყიდვის პირობას, არამედ საქონლის გაუყიდაობის შედეგს"[1].

ჩვენში შეუძლებელია, რომ მარაგი [illegible] პროდუქციის შემოფარგლებული(?) გამოიწვიოს, ~~[illegible]~~, რადგან ის მტკიცე სოციალისტუ-რი გეგმის [illegible] და გამომდინარეობს მთლიანი სახალხო მეურნეობის გეგმიდან.

ს.ს.რ. კავშირის სამეურნეო ცხოვრებას კი განსაზღვრავს და წარმართავს სახელმწიფო სახალხო-სამეურნეო გეგმა.[2]

საქონლის მარაგი არსებობს წარმოების და [illegible] [illegible] სფეროში. ძირითადად მისი [illegible] დამოკიდებულია იმ დროის ხანგრძლივობაზე, რომელიც საქონლის მიმოქცევისათვის არის საჭირო. საქონლის მარაგი აღნიშნული [illegible] პერიოდ-ში იმყოფება, ან მოძრაობაში ან უძრაობაში.

მოძრაობის დროს მარაგი იმყოფება სატრანსპორტო საშუა-ლებებში და მოძრაობს რომელიმე მიმართულებით. უძრაობის დროს კი ის იმყოფება საწყობებში ან მაღაზიებში. მაშასადამე სა-ქონლის მარაგი წარმოებიდან მომხმარებლამდე დაყვანისას სხვა და სხვა მდგომარეობაში იმყოფება – მოძრაობაში და უძრაობაში. საქონლის მარაგებში ჩვენ ვგულისხმობთ როგორც საქონლის

- - - - - - - - - - - - - - -

1/ კ. მარქსი, კაპიტალი ტ. II გვ. 115

2/ იხ. სსრ კავშირის კონსტიტუცია მუხ. 11.

<u>მოძრაობის პროცესს, ისე მის უძრავ მდგომარეობასაც.</u> წარმო-
[illegible]

„..მარაგი არ რჩება თავდაპირველ მწარმოებლის ხელში, —აღნიშნავს მარქსი,—არამედ სხვა და სხვა ხელებს გაივლის, ბითუმად მოვაჭრიდან დაწყებული წვრილ ვაჭრამდე".//

მარქსს ამ შემთხვევაში მხედველობაში აქვს კაპიტალისტური მეურნეობა, მაგრამ ჩვენშიაც შეიძლება ვთქვათ, რომ საქონელი [illegible] გაივლის სავაჭრო რგოლებს, მანამდე ბაზებიდან საცალო ორგანიზაციამდე.

ს.ს.რ. კავშირში ძირითადად ყიდვა-გაყიდვის აქტს თან სდევს საქონლის რეალური მოძრაობა წარმოებიდან მომხმარებლამდე რაც გამომდინარეობს სოციალისტური საზოგადოების მიზა-ნსიდან და კერძოდ ამ საზოგადოებაში არსებულ ვაჭრობის ხასიათიდან. „ვაჭრობა უკაპიტალისტებოდ, ვაჭრობა უსპეკულანტე-ბოდ." (ი.სტალინი).

კაპიტალისტურ მეურნეობაში მოძრავი საქონლის ყიდვა-გაყიდვას ყოველთვის არ მოსდევს მსგავსად საქონლის რეალური მოძრაობა.

„მოძრავი საქონლური ღირებულებანი, როგორიცაა, მაგალითად, ბამბა ან თუჯი,— ამბობს მარქსი,—წინასწარებურად საქონლის იმავე საწყობში რჩებიან იმავე დროს, როდესაც ისინი ღვინობით მიმოქცევის პროცესებს განვლიან, იყიდებიან და კვლავ გადაიყიდებიან სპეკულიანტების მიერ. ნამდვილად აქ

- - - - - - - - - - - - - - - - -

// კ.მარქსი, კაპიტალი ტ. II გვ. 114.

მოქირაობაში ნაწილდება საკუთრების ცოცული და არა თვით ნივთი"[1]

კაპიტალისტურ მეურნეობაში კაპიტალისტების მამოძრავებელი ძალა და კერძოდ ვაჭარ კაპიტალისტების- არის მოგების მიღების სურვილი, და არა მომხმარებელთა მოთხოვნილების სურვილი. ~~([illegible])~~

" სავაჭრო კაპიტალის წმინდა ფორმა მდგომარეობს, -ამბობს ლენინი,-საქონლის ყიდვაში და მის მოგებით გაყიდვაში"[2].

ნათელია, რომ კაპიტალისტების მამოძრავებელი მიზანია მოგება, მაშინ, როდესაც ჩვენში მოგება არ წარმოადგენს არც მამოძრავებელ ძალას და არც მიზანს.

1927 წელს ამერიკულ მუშათა დელეგაციის შეკითხვაზე ამხანაგი სტალინი უპასუხებს: "ეს მართალია, რომ კაპიტალისტური მეურნეობის ძირითადი მამოძრავებელია მოგების მიღება. მართალია აგრეთვე ისიც, რომ მოგების მიღება არ წარმოადგენს ჩვენი სოციალისტური მრეწველობის არც მიზანს არც მამოძრავებელ ძალას"[3].

სსრ კავშირში საქონლის გეგმის მიხედვით გასაღებას, უდევს რა საფუძვლად მომხმარებელთა ინტერესები, არ გამორიცხავს სოციალისტურ დაგროვებისათვის და მომჭირნეობის რეჟიმისათვის ბრძოლას, რადგან ეს [illegible] ჩვენი კავშირის მშრომელი მოსახლეობის საკეთილდღეოდ მიდის, რომელიც [illegible]

- -

1/ კ. მარქსი, კაპიტალი ტ. II გვ. 116

2/ ვ. ლენინი, ტ. III გვ. 352, ქართული გამოცემა.

3/ ი. სტალინი, ლენინიზმის საკითხები გვ. 225.

მომხმარებელთა მასას წარმოადგენს.

როგორც ზევით აღვნიშნეთ სოფლის მთელი მასა დაყვანილი უნდა იქნეს წარმოებიდან მომხმარებლამდე. ამ საქმეში ჩაყენებული რაციონალიზაცია, სტახანოვური მოძრაობის განვითარება დიდ ეკონომიას მოგვცემს სახალხო მეურნეობაში.

სოფლის წარმოებიდან მოხმარების სფერომდე გატარების დარგში განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს მომჭირნეობის რეჟიმს. მომჭირნეობის რეჟიმის გატარებაში არ უნდა შეუშალოს ხელი მომხმარებელთა კულტურულ მომსახურეობას, არამედ, პირიქით, ხარჯების ეკონომიის ჩატარებასთან ერთად ჩვენ უნდა გავაუმჯობესოთ მომხმარებელთა კულტურული მომსახურეობა. თუ მომჭირნეობის რეჟიმი გააუარესებს მომხმარებელთა კულტურულ მომსახურების პირობებს, ასეთი ეკონომია მიუღებლად უნდა მივიჩნიოთ.

მნიშვნელოვან ეკონომიას ჩვენ შევქმნით სოფლის გატარების რაციონალური მოწყობილობებით, ადგილი არ უნდა ჰქონდეს არარაციონალურ გადაზიდვებს /მეჩხერი, დაბრუნებით და მოჩვეული გადაზიდვები/. „ტრანსპორტზე, როგორც გამოირკვა, ისე [illegible] თვით რკინის გზები ჰკარგავენ მნიშვნელოვან საშუალებებს, ერთნაირი ტვირთის შეხვედრი გადაზიდვის, არანაყოფიერი გარბენის, ცისტერნისა და ტვირთის ვაგონების გაცდენის გამო". [1] თუმცა ასეთი მდგომარეობა აღნიშნული იყო 1926 წელს ს.კ.კ.პ./ბ/ცეკას მიმართვაში, მაგრამ სავალალოდ ასეთ შემთხვევებს ჯერაც აქვს ადგილი ჩვენს სახალხო მეურნეობის პრაქტიკაში. „.. ჩვენ გვაქვს —აღნიშნავს ამხანაგი კაგანოვიჩი XVIII პარტყრილობაზე,—აღმო-

- - - - - - - - - - - - - - - - -

ащение ЦК ВКП /б/ от 25 апреля 1926 года.
Партия о кооперации стр. 171.

მოჰყავს არარაციონალურ გადაზიდვათა ფაქტები, მაგალითად: აღმოსავლეთ-ციმბირის გზიდან გადაზიდულ იქნა 13 ვაგონი დაუხარისხავი ხე-ტყე ოქტომბრის გზაზე, მაშინ, როდესაც თვით ოქტომბრის გზას დაუხარისხავი ხე-ტყე გაჰქონდა აღმოსავლეთის მიმართულებით

სამხრეთის გზამ რამდენიმე ვაგონი ხე-ტყე გაგზავნა კურსკის გზაზე, მაშინ, როდესაც თვით კურსკის გზა წარმოადგენს სამხრეთისათვის ხე-ტყის მიწოდების ბაზას" 1/. არარაციონალური გადაზიდვის ფაქტებს ადგილი აქვს სხვა საქონლის მიხედვითაც."ვაჭრობის სახალხო კომისარიატი ეწევა შემხვედრ გადაზიდვის პრაქტიკას. აი მაგალითად: პირველ კვარტალში ლურსმანი როსტოვიდან იგზავნებოდა ბელორუსიაში, მაგრამ ასეთივე ლურსმანი დამზადებული ბელორუსის საწარმოებში იგზავნებოდა როსტოვში. ლითონის საწოლები იგზავნებოდა აზერბაიჯანში, ხოლო ადგილობრივი მრეწველობის ასეთივე საწოლები იგზავნებოდა რესპუბლიკის გარეთ." 2/

[illegible] სასაქონლო მასის ნაწარმოებიდან [illegible] გადაზიდვების რაციონალური მოწესრიგება, რის განხორციელებაში მოგვცემს დიდ ეკონომიას, როგორც დროის ისე საშუალებათა დაზოგვის მხრივ. განსაკუთრებით ყურადღება უნდა მივაქციოთ მას, რომ "... თვით მცირე დაზოგვება და მომჭირნეობა ჩვენი მშენებლობის რომელი დარგშიაც არ უნდა იყოს, იქნება ეს მოსახლეობის დაზოგვის ფორმით შემნახველ სალაროში ან საქონლის გამოშვების ჯაჭვის გაუმჯობესების ფორმით, მეტწილად ნაკლების

- - - - - - - - - - - - - - - -

1/ ლ.კაგანოვიჩი სიტყვა საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობაზე გვ. 59, ქართული გამოცემა.

2/ იქ. Журнал "Большевик", I июля № 13 1938 года, ст. 69

მემყირებით წარმოებაში და ტრანსპორტზე, ან დაბოლოს ყველაზე უკ უფრო მეტი მონაწილეობის ფორმით თუ გინდ უმცირეს საბქოთა მეურნეობის უჯრედში,–ყველა ასეთი ეკონომია გამრავლებული ჩვენი მეურნეობის მსხვილ მასშტაბზე მოგვცემს ხალხის სამეურნეობათ დაზოგვას მილიონობით და ათეულ მილიონობით“ 1/

ამჟამად ყოველივე მცირე მონაწილეობაც კი საქონლის გაცვ-ლების დარგში, ცალკე სავაჭრო ორგანიზაციების მიხედვით, მნი-შვნელოვან თანხას შეადგენს მთელი საბქოთა კავშირის მასშტაბით. აღნიშნული მიღის სოციალისტურ დაგროვებას და ჩვენი ხალხის კე-თილდღეობას. მიმდინარე წლის I კვარტალში მარტო ფაიფურისჭურჭ-ჭურჭლის წარმოებიდან ან მოხმარების სფეროში გაცვლების რა-ციონალური მოწესრიგება იძლევა ეკონომიას წლიურად დაახლო-ებით 300 ათ. ვაგონ-კილომეტრის და 80-90 ათ. მანეთის გადაზი-დვის ხარჯებში შემცირებას.

საქონლის არარაციონალური გაცვლება, რომელსაც ადგილი აქვს ჩვენს ეკონომიურ ცხოვრებაში, როგორც აღვნიშნეთ დიდ ზარ-ალს აყენებს სოციალისტურ დაგროვებას. ასეთი ზარ-ალით სასიათის მოვლენები ძირითადი შედეგია იმისა, რომ ის ორგანიზაციები, რომლებიც დაკავშირებული არიან საქონლის გა-ცვლებასთან, ვერ გაშალეს სათანადო მუშაობა მეურნეობის შე-ცდენების ლიკვიდაციისათვის.

როგორც ვიცით მეურნეების, ხალხის მწარმოებლის, ინსპექტორ-ტრესტებს და სხვა ჯურის ფირმების აგენტების მეურნეობრივი საქ-მიანობის ძირითად ამოცანას შეადგენდა:

„ სსრ კავშირის ეკონომიური ძლიერებისათვის ყოველმხრივ

- -- - - - - - - - - - - - - -

1/ Партия и Кооперация ст. 170 //обращение ЦК ВКП/б/ от 25/IV. 1926 г./

ძირის გამოთხრა. საბჭოთა სოციალისტური სისტემის ლიკვიდირება, სსრ კავშირის თავდაცვისუნარიანობის, თავდაცვის მრეწველობის მოსუსტება, სოფლის მეურნეობის დანგრევა, კოლმეურნეობათა და საბჭოთა მეურნეობათა გაუქმებით, ტრანსპორტის დანგრევა, რომლის როლი მთელ სახალხო მეურნეობაში განსაკუთრებით დიდია, -ასეთია ის საშინელი ამოცანები, რომლებსაც ისახავდნენ დამნაშავენი" [1]

საბჭოთა ვაჭრობის დარგში, განსაკუთრებით საქონლის გატარების დარგში, მავნებლები აფერხებდნენ საქონლის გადაზიდვას, აგზავნიდნენ საქონელს მოთხოვნილების გარეშე, რის შედეგად ერთ მხარეში ხდებოდა ჩასაქონლება, ხოლო მეორე მხარე განიცდიდა საქონლის სიმცირეს. ან აძლევდნენ საქონლის გადაზიდვას ხშირ გან-საზღვრას, ხელს უწყობდნენ საქონლის გზებში და საწყობებში ზედმე-ტად დაგროვებას, სატრანსპორტო და სასაწყობო მეურნეობის დეზორ-განიზაციას, რის შედეგად იღუპებოდა საზოგადოებრივი სიმდიდრე და მომხმარებლები თავის დროზე ვერ ღებულობდნენ საჭირო საქონელს.

მავნებლები გამომჟღავნებული და განადგურებული იქნა ჩვენი პარტიისა და სახელმწიფო ორგანოების მიერ. ხოლო მათი მავნებლური შედეგების ლიკვიდაცია ხდება ყველა მიმართულებით.

მესამე ხუთწლედში სავსებით ლიკვიდირებული უნდა იქნეს მავნებლების ძირგამომთხრელი მუშაობის შედეგები. აქვე უნდა აღინიშნოს ის, რომ არ იქნებოდა ხშირი, გარღვევები, რომლებსაც ადგილი ჰქონდა და ნაკლოვანებები, რომლებიც ნამდვილად [illegible]

- - - - - - - - - - - - - - - -

[1] სიტყვა სახელმწიფო ბრალმდებლის სსრ კავშირის პროკურორის ამხანაგ ა.ი. ვიშინსკის, ანტისაბჭოთა "მემარჯვენე-ტროცკისტული ბლოკის" პროცესზე გვ. 54 ქართ. გამოცემა.

ახლაც ადგილი აქვს საქონლის წარმოებიდან მომხმარებლამდე დაყვანის დარგში ავხსნათ <u>მხოლოდ</u> მავნებელთა კონტრრევოლუციონური მუშაობით. ეს გარღვევები და ნაკლოვანებანი ჩამოცდნამდე უნდა მივაპყროთ ჩვენი სამრეწველო, სატრანსპორტო და სავაჭრო ორგანიზაციების მოწინავე ხელმძღვანელ მუშაკთა ყველ მუშაობას."... შეცდომა იქნებოდა-ამბობს ამხანაგი ბერია,- რომ გარღვევები, რომელთაც ადგილი ჰქონდა ჩვენ სახალხო მეურნეობის მთელ რიგ რგოლებში, აგვეხსნა მხოლოდ მტრების ძირგამოთხრილი მუშაობით. ეს გარღვევები ჩამოცდნამდე უნდა მივაპყროთ ჩვენი მთელი რიგი იმ საბჭოთა და სამეურნეო ხელმძღვანელობის ყველ ენერგიით მუშაობას, რომლებმაც ჯერ კიდევ არა საკმაოდ შეითვისეს ბოლშევიკური ხელმძღვანელობის სტილი" 1/.

ჩვენ ქვეყანაში "ძირითადად განხორციელებულია კომუნიზმის პირველი ფაზა- სოციალიზმი " /სტალინი/.

სოციალიზმის მიღწეული წარმატებების საფუძველზე ჩვენ შევძელით "უკლასო სოციალისტური საზოგადოების მშენებლობის დამთავრებისა და სოციალიზმიდან კომუნიზმში თანდათანობით გადასვლის ზოლაში".

წარმოება და მოხმარება განუხრელად იზრდება, რის შედეგად ერთი მხრივ ადგილი აქვს უწყვეტ საქონლის პროდუქციის გადიდებას და მეორე მხრივ მომხმარებელთა მოთხოვნილების /[illegible]/ მიდის. ცხოვრება თბილისის მეურნეობაზე იქნეს ეს პირობები გ.ი. დაყვანილი იქნეს საბაქონლო

1/ ლ. ბერია, სიტყვა სკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობაზე გვ.8 ქართული გამოცემა.

მასა მომხმარებლამდე, ამით ვაკავშირებთ ჩვენ წარმოებას და მოხმარებას ყოველდღიურობასთან.

წარმოების და მოხმარების დაკავშირება ჯერ კიდევ ერთ ხანს მოხდება ვაჭრობის საშუალებით. ვაჭრობა კიდევ ერთხანს იარსებებს, და მისი იდეალური გზებით ჩვენ შევქმნით პირობებს პროდუქტების უშუალო გაცვლა-გამოცვლაზე გადასასვლელად."...პროდუქტების გაცვლა-გამოცვლა /ლაპარაკია პირდაპირ გაცვლა-გამოცვლაზე ე.ი./ შეიძლება განხორციელდეს,-ამბობს ამხანაგი სტალინი,-მხოლოდ, როგორც შემდეგი და მეტად იდეალურად მოწესრიგებული საბჭოთა ვაჭრობისა, რაც ჩვენში არ არის და არც მალე იქნება".[1]

კომუნისტური საზოგადოების მშენებელთა წინაშე დასმულ ერთ-ერთ მთავარ ამოცანას წარმოადგენს საბჭოთა ვაჭრობის მთელი სიმძლავრით გაშლა, საბჭოთა ვაჭრობის იდეალურად მოწესრიგება. აღნიშნული ამოცანის გადაჭრაში დიდი მნიშვნელობა აქვს საქონლის წარმოებიდან მომხმარების სუფრამდე გადაზიდვის რაციონალიზაციის საკითხებს.

1/ ი.სტალინი, ლენინიზმის საკითხები გვ. 619

თ ა ვ ი პირველი

საქონლის წარმოებიდან მოხმარების სფერომდე გადაცემის მნიშვნელობა სსრკ. სახალხო მეურნეობაში და კერძოდ საბჭოთა ვაჭრობაში.

ჩვენ სახალხო მეურნეობაში საერთოდ და კერძოდ საბჭოთა ვაჭრობის დარგში უდიდესი მნიშვნელობა აქვს საქონლის წარმოებიდან მოხმარების სფერომდე გადაცემის სწორად მოწესრიგებას.

სოციალისტური სახალხო მეურნეობის მუდმივი აღმავლობა და საბჭოთა ვაჭრობის გაშლა მჭიდროდ არის დაკავშირებული ზემოაღნიშნულ საკითხთან.

როგორც წინა თავში აღვნიშნეთ წარმოების მიერ დამზადებული პროდუქცია /მომხმარებელთა დაკმაყოფილების მიზნით/ მოძრაობის პროცესს გაივლის წარმოების /დამზადების/ ადგილიდან მოხმარების სფერომდე. ამ მოძრაობის პროცესს იმიტომ აქვს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჩვენში, რომ სოციალისტური წარმოება ემსახურება სსრ კავშირის ხალხის მზარდ მატერიალურ და კულტურულ მოთხოვნილებების უკეთ და უკეთ დაკმაყოფილებას რადგან წარმოება და მოხმარება ძირითადად თანხვედრილი არ არიან, ე. ი. გეოგრაფიულად დაშორებული არიან დიდი თუ პატარა მანძილით, ამიტომ ყოველი საქონელი მომხმარებლამდე მიაღწევს ის გადაცემული უნდა იქნეს პირველიდან უკანასკნელამდე.

პროდუქციის მოძრაობა წარმოების სფეროდან მოხმარების სფერომდე ჩვენი სოციალისტური გაფართოებული წარმოების განუყრელი ნაწილია. საზოგადოებრივი პროდუქციის განმეორებული წარმოება მნიშვნელოვნად შეფერხდებოდა, რომ წარმოება ერთის მხრივ დროულად ვერ ღებულობდეს ნედლ მასალას [illegible] მისი დამზადების ადგილიდან, და მეორეს მხრივ რომ მოუწესრიგებელი იყოს საქონლის მოძრაობა წარმოების ადგილიდან მომხმარებლამდე.

პროდუქციის მოძრაობის პროცესი წარმოებამდე ჩვენი განხილვის საგანს არ შეადგენს, ამიტომ მის განხილვას არ შევეხებით. საქონლის მოძრაობა წარმოებიდან მოხმარების სფერომდე, რომელიც ჩვენი კვლევის ობიექტია, საბჭოთა ვაჭრობის ძირითადი და მნიშვნელოვანი საკითხია. ყოველივე სხვა სახის საქმიანობა, რომელიც სრულდება საბჭოთა ვაჭრობის ორგანიზაციების მიერ, დამხმარე ხასიათს ატარებს და ემსახურება საქონლის სათანადო რაოდენობით ნორმალურად დაყვანას, წარმოებიდან მომხმარებლამდე. საქონლის ბრუნვის გაზრდა შეუძლებელია წარმოებულთა საქონლის გაყიდვის რაციონალურად მოწესრიგების გარეშე. საქონლის ბრუნვის ზრდის შეფერხება კი გამოიწვევს მომხმარებელთა კულტურულ მომსახურეობის მოთხოვნილება საქონელზე, არა თუ ლითონით, არამედ საერთოდ კი იზრდება. მათი თანდათანობით მზარდი მოთხოვნილების მიზნით ".. უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მხოლოდ ხელშეწყობით საბჭოთა კულტურული ვაჭრობის ყოველმხრივი განვითარება"[1].

- - - - - - - - - - - - - - -

1/ სახ. კ.პ. /ბ/ XVIII ყრილ. რეზოლუციები გვ. 38

საბჭოთა ვაჭრობის კულტურულად გაშლისათვის ჩვენში მოიპოვება ყოველგვარი პირობები. განუზომლად იზრდება სასაქონლო პროდუქციის ერთის მხრივ, ხოლო მეორეს მხრივ თანდათანობით მაღლა იწევს მომხმარებელთა მსყიდველობითი უნარიანობა, მეტადრე მათი მატერიალურ-კულტურული დონის ზრდისა. მესამე ხუთწლედის გეგმით საქონლის ბრუნვის მოცულობა გაიზრდება 1924 წელს 206 მილიარდ მანეთამდე, 1937 წლის 126 მილიარდი მანეთის ნაცვლად. მშრომელთა[1] მოხმარება კი გაიზრდება უფრო მეტად, ვიდრე ერთ ნახევარჯერ.

ეკონომიური ცხოვრების შემდგომი ზრდისათვის საჭიროა, რომ მოვახდინოთ მკაცრი სასაქონლო პროდუქციის და მოხმარების შემჭიდროება, ე.ი. მჭიდროდ დავუკავშიროთ ისინი ერთმანეთს საქონლის რაციონალურად დაწყობით, წარმოებიდან მომხმარებლამდე. თუ ეს უკანასკნელი მოწესრიგებული არ იქნება არც საბჭოთა ვაჭრობა გაიზრდება და არც ეკონომიური ცხოვრება განვითარდება.

„ჩვენში ყოფილა შემთხვევები, —ამბობს ამხანაგი სტალინი, —როდესაც საქონელი და პროდუქტები ცოტა როდი იყო, მაგრამ არა თუ მომხმარებლამდე ვერ აღწევდნენ, არამედ წლობით განაგრძობდა ხეტიალობას ე.წ. საქონელგამტარი ქსელის ბიუროკრატიულ ხვეულებში—მომხმარებლის [illegible], რომ ამ პირობებში მრეწველობა და სოფლის მეურნეობა ჰკარგავდნენ წარმოების გაფართოების ყოველგვარ სტიმულს, ხოლო საქონელგამტარი ქსელის გადასაქონლდება, ხოლო მუშები და გლეხები უსაქონლოდ და უპროდუქტოდ რჩებოდნენ. შედეგად-ქვეყნის ეკონომიური ცხოვრების მოშლა,

---

1/იხ. საკ.კ.პ. /ბ/ XVIII ყრილ. რეზოლუციები.

მიუზღვავთ საქონლის და პროდუქციის ანაზღაურობას. რომ ქვეყნის ეკონომიური ცხოვრება მძლავრად სჩქეფდეს, ხოლო მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობის თავის პროდუქციის მუდმივი ზრდის სტიმული ჰქონდეს, საჭიროა მოგვეპოვებოდეს კიდევ ერთი პირობა, სახელდობრ,-ვამბობ ს ა ქ ო ნ ე ლ ბ რ უ ნ ვ ა ქალაქსა და სოფელს შორის, ჩვენი ქვეყნის რაიონებსა და ოლქებს შორის სახალხო მეურნეობის სხვა და სხვა დარგს შორის. საჭიროა, რომ ჩვენი ქვეყანა დაფარული იყოს სავაჭრო ბაზების, მაღაზიების, ფარდულების ხშირი ქსელით. საჭიროა რომ ამ ბაზების, მაღაზიების, ფარდულების არხებით შეუჩერებლივ სწარმოებდეს საქონლის ცირკულაცია წარმოების ადგილებიდან მომხმარებლამდე". 1/

ზემოაღნიშნულიდან ნათელია, რომ საბჭოთა ვაჭრობის გაშლისათვის საჭიროა, გარდა აღნიშნულ პირობებისა" საქონლის სწრაფი ცირკულაცია წარმოების ადგილიდან მომხმარებლამდე". საქონლის გზებში, საწყობებში, მაღაზიებში და ფარდულებში შეუმცდელ შეჩერება მიზეზი იყო იმის, რომ ორგანიზაციულ საკითხებს ნაკლებად აქცევდნენ ყურადღებას მთელი სავაჭრო ორგანიზაციები.

„ამასთან უნდა აღინიშნოს, რომ,-ამბობს ამხანაგი კაგანოვიჩი- საქონლისბრუნვის ორგანიზაციულ საკითხებზე არ მუშაობდნენ, ადამიანებმა იცოდნენ მხოლოდ ერთი რამ-გაეწერათ, გაენაწილებინათ, გაეგზავნათ საქონელი. მაგრამ მოხვდებოდა თუ არა საქონელი საჭირო ადგილას, სათანადო საწყობებში, მიაღწევდა თუ არა საქონელი მყიდველამდე, მიაღწევდა თუ არა იმ ადგილას, 2/ სადაც საჭიროა-ამით ნაკლებად იყვნენ დაინტერესებული".

1/ ი. სტალინი, ლენინიზმის საკითხები გვ. 677-678.

2/ ლ. კაგანოვიჩი, მოხსენება XVII პარტყრილობაზე გვ. 70 ქართ. გამოცემა.

ამხანაგ სტალინის და ამხანაგ კაგანოვიჩის ზემოაღნიშნული ნაწარმოთქმული სიტყვების შემდეგ განვლო ხუთმა წელმა, მის შემდეგ დიდი მიღწევები გვაქვს ჩვენ ამ დარგში, მაგრამ უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ ჯერაც ზოგ სავაჭრო ორგანიზაციებში ორგანიზაციული საკითხები სათანადო სიმაღლეზე არ დგანან განსაკუთრებით საქონლის გატარების დარგში.

პირველყოვლისა შევნიშნავთ, რომ საქონლის ზედმეტად შეჩერება წარმოებიდან მომხმარებლამდე დიდ უარყოფით გავლენას ჩვენ ახდენს სახალხო მეურნეობის შემდგომ ზრდაზე— მის შემდგომ [illegible] განვითარების ხელშეშლაზე. წლის განმავლობაში რამოდენიმე ათეული მილიარდი მანეთის საქონელი გატარებული უნდა იქნეს წარმოებიდან მომხმარებლამდე. საქონლის ყოველი ზედმეტი დღის და საათის გაჩერება კი [illegible] ქსელში, გვაძლევს ხარჯების ზრდას მნიშვნელოვანი რაოდენობით, რომელიც აფერხებს სოციალისტური დაგროვების ზრდას. გარდა ამისა უნდა აღინიშნოს, რომ საბანკო სისტემაში ფულადი ნიშნების მნიშვნელოვანი რაოდენობა შემოდის სავაჭრო ქსელიდან, ამიტომ საქონლის ზედმეტი გაჩერება დააბრკოლებს ბანკის მიერ ფულადი სახსრების დროულად მიღებას. ეს გარემოება გამოიწვევს სახალხო მეურნეობის დარგების მიერ ბანკიდან დროულად ფულადი სახსრების მიღების დაბრკოლებას რაც წარმოშობს მათი საქმიანობის შეფერხებას.

გარდა ზემოაღნიშნული უარყოფითი მხარეებისა საქონლის არარაციონალურ გატარებას ახლავს აგრეთვე სხვა ნაკლიც, სახელდობრ ის, რომ საქონლის ზედმეტი გაჩერება გამოიწვევს საცალო ქსელში ვაჭრობის შეფერხებას, რის შედეგად მომხმარებლები დროულად ვეღარ მიიღებენ საჭირო საქონელს მათი მოთხოვნილების დასაკმაყო-

ფილებლად. სავაჭრო ორგანიზაციების წინაშე კი დასმულია ამოცანა,- მომხმარებელთა დაკმაყოფილება მოთხოვნილების მიხედვით. ჩვენში, როგორც აღვნიშნეთ, თანდათანობით იზრდება მშრომელი მოსახლეობის შეძლებულობა, ამით ნაკარნახევია, იზრდება მოთხოვნილებაც.

მომხმარებელთა მოთხოვნილების მრავალფეროვანი მზარდ სათანადო მოთხოვნილობას უყენებს სავაჭრო ორგანიზაციებს საქონლით კულტურულად დაკმაყოფილების დარგში.

„მომხმარებლებმა ჩვენს ქვეყანაში უკეთ და საამურად იწყო ცხოვრება,- ამბობს ამხანაგი ხრუშჩოვი,-მას სურს უფრო უკეთ იცხოვროს, ამიტომ იგი ჩვენ მოგვიყენებს ახალ, სავსებით კანონიერ მოთხოვნებს, სხვათა შორის ვაჭრობის გაუმჯობესების მხრივაც“. 1/

მომხმარებელთა მიერ ვაჭრობის წინაშე წაყენებული კანონიერი მოთხოვნილების დაკმაყოფილების დარგში დიდ როლს ასრულებს საქონლის დროულად და შესაფერი რაოდენობით მიწოდება საცალო-სავაჭრო ქსელში.

მაღაზია და დუქანი, რომლებიც წარმოადგენენ საბჭოთა ვაჭრობის ძირითად რგოლს, მჭიდროდ არიან დაკავშირებული საქონლის გატარების სისტემასთან. ცხადია, რომ საბჭოთა ვაჭრობის ძირითადი რგოლების მუშაობა იქნება დაბალ დონეზე, თუ საქონლის გამტარი სისტემა სუსტად იქნება მოწესრიგებული. ამიტომ საბჭოთა ვაჭრობის ორგანიზაციების აქტუალურ ამოცანას წარმოადგენს საქონლის გამტარი სისტემის რაციონალიზაცია. ყველა ის ნაკლოვანებანი, რომლებიც ჯერ კიდევ სავსებით არ

- - - - - - - - - - - - - - -

1/ ნ. ხრუშჩოვი, მოხსენება სსრ კავშირის ცენტრ. აღ. კომიტეტის მეორე სესიაზე.

არის აღმოფხვრილი საქონელგადაზიდვისას, აბრკოლებენ სავალო ქსელის მუშაობას და აქედან თავის მხრივ ფერხდება მომხმარებელთა კულტურული მომსახურეობა.

საქონლის გადაზიდვის რაციონალიზაცია მჭიდროდ არის დაკავშირებული ტრანსპორტის მუშაობასთან. ამიტომ საქონლის გადაზიდვის საქმიანობის ანალიზის დროს გარდა სავაჭრო საკითხებისა ჩვენ მოგვიხდება განვიხილოთ ტრანსპორტის მთელი რიგი საკითხები, რომლებიც უშუალოდ დაკავშირებულნი არიან მასთან. უნდა აღვნიშნოთ, რომ საბჭოთა ვაჭრობის გაშლა შეუძლებელია ტრანსპორტის გაუმჯობესების გარეშე.

ყოველი ღონისძიება რომელიც უშუალოდ თუ შუალობით დაკავშირებულია საქონლის გადაზიდვის პროცესთან, ტარდება გეგმიანად და გამომდინარეობს ჩვენი მთლიანი სახალხო მეურნეობის გეგმიდან.

~~[illegible]~~

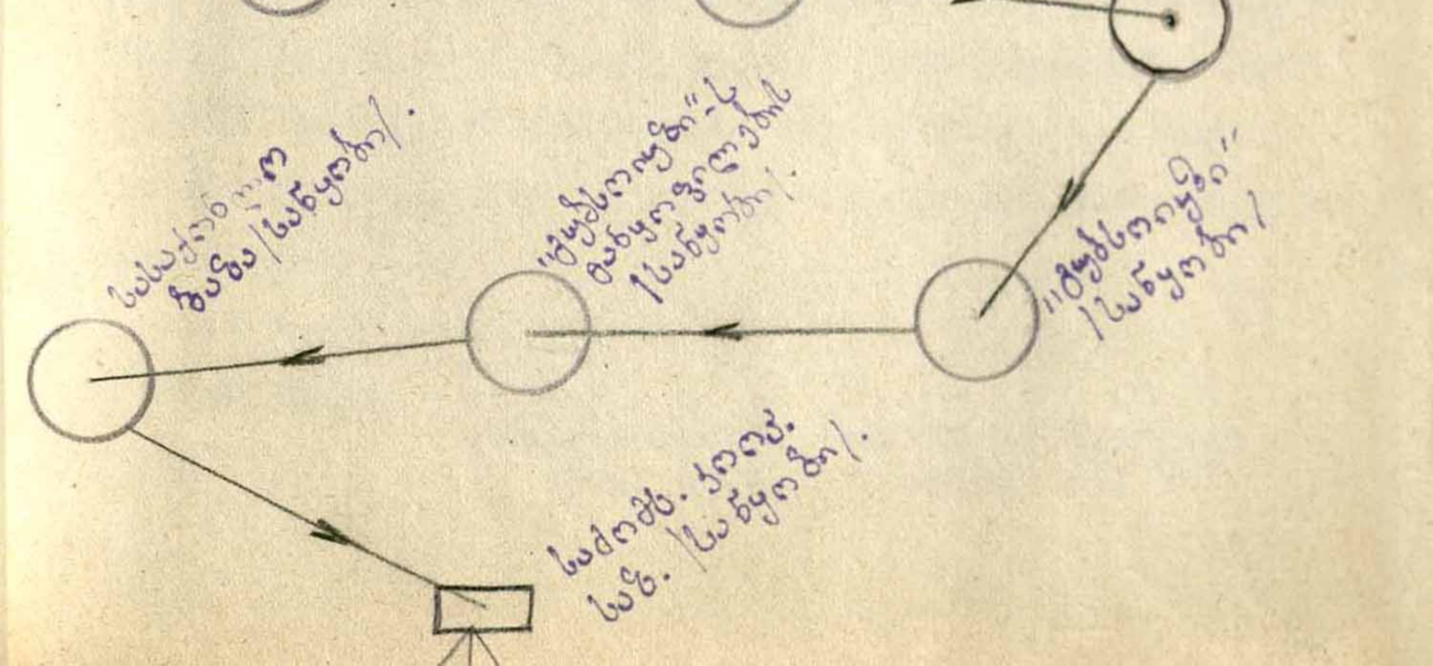
კაპიტალისტურ ქვეყნებში საქონლის გადაზიდვა წარმოებიდან მომხმარებლამდე გამომდინარეობს კაპიტალისტური მეურნეობის ბუნებიდან.

კაპიტალისტური სისტემის ანარქიული ხასიათი და მასში არსებული გამწვავებული ანტაგონისტური კლასობრივი წინააღმდეგობა ყოვლად შეუძლებელს ხდის საქონლის მოძრაობის რაციონალურად მოწესრიგებას. საქონლის მოძრაობის რაციონალურად მოწესრიგება შეიძლება მხოლოდ სოციალისტური წყობილების დროს.

სოციალისტური სახალხო მეურნეობის გეგმა სრულ შესაძლებლობას იძლევა აღნიშნული საკითხის მიზანშეწონილად მოგვარებისათვის.

საბჭოთა სოციალისტური მეურნეობის განვითარების სხვადასხვა საფეხურზე, საქონლის გადაზიდვა განიცდიდა ცვლილებებს.

ახალი ეკონომიური პოლიტიკის პირველ საფეხურზე /1921-1925 წლები/ საქონელი მოძრაობის დროს, წარმოების პუნქტიდან საცალო ქსელამდე გაივლიდა რამოდენიმე საქონლის გამტარ რგოლს. მართალია ყველა საქონელი არ ტარდებოდა თანაბარი რაოდენობის რგოლებში, მაგრამ ყოველ შემთხვევაში საქონელი გაივლიდა მეტ რგოლებს ვიდრე მათვის იყო საჭირო. ისეთი რთული ასორტიმენტის საქონელი, როგორიც არის: გალანტერია, მანუფაქტურა, ფეხსაცმელი, მზა-ტანსაცმელი, ტრიკოტაჟი და სხვა, ტარდებოდა ხუთ-ექვს საქონლის გამტარ რგოლში ვიდრე ისინი მიაღწევდა საცალო ქსელამდე. ასე მაგალითად სამომხმარებლო კოოპერაციის ხაზით. მთელი რიგი საქონლის მოძრაობა საცალო სავაჭრო ქსელამდე გვაძლევდა შემდეგ სურათს:



მარტივი ასორტიმენტის საქონელი /შაქარი, მახორკა, ასანთი, საოჯახო საპონი, ფქვილი, მარილი და სხვა./ მოძრაობის პირობებში გამორიცხავენ რამოდენიმე შუალედ რგოლს მაგრამ ორი სამი რგოლის გატარებას ისინიც მაინც ახდენდნენ. მრავალი რგოლიანობამ გამოიწვია მთელი რიგი უარყოფითი ხასიათის მოვლენები, სახელდობრ:

ა/ ხარჯების ზრდა ტვირთის ზედმეტი გარბენისა და მრავალი რგოლების გავლის გამო.

ბ/ საქონლის ბრუნვის შენელება.

გ/ საქონლის ფასის გადიდება დანარიცხების ზრდის გამო.

დ/ დანაკლისების ზრდა /მტვრევა, გაფუჭება და სხვა/.

შრომის და თავდაცვის საბჭოს კომისიის მოხსენებაში საქონლის გატარების ქსელის რაციონალიზაციის შესახებ აღნიშნულია, რომ ერთი სასაწყობო რგოლის გამორიცხვა საქონლის მოძრაობაში, საქონლის ღირებულებასთან შეფარდებით სასაწყობო ხარჯებს ამცირებდა:

ბამბეულის ქსოვილების მიხედვით 0,25%-ით

ტყავ-ფეხსაცმელების საქონლის " ....0,5 %-ით

შაქრის - - - - - - - - - - - " ....2,0 %-ით

გარდა ამისა სატრანსპორტო ხარჯები იზრდებოდა, როდესაც ადგილი ჰქონდა ტვირთის ზედმეტად მოზიდვას გატარების გზებში არსებულ საწყობებში, ასე მაგალითად 1500 კილომეტრის მანძილზე 1 ვაგონზე ბამბეულის ქსოვილებზე სატრანსპორტო ხარჯები იზრდებოდა 120 მანეთით, ხოლო 1 ვაგონზე შაქარზე 223 მანეთით,[1] ტეხილი ტარიფის დროს.

- - - - - - - - - - - - - -

1/ იხ. წიგნი Поддубовский Н, Транантные операции в связи с гендоговорами ст. 8-9

ფასების ზრდას, დანარიცხების გადიდებას. გამოწვეულ შემოღებული არარაციონალური გადაზიდვის გამო, სავაჭრო სისტემისათვის არავითარი სარგებლობა არ მოჰქონდა რადგან ყველა ეს დანარიცხები მიდიოდა იმ ხარჯების დასაფარავად, რომლებიც გამოწვეული იყო საქონლის მიზანშეუწონელი გადაზიდვით. ვინაიდან შემოღებული საქონლის არარაციონალური გადაზიდვა ახდენდა უარყოფით გავლენას სოციალისტური სახალხო მეურნეობის განვითარებაზე, საერთოდ, და კერძოდ საბჭოთა ვაჭრობაზე, პარტიის და ხელისუფლების მითითებით სავაჭრო ორგანიზაციებმა ბრძოლა გამოუცხადეს საქონლის გატარების მრავალრგოლოვან სისტემას.

1924 წელს /იანვარში/ საკ. კ.პ. /ბ/ XIII კონფერენციამ აღნიშნა საქონლის გატარების ზედმეტი რგოლების გაუქმების აუცილებლობა. წამოყენებული იქნა ახალი იდეა მარტივი ასორტიმენტის საქონლის ტრანზიტული წესით გადაზიდვის შესახებ. მართალია პირველ ხანებში /1924-1927 წლებში./ აღნიშნული იდეის განხორციელებას /საქონლის ტრანზიტულად გადაზიდვის შესახებ/ ხელს უშლიდა სავაჭრო ორგანიზაციების დაქუცმაცებული და აღნაგობა/ სავაჭრო ორგანიზაციებს არ ჰქონდა შესაძლებლობა საქონლის ბრუნვის სიმცირის გამო მიეღოთ საქონელი. დიდ პარტიობით /როგორც ქალაქად, ისე სოფლად, მაგრამ 1925 წლიდან 1930 წლამდე სავაჭრო ორგანიზაციების დამსხვილებამ ხელი შეუწყო საქონლის ტრანზიტით გადაზიდვის განვითარებას.

თუ "ტექსტილსინდიკატი" 1924/25 წლებში საქონლის გატარებას აწარმოებდა მხოლოდ რგოლოვანი წესით, 1927/28 წლებ-

ში, ან 72,9%-ს საქონლის ბრუნვიდან აგზავნიდა ტრანსპორტული წესით და 27,1%-ს ჩვეულებრივი წესით. ცალკე საქონლის მიხედვით 1927/28 წლებში ტრანსპორტულად იგზავნებოდა: მახორკა-47,5%-ით, კალოში- 60%-ით შაქარი-33%-ით, სარეცხი საპონი 50%-ით, მცენარეული ზეთი- 80%-ით, ბამბეულის ქსოვილები-27,5% და სხვა.

საერთო საქონლის ბრუნვიდან, ტრანსპორტულად გადაზიდვა უფრო ვითარდებოდა მარტივი საქონლის ასორტიმენტის მიხედვით, ვიდრე რთული ასორტიმენტის საქონლისა. სატრანსპორტო ოპერაციების განვითარებამ და საქონლის გამტარი რგოლების შემცირებამ, ხელი შეუწყო საქონლის ბრუნვის გაზრდას და ხარჯების შემცირებას ვაჭრობის დარგში.

საკ. კ.პ./ბ/ მე-15-ე პარტყრილობამ, აღნიშნა, რომ საწარმოო ძალთა განვითარების ინტერესები მოითხოვს, საშუალებათა ისეთ განაწილებას, რომ რაც შეიძლება დიდი ნაწილი მოთავსებული იქნეს წარმოებაში და რაც შეიძლება ნაკლები საქონლის გამტარ ქსელში, რისთვისაც " ბრუნვის დაჩქარება ვაჭრობაში ზედნადები ხარჯების შემცირებასთან ერთად და თვითეული სავაჭრო ერთეულის მუშაობის შემჭიდროება, გამარტივება, შემოკლება და გასწორება საქონლის გამტარი გზებისა,-წარმოადგენენ ამ ამოცანის გადაწყვეტის ძირითად მეთოდებს."[1]

ამით ყრილობამ მიუთითა სავაჭრო ორგანიზაციებს, რათა მათ სათანადო ყურადღება მიექციათ "საქონლის გატარების გზების გამარტივებას, შემოკლებას და გასწორებას",

- - - - - - - - - - - - - -

1/ Севельев и Поскребышев, Директивы по хоз. вопросам, ст. 418.

რადგან ამას აქვს უდიდესი მნიშვნელობა სოციალისტურ საწარმოო ძალთა განვითარების დარგში. პარტიის მითითება საქონლის გა-მცარი ჯიშების შემოყვანისა და გასწორების შესახებ, სრულებით არ ნიშნავდა სატრანზიტო ოპერაციების მეტისმეტად განვითარებას, რომელიცარა თუ რაციონალური არ იქნებოდა, არამედ, პირიქით დიდ ხარჯებს გამოიწვევდა და ზარალს მოუტანდა არა მარტო სა-ვაჭრო სისტემას, არამედ მთელ სოციალისტურ სახალხო მეურნეობას.

სინამდვილეში თავი იჩინა მავნე პრაქტიკამ. 1930 და 1931 წლებში ძლიერ განვითარდა ტრანზიტულად საქონლის გადაზი-დვის სისტემა. აღნიშნულ წლებში საქონლის ტრანზიტულად გადა-ზიდვამ მიაღწია 82–86%-მდე, ზოგს საქონლის მიმართ და ზოგ ოლქებში და რესპუბლიკებში კიდევ მეტს.

ტრანზიტის მეტისმეტად განვითარებამ მოგვცა არა სასურვე-ლი შედეგები.

ტვირთის გაგზავნა ხდებოდა დაქუცმაცებული პარტიებით, რაც ძლიერ აძვირებდა გადაზიდვის ხარჯებს. ზოგი რესპუბლიკებში (ყირიმის ავ.სსრ, ურალის ოლქი და სხვა.) წვრილი პარტიებით გაგზავნა (ორ ტონამდე) მთელ საქონლის ბრუნვაში შეადგენდა 85%-დე. რკინის გზის ტარიფი აგებული იყო შემდეგნაირად: ოთხტონამდე ტვირთის გაგზავნის ტარიფი გამოითვლებოდა 1-ლი კლასის მიხედვით, ხოლო ოთხტონაზე მეტი გაგზავნა გამოიანგარი-შებოდა 21 კლასით.

ტვირთის გადაზიდვა 2000 კილომეტრის მანძილზე სატარი-ფო განაკვეთით 1 ტონაზე იანგარიშებოდა, იმ შემთხვევაში,

როდესაც ცვეთი შეადგენდა:

4-ტონამდე ....235,30 მან.

8-ტონამდე ....145,20 "

განსხვავება 90,10 მან.

მარტო მომხმარებლის კოოპერაციაში გასაგზავნი ოდენობის ნა-ყოფნადურად დამსხვრევება, ძლიერად მოქმედება ეკონომიას მი-ლიონ მანქანებში.

დატვირთულების პარტიობით გავლენას, რომელიც გამოწვეული იყო ცვალებადი მეცნიერულ განვითარებით, გარდა შემოღებულ-ლი ვარსკვლავი მხარისა ჰქონდა კიდევ სხვა ნაკლი, საბურავის გადამდების გაბანგრძლივება, როგორც ცნობილია, ჩვენის გზა არ გაავსებენ ვაგონს ორი-სამი კიპით ერთი რომელიმე მისამა-რთის მიხედვით, არამედ მას ავსებს სხვა და სხვა მისამარ-თით გასაგზავნი ტვირთით. მოძრაობის პროცესში ვაგონს უხდე-ბა გაჩერება სადგურებში მისამართების მიხედვით ტვირთის [illegible] გადასატვირთად, რაც რასაკვირველია აბანგრძლივებს ვაგო-ნის მოძრაობას, მით უფრო მცირე და მცირე, რაც უფრო მეტი მანძილი აქვს გასარბენი ტვირთს.

წვრილი პარტიობით გადაზიდვა მსხვილთან შედარებით გვა-ძლევდა შემდეგ სურათს:

მანძილი კმ/მატარებლ. / გასაგზავნი საქონელი.	400	500	600	700
სავაგონო პარტია	22 დღე	28 დღე	34	40
წვრილი პარტია	30 "	38 "	46	53
განსხვავება	8 "	10 "	12 დღე	13 დღე

ეს იწვევდა საქონლის ბრუნვის შენელებას, და ამით გამოწვეული ხარჯები უარყოფით გავლენას ახდენს დაგროვებაზე.

შეუთანხმებელი არარაციონალური ტრანზიტული გადაზიდვა იწვევდა სხვა დეფექტებსაც, სახელდობრ:

ა/ საცალო ქსელი ვერ ახერხებდა ჰქონდა ქსელში, ფართო საქონლის ასორტიმენტი, ბ/ საქონელი გზაში დაგვიანების გამო ხშირ შემთხვევაში არა თავის სეზონის მიხედვით აღწევდა საცალო ქსელში, გ/ მრეწველობას ურთულდებოდა საქმიანობა წვრილი პარტიობით საქონლის გაგზავნის გამო, მრავალი მისამართის მიხედვით და სხვა.

ტრანზიტის ასეთი მიზანშეუწონელი განვითარებამ, რომელმაც მიაყენა დიდი ზიანი სახალხო მეურნეობას და კერძოდ საბჭოთა ვაჭრობის გაშლას, [illegible] ~~[illegible]~~ [illegible] ~~[illegible]~~.

სამომხმარებლო კოოპერაციაში მოქალაქეებული მაჩვენებლები ნეკრასოვი 1929 წელს ადასტურებენ მაინც ამის საქონლის მოძრაობის დარგში. ისინი ქადაგებდნენ საქონლის ტრანზიტული წესით მოძრაობის მეტისმეტ განვითარებას. მათი აზრით ისეთი რთული ასორტიმენტის საქონლის ~~[illegible]~~ მიმართაც კი, როგორიც არის მანუფაქტურა, წინასწარი შეკვეთის სისტემა უზრუნველყოფს რაც შეიძლება მეტად ტრანზიტის ფართო გამოყენებას, ფაბრიკებიდან და ქარხნებიდან პირდაპირ კოოპერაციულ ქსელში*.

~~[illegible]~~

~~1. Некрасов Н.В. Пути сокращения [illegible] складских расходов стр. 27-28~~ изд. 29г

[illegible] ~~(ten typed lines struck through in ink)~~

მთელ რიგ საქონლის გადასროლას ისარისამზადებლად ხოლოდის უშუალოდ ფაბრიკის ცენილან ლუქანში-ტაბლიზე.

მაღაზიებს, ნასაკუნჩევლის, კარგად ჰქონდათ მეცნებული დაქუცმაცებული პარტიობით ცრასნიოს მეცისმეცად განეითარების ლიდი უარყოფითი მხარე, რისთვისაც მოითხოვენ ასეთ მაღაზიებში ღონისძიებათა გატარებას.

1930 წლის 21 დეკემბრის საკ.კ.პ. (ბ) ცეკას და საკონტროლო კომისიის გაერთიანებულ პლენუმმა, აღნიშნა რა სამომხმარებლო კოოპერაციაში ბიუროკრატიზმის, "ნეპანური ხელის", თვითდინებების დაპრაქტიკაში ოპორტუნიზმის არსებობა, რომელიც ჰქმნის საქონლის ჩამორჩენას, საქონლის დეფიციტის არსებობის პირობებში, დაადგინა: "კოოპერაციამ უნდა მიაღწიოს საქონლის სწრაფად დაყვანას, ფაბრიკა-ქარხნების საწყობებიდან მომხმარებლამდე, და გადაჭრით უნდა დაიცვას ნორმების წინაშე საქონლის ასორ-

- - - - - - - - - - - - - - - -

~~1/ [illegible] გვ. 20~~

~~2/ [illegible] გვ. 20~~

~~3/ [illegible] გვ. 18~~

ტიმენტის მაქსიმალურად შეგუება მომხმარებელთა მასის მოთ-ხოვნილებებთან."[1]

საკ.კ.პ./ბ/ ცეკას, სახკომსაბჭოს და ცენტროსოიუზის 1931 წლის 12 მაისის მომართვაში აღნიშნა, რომ "სამომხმარებლო კოოპერაციის ეხლანდელ მუშაობაში ძირითად ნაკლად ითვლება, მოუქნელობა და ბიუროკრატიზმი, რომლებიც ქმნიან საქონლბრუ-ნვის გაყინვას, რის შედეგად ხშირად ხელოვნურად იქმნება უსა-ქონლობა საქონლის ნაშთების მნიშვნელოვანი მარგის დროს საწყო-ბებში"[2].

საქონლის გაცარების ხშირად მოწესრიგებისათვის საჭირო იყო მთელ რიგ ოლქებში და რესპუბლიკებში საბითუმო ბაზების ქსელის გაშლა. აღნიშნული საკითხის მოგვარებისათვის 1932 წელს, მარტში სავ. სახკომსაბჭოს მიერ გამოცემული იქნა დადგენილება, რომლის მიხედვით მომარაგების, სატყეო მრეწველობის, მსუბუქი მრეწველობის და მძიმე მრეწველობის კომისარიატებს დაევალათ სასწრაფოდ შეექმნათ საბითუმო ბაზების ქსელის გაშლას, საბჭოთა კავშირის მასშტაბით. ამავე კომისარიატებს დაევალა აგრეთვე ფართო მოხმარების საქონელთა განა-წილების საკითხის დამუშავება სამრეწველო წარმოებებიდან, ოლქებში არსებულ სამრეწველო საბითუმო ბაზებში და ცენტრალიზებუ-ლი გაგზავნა მეტად მსხვილ საცალო ორგანიზაციებში.[3]

საქონლის ჩაწოლა გზებში და ვაჭრობის შეფერხება მთელ რიგ საქონელზე გამოწვეული იყო აგრეთვე საქონლის მექანიკუ-რი განაწილებით, რაც აბრკოლებდა საბჭოთა ვაჭრობის ზრდას

1/ Савельев и Поскребышев, Директивы ВКП/б/ по хоз.вопросам ст. 804.
2/ Там же, стр. 845
3/ Партия и Правительство о советской торговле стр. 54.

1931 წლის ოქტომბრის საკ. კ.პ. /ბ/ ცკას პლენუმის დადგენილებაში ვკითხულობთ:

„საბჭოთა ვაჭრობის ქსელის მთავარ ნაკლოვანებებს შორის წარმოადგენს სავაჭრო-კოოპერატიული აპარატის მუშაკების მნიშვნელოვანი ნაწილის უუნარიანობა და შეუძლებლობა გადავიდეს საქონლის მექანიკური განაწილების ჩვევებიდან საბჭოთა ვაჭრობის ქსელის ჩვევებზე"[1].

საქონლის მექანიკური განაწილების დროს მხედველობაში არ იყო მიღებული რაიონის მოთხოვნების ხასიათი, რის გამო ერთ რაიონში ჩაწოლილ საქონელზე დიდი მოთხოვნილება იყო სხვა რაიონში. საქონლის ჩაწოლას ხელს უწყობდა აგრეთვე იძულებითი ასორტიმენტის პრაქტიკა.

ამის შესახებ საკ. კ.პ./ბ/ ცკას 1932 წლის სექტემბრის პლენუმმა აღნიშნა:

„...სავაჭრო აპარატის მუშაობაში დღემდე კიდევ არ არის აღმოფხვრილი ცენტრალური კომიტეტის მიერ რიგ გადაწყვეტილებებში აღნიშნული ყველა ნაკლოვანება. ამას ადასტურებს ერთ ადგილზე დიდძალი საქონლის დაგროვების ფაქტები იმ დროს, როდესაც ეს საქონელი აკლია სხვებს, რაც წარმოადგენს საქონლის მექანიკურად განაწილების და ცალკე რაიონების მოთხოვნილებათა არა საკმაოდ გათვალისწინების შედეგს; საქონლის ბრუნვის შენელების ფაქტები, იძულებითი ასორტიმენტის გამოყენება"[2].

საქონლის დაყვანისადმი სათანადო ყურადღების მიუქცევლობა და საბითუმო ბაზების არა სწორი მოთავსება იწვევდა საქონლის შემხვედრ გადაზიდვებს და საქონლის მოძრაობის შე-

---

1/ Резолюции Октябрьского пленума ЦК ВКП/б/ 1931г.
2.) საკ. კ.პ.(ბ) ცკას სექტემბრის 1932 წლის პლენუმის რეზოლუციები, [illegible]

ჩერჩებას. "მთელ რიგ შემთხვევებში საქონელი, რომელიც უშუალოდ უნდა მიდიოდეს საცალო სავაჭრო ქსელში, იგზავნებოდა ბაზრებში, რაც ისე როგორც საქონლის არა დამაკმაყოფილებელი განაწილება მრეწველობისა და სავაჭრო სისტემის ბაზების ცალკე რაიონებში, იწვევს შემხვედრ გადაზიდვებს და აძვირებს საქონლის მოძრაობას".[1]

ჰქონდა რა უდიდესი ნაკლი საქონლის მექანიკურ გზავნას, მისი აღმოფხვრისადმი უდიდეს ყურადღება იყო მიპყრობილი "......ჩვენ მოგვიხდება,- ამბობს ამხანაგი სტალინი,- გადაჩვევა ვაჭრობის მუშაკთა არა ჯანსაღ ჩვეულება-საქონლის მექანიკური განაწილებისა, მოგვიხდინა ასორტიმენტის მოთხოვნების და მომხმარებლის მოთხოვნების უგულებელყოფის ლიკვიდაცია, მოგვიხდინა საქონლის მექანიკური გზავნის, ვაჭრობაში გაუპიროვნების ლიკვიდაცია".[2] ადგილი ქონდა იმასაც, რომ საქონელი სეირნობდა "საქონელგამტარი ქსელის ბიუროკრატიულ ხვეულებში მომხმარებლის გვერდის ავლით" /ი. სტალინი/ საქონლის სწორად დაყვანის მიზნით პარტიის ცეკასა და მთავრობის მიერ განსაკუთრებული დირექტივები მიეცათ სავაჭრო ორგანიზაციებს, ჩამოყალიბდა სარაიონთაშორისო და სარაიონო მთელი რიგი ბაზებისა და სხვა.

სამომხმარებლო კოოპერაციის როგორც საბითუმო ისე საცალო ვაჭრობის გარდაქმნის დარგში დიდი როლი შეასრულა სა.კ.პ./ბ/ ცეკასა და სახკომსაბჭოს 1935 წლის 29 სექტემბრის დადგენილებამ" სამომხმარებლო კოოპერაციის მუშაობის შესახებ სოფლად"

- - - - - - - - - - - - - - -

1/ სა.კ.პ./ბ/ ცეკას სექტემბრის 1932 წლის პლენუმის რეზოლუციები.

2/ ი. სტალინი, ლენინიზმის საკითხები გვ. 679.

აღნიშნული დადგენილებით ხორცის კომბინატები საზოგადოების ძირითად მომარაგებულ ორგანოდ /გარდა მყარი ნარჩენებიან ოლქუბისა, ჩეხმეტლიკებისა და ოჯახებისა/ გახდა რაიკავშირები. ხორცის კომბინატებს უფლება მიეცათ აგრეთვე შეესყიდათ საქონელი მაღლობზე სახელმწიფო მეურნეობის ბაზებიდან.

საკ. კ.პ. /ბ/ ცკ-XVII ყრილობა განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევს საბჭოთა ვაჭრობის შემდგომ გაშლას. ამხანაგმა სტალინმა საკ.კ.პ./ბ/ ცკ-ის საანგარიშო მოხსენებაში ამავე ყრილობაზე აღნიშნა დეფექტები საქონლის გავრცელების დარგში. „ჩვენში ყოფილა შემთხვევები, როდესაც საქონელი და პროდუქტები ბევრი ყოფილა, მაგრამ არა თუ მომხმარებლამდე ვერ აღწევდა, არამედ წლობით განაგრძობდა ხეტიალს ვერწყრილებზე საქონლის გამტარი ქსელის ბიუროკრატიულ ბრუნვებში-მომხმარებლის ცხვირის აქეთ".[1]

მიუთითებს რა შემდეგში ამხანაგი სტალინი საკაჭრო ბაზებისა და მაღაზიების ქსელის გაშლაზე აღნიშნავს „საჭიროა რომ ამ ბაზების, მაღაზიების და ფარდულების არსებობა შეუჩერებლივ აწვდიდნენ საქონელს ყოველგვარი წარმოების ადგილიდან მომხმარებლამდე".[2]

მიუხედავად ამხანაგ სტალინის მითითებისა პრაქტიკაში მაინც ადგილი ჰქონდა და ნაწილობრივ ეხლაც აქვს ადგილი საქონლის წარმოებიდან მოხმარების სფერომდე არარაციონალური მოძრაობას.

ეს გარემოება აიხსნება იმით, რომ ხალხის მტრებმა [illegible]-ტროცკისტთა და სხვა ჯურის ფაშიზმის აგენტებმა

- - - - - - - - - - - - -

1/ ი. სტალინი, ლენინიზმის საკითხები გვ. 677

2/ იქვე გვ. 678.

დიდი ზიანი მიაყენეს საბჭოთა ვაჭრობას, საქონლის გაცვლი-ბის დარღვით არასწორად აძლევდნენ საქონელს მიმართულებას, ახაქონლებდნენ საწყობებს, მალავდნენ საქონლის გადაზიდვის მან-ძილს, აჩერებდნენ საქონელს გზებში და სხვა. რაც უარყოფით ზე-გავლენას ახდენდა სახალხო მეურნეობაზე და კერძოდ საბჭოთა ვაჭრობაზე.

საქონლის არა სწორი მოძრაობა უნდა მივაწეროთ აგრეთვე იმ სამეურნეო მუშაკთა ცუდ მუშაობას, რომლებიც დაკავშირე-ბულნი არიან აღნიშნულ საქმიანობასთან და რომლებმაც "ჯერ კიდევ არა საკმაოდ შეითვისეს ბოლშევიკური ხელმძღვანელობის სტილი" 1/ /ბერია/.

1939 წლის 1-ლი კვარტალის მონაცემები გვაძლევს არასასურ-ველ სურათს საქონლის მოძრაობის დარგში. ადგილი აქვს შემხვედრ, დაბრუნებითი და შორეულ გადაზიდვებს. არარაციონალური გადაზიდ-ვა მთელ რიგ საქონლის მიხედვით, იწვევს მეტად ხარჯების გაღებას, რამდენიმე ათასეული მანეთობით, ასე მაგალითად:

მამაკაცის შალის კოსტიუმები და შარვლები /მოზრდილთათვის და მცირეწლოვანთათვის/ იზიდებოდა თბილისიდან სმოლენსკში, მაშინ როდესაც აქეთკენ საქონელი, სმოლენსკიდან იზიდებოდა თბილისში. ტვერიდან და თბილისიდან მამაკაცის და ბავშვების ბამბეულის კოს-ტიუმები იზიდებოდა მოსკოვში ამავე დროს აქეთკენ ნაწარმი იზი-დება მოსკოვიდან თბილისში. მეკაუჩუკე ფეხსაცმელის არარაციონალუ-რი მოძრაობა სა.კ. ვაჭრობის სახალხო კომისარიატის საკვლევ-სამეცნიერო ინსტიტუტის გამოანგარიშებით ართმევს ტრანსპორტს ყოველ კვარტალში 610 ათას ვაგონ-კილომეტრს. წლიურად კი 2.440 ათას-ვაგონ-კილომეტრს. გადასახადი ტარიფის მიხედვით კვარტალუ-

- - - - - - - - - - - - -

1/ სა.კ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობაზე წარმოთქმული სიტყვიდან.

რაც შეადგენს 868 ათ. მანეთს, წლიურად კი 3452 ათ. მანეთს. როსტოვის ქარხნის საოჯახო საპონი იგზავნებოდა სტალინოში და ვოროშილოვგრადში, მას გზაზე ხვდებოდა მოსკოვის საპონი, რომელიც იგზავნებოდა თბილისში, მაშინ, როდესაც ამიერ-კავკასიის და ჩრდილოეთ-კავკასიის ქარხნებს სავსებით შეუძლიათ დააკმაყოფილონ ადგილობრივი მოთხოვნილება. ნოვოსიბირსკიდან საოჯახო საპონი იგზავნებოდა ომსკის ოლქში, ხოლო მოსკოვიდან ხაბაროვსკში, მაშინ როდესაც ნოვოსიბირსკის და ყაზანის ახლო არსებობს საპნის ქარხნები.

საოჯახო საპნის რაციონალური მიწოდება საკვლევ-სამეცნიერო ინსტიტუტის გამოანგარიშებით მოგვცემს ეკონომიას ერთ წელიწადში 17.258,6 ათას ტონა-კილომეტრს ტრანსპორტზე და 287,7 ათ. მანეთს ტარიფის მიხედვით.

არა რაციონალური მოძრაობის ფაქტებს ა.წ. I-ლ კვარტალში ადგილი ჰქონდა სხვა საქონლის მიმართაც.

ეკონომია, რომელიც შეგვეძლია შეგვექმნა საქონლის რაციონალური მოძრაობის მოწესრიგებით, მნიშვნელოვანია, ის ~~[illegible]~~ გამოითვლება მილიონებით, როგორც ტონა-კილომეტრებში ისე მანეთებში. ამიტომ საკითხის ღრმად დამუშავება დიდ სარგებლობას მოუტანს როგორც სახალხო მეურნეობის შემდგომ აღმავლობას საერთოდ, ისე საბჭოთა ვაჭრობის შემდგომ გაშლას.

მიზეზები, რომლებიც იწვევენ საქონლის არარაციონალურ მოძრაობას წარმოებიდან ~~[illegible]~~ მრავალია. ამიტომ ამ საკითხის სწორად დამუშავება დაკავშირებულია ყველა ფაქტორების დეტალურ ანალიზზე, რომლებიც უშუალოდ თუ შუალობით დაკავშირებულნი არიან მასთან. ამ შემთხვევაში მივიღებთ საკითხის სწორად გადაჭრას.

მესამე ხუთწლედის საქონლის ბრუნვის გეგმის შესრულება და გადაჭარბებით შესრულება დიდ ამოცანებს უყენებს საბჭოთა ვაჭრობას, საქონლის რაციონალური მოძრაობის მოწესრიგების დარგში.

როგორც ზევით აღვნიშნეთ, მესამე ხუთწლედის სახალხო მეურნეობის გეგმის მიხედვით სახელმწიფო-კოოპერატიული საქონლისბრუნვის მოცულობა იზრდება 126 მილიარდ მანეთიდან / 1937 წლის/ 206 მილიარდ მანეთამდე/ 1942 წელს/ ე.ი. 80 მილიარდი მანეთით შედარებით მეორე ხუთწლედის უკანასკნელ წელთან.
„ მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობის აღმავლობასთან ერთად,- ამბობს ამხანაგი სტალინი,- ჩვენს ქვეყანაში იზრდება საქონლის ბრუნვაც"/1/. ისეთი უამრავი საქონლის მიზანშეწონილად დაყვანა წარმოებიდან მომხმარებლის ოჯახამდე, რომელიც აღნიშნულია მესამე ხუთწლედის გეგმაში ფრიად აქტუალური მნიშვნელობისა.

საკ.კ.პ./ბ/ მე-18 ყრილობამ, აღნიშნა მთელი რიგი ნაკლოვანებებისა, რომელთაც ადგილი აქვს საქონლის მოძრაობის დარგში წარმოებიდან მომხმარებლამდე.

„ უკრაინულ შაქარს ამბობს ამხანაგი მიკოიანი მე-18 ყრილობაზე,-5-6 ათასი კილომეტრის მანძილზე ვეზიდებით და ის შორეულ აღმოსავლეთამდე აღწევს. ივანოვის და მოსკოვის საფეიქრო ნაწარმს ათასობით კილომეტრ მანძილზე ვეზიდებით და ა.შ." ამხანაგ მიკოიანს მოჰყავს აგრეთვე მთელი რიგი შემხვედრ გადაზიდვის მაგალითები, და შემდეგ აღნიშნავს რომ „შეიძლება კიდევ ურიცხვი რაოდენობით მოვიყვანოთ ამგვარ არარაციონალური გადაზიდვათა ასეთი მაგალითები".

- - - - - - - - - - - - - - - -

1/ი.სტალინი, საანგარიშო მოხსენება პარტიის XVIII ყრილობაზე საკ.კ.პ./ბ/ცეკას მუშაობის შესახებ გვ.33. ქართული გამოცემა.

საქონლის ნატურალურად გაცარება, დაჩქარებით აღმოფხვრა იმ ნაკლოვანებათა, რომლებსაც ადგილი აქვს ამ დარგში, საჭი-როებს მავნებლობის შედეგების სწრაფ ლიკვიდაციას და აგრეთვე სოციალისტურ მეურნეობის გეგმიური შესაძლებლობის სრული გამო-ყენებას. ამ საქმის მოგვარებისათვის ჩვენში სრული შესაძლებ-ლობა არსებობს.

თ ა ვ ი   მ ე ო რ ე

საქონლის გაცვლის ბუნება კაპიტალისტურ მეურნეობაში და მის პრინციპიალური განსხვავება ს.ს.რ. კავშირის საქონლის გაცვლის ბუნებისაგან.

როგორც ზევით აღვნიშნეთ, პროდუქციის წარმოებიდან მოხმარებამდე დაყვანა აუცილებელია კაცობრიობის განვითარების ყველა წყობილების დროს. სხვა და სხვა საზოგადოებრივ წყობილებაში პროდუქციის მოძრაობა ღებულობს ერთი-მეორისაგან განსხვავებულ ხასიათს: ეს განსხვავება მით უფრო დიდია, რაც უფრო ღრმაა განსხვავება თვით საზოგადოებრივ წყობილებათა შორის.

სოციალისტური საზოგადოებრივი წყობილება პრინციპიალურად განსხვავებულ სხვა საზოგადოებას წარმოადგენს ვიდრე კაპიტალისტური საზოგადოება. სსრ კავშირის სახალხო მეურნეობის განვითარება მიმდინარეობს სახელმწიფო სახალხო-სამეურნეო გეგმის მიხედვით. კაპიტალისტური მეურნეობა, კაპიტალისტური საზოგადოების [illegible] და ანარქიულ მოძრაობის გამომხატველია. აქედან გამომდინარე ცხადია, რომ საქონლის მოძრაობის პროცესი კაპიტალისტურ მეურნეობაში სხვა ბუნებისაა და პრინციპიალურად განსხვავდება სსრ კავშირში არსებულ საქონლის მოძრაობის ბუნებისაგან. მართალია მოძრაობის ობიექტი-საქონელი და ამ საქონლის მოძრაობის პროცესს ადგილი აქვს კაპიტალისტურ მეურნეობაშიაც და სსრ კავშირშიაც, მაგრამ მათ შორის არის ძირფესვიანი განსხვავება. არ უნდა დავივიწყოთ, რომ სახელწოდებათა ერთნაირობა <u>ა რ ნ ი შ ნ ა ვ ს</u> მათი ბუნებათა და დანიშნულებათა ერთგვარობას.

სამრეწველოებაში არსებული საწარმოო ძალების განვითარების დონე და მისი ხასიათი საფუძვლად უდება საქონლის მოძრაობის პროცესის განსაზღვრას.

წარმოების განვითარების განსაზღვრულობა, კაცობრიობის განვითარების პირველ საფეხურზე პროდუქციის გადანაცვლებას მოიცავდა მცირე მანძილით, პრიმიტიული სატრანსპორტო საშუალებებით.

სამრეწველოების შემდგომი განვითარება, წარმოების გაფართოება იწვევს პროდუქციის გადაზიდვების მანძილის ზრდას გაუმჯობესებული ტრანსპორტით. საშუალო საუკუნეებში პროდუქციის ნაწილი იზიდებოდა სახელმწიფოს საზღვრების გარედ, რამოდენიმე ასეული კილომეტრის მანძილზე, უკეთესი ტრანსპორტით ვიდრე წინაარსებულ სამრეწველოებში, მაგრამ პროდუქციის უმნიშვნელო ნაწილი მაინც რჩებოდა ადგილობრივი მოხმარების საგნად.

წარმოების მნიშვნელოვანი განვითარება კაპიტალისტური მეურნეობის დროს, ძლიერ ადიდებს საქონლის მოძრაობის მანძილს, განვითარებული ტრანსპორტით. საქონელი, დამზადებული უამრავი რაოდენობით, დედამიწის ყველა კუთხეში ეძებს გასაღების ბაზარს, მას სრულებით არ აღშფოთებს დიდი მანძილის გარბენა.

" კაპიტალისტური წარმოების წესი...,-ამბობს მარქსი,- -ადიდებს სამრეწველოებრივი შრომის, ცოცხალისა და გასაგნობრივებულის იმ ნაწილს, რომელიც საქონელთა ტრანსპორტზე იხარჯება, ადიდებს ჯერ ერთი იმით რომ პროდუქტთა დიდ უმრავლესობას საქონლად აქცევს და, შემდეგ, იმით, რომ შორეულ ბაზრე-

ბს აჭურინებს ადგილობრივ ბაზრების ადგილს"[1].

გამწვავებული კონკურენციული ბრძოლა იძულებულს ხდის ყველა მწარმოებლებს"... უსაზღვროდ აფართოვოს თავისი წარმოება, გადალახოს მონაცვეთი სახელმწიფოს საზღვრები, ეძიოს ახალ-ახალი ბაზრები იმ ქვეყნებში, რომელნიც ჯერ კიდევ არ არიან ჩართული საქონლის კაპიტალისტურ ბრუნვაში"[2].

კაპიტალისტურ მეურნეობაში საქონლის მოძრაობის პროცესის ბუნების ახსნისათვის, ხსენებულიდან არ არის საკმარისი მარტო მისი დიდი მანძილის გავლის /რაოდენობრივი მხარის/ დასახელება. მისი ბუნების ახსნისათვის მთავარი არის ის, რომ საქონლის მოძრაობის პროცესი არის მოუწესრიგებელი, სტიქიური, და დაკავშირებული მაღალი მოგების მიღების სურვილთან.

კონკურენციის თანდათანობითი ზრდა, ვაჭარ კაპიტალისტების მისწრაფება მაღალი მოგების მიღებისაკენ აძლიერებს ანარქიულ მდგომარეობას საბაზრო ურთიერთობაში.

კაპიტალიზმის იმპერიალისტურ სტადიაში უფრო და უფრო იზრდება, ".....მონოპოლია, გამომდინარეობს რა თავისუფალი კონკურენციიდან, არ სპობს ამ უკანასკნელს, იგი არსებობს მის ზევით და მის გვერდით, რითაც იწვევს მრავალ მწვავე და დიდ წინააღმდეგობებს, უთანხმოებასა და კონფლიქტებს"[3].

კრიზისები კაპიტალისტურ ქვეყნებში ამწვავებს კაპიტალისტურ მეურნეობის უწესრიგო მხედველობას საქონლის დაყვანამდე ~~[illegible]~~. იზრდება რეგულიარობა ორგანიზაციების ნაწარმოებიდან მომხმარებლამდე, იზრდება გზები საქონლის გადაზიდვის, ადგილი აქვს მასიურა

- - - - - - - - - - - - - - - - - -

1/ კ.მარქსი, კაპიტალი ტ.II გვ. 119

2/ ლენინი, ტომი II გვ. 100.

3/ ლენინი, რჩეული ნაწერები ტომი III გვ. 73.

შემხვედრი და დაბრუნებითი გადაზიდვებს. არსებობენ უამრავი შუამავალთა რიგები წარმოებასა და მომხმარებელს შორის; მსხვილი, საშუალო და წვრილი ბითუმად მოვაჭრეებისა. ბევრ შემთხვევაში საქონელი რამოდენიმეჯერ იყიდება და გაიყიდება, მაგრამ ის არ განიცდის ნამდვილ მოძრაობას, არამედ ხელიდან ხელში გადადის რომელიმე კაპიტალისტის საწყობში. ასე რომ მთელი რიგი საქონლის /მოძრავი/ ყიდვა-გაყიდვას თან არ ახლავს მისი ნამდვილი მოძრაობა. ~~[illegible]~~

საქონლის მოძრაობის მოუწესრიგებლობის დამახასიათებელი მაგალითი კაპიტალისტურ ქვეყნებში, მოჰყავს ენგელსს "ელბერფელდელების სიტყვებში".

" დაფიქრდით რამდენის ხელში უნდა გაიაროს თვითეულმა პროდუქტმა, — ამბობს ენგელსი, — ვიდრე ის ხელში ჩაუვარდეს ნამდვილ მომხმარებელს. დაფიქრდით რამდენი სპეკულიანტები და ზედმეტი შუამავლები იჭყლიტებიან მწარმოებელსა და მომხმარებელს შორის. ავიღოთ მაგალითისათვის ბამბის კიპა, რომელიც მზადდება ჩრდილოეთ ამერიკაში. კიპა გადადის პლანტატორის ხელიდან კომისიონერის ხელში მისისიპის რომელიმე სადგურზე. შემდეგ ის მიცურავს ქვევით მდინარით ახალ ორლეანამდე. აქ ის იყიდება მეორეჯერ, რადგან ის კომისიონერმა იყიდა პლანტატორისაგან, იყიდება დავუშვათ სპეკულიანტზე, რომელიც ისევ ყიდის ექსპორტიორზე. კიპა იგზავნება მაგალითად ლივერპულში, სადაც ისევ მას ხელს უწვდის გაუმაძღარი სპეკულიანტი და მისკენ იზიდავს. ვაჭარი ხელახლა ყიდის მას კომისიონერზე, რომელიც ყიდულობს მას დავუშვათ გერმანული სახლისათვის. ამრიგად კიპა მოგზაურობს როტერდამში, რეინზე ზევით

რენტზე და კიდევ ათეული ექსპლოატატორების ხელში გადადის, ლიკვიდობით დაიგირავება და გადაიგირავება და ბოლოს ის ხელში ვარდება არა მომხმარებელს, არამედ ფაბრიკანტს, რომელიც უპირველესად გარდაქმნის ამას მომხმარებლისათვის ვარგის მდგომარეობაში...............მაშინვე ის გადადის ბითუმად მყიდველის ხელში, რომელიც ჰყიდის მას საცალო მოვაჭრეზე, უკანასკნელი დაბოლოს საქონელს აწვდის მომხმარებელს ....ნუ თუ არ არსებობს უფრო მარტივი და იაფი გზა ბამბის კიპის ნაცახავი ამერიკიდან გერმანიაში და მისგან დამზადებული საქონლის საბოლოო მომხმარებლის ხელში, ვიდრე ეს მოწყობილი გზა ათეული გადილებისა, ასჯერადი გადაყვანისა და გადაზიდვისა უფრო მაღამდებან მეორეში". [1]

ასეთი ზედმეტი საქონლის გადამიდეულში არ არის ყოვლისმომცველი ვაჭრობა კაპიტალისტისათვის თუ ის იძლევა მოგების უზრუნველყოფის შესაძლებლობას. მაგრამ საერთაშორისო ბაზრების ზრდა დაკავშირებულია ფასების ზრდასთან, რომელიც მძიმე ტვირთად აწვება მშრომელ მოსახლეობას. "კაპიტალიზმის ბატონობა არ ღირდება მისი გადამიდეულის გარეშე. ყველა ის ცვლილება, რომელიც შესაძლებელია გადამიდეთ მოხდეს პირობებში თავისუფლად, მუნიციპალური კანონისა, ან წარმოიდგენს წინასწარ კანონმდებლობას საქონლის ფასებს, არამედ აუცილებელ ბორკილს" [2]

კაპიტალისტური მეურნეობის განვითარება იწვევს ზედმეტი ვაჭრობის ზრდას, რომელიც მეურნეობის ისე მძიმე ხასიათს, ეს გარემოება იწვევს მშრომელი მოსახლეობის ცუდ მდგომარეობის ზრდას.

- - - - - - - - - - - - -

[1] Маркс и Энгельс, сочинения т. Ⅲ ст. 274-275
[2] მარქსი, კაპიტალი ტ. II გვ. 1?7

იმპერიალისტურ ეპოქაში, იღებს რა საქონლის მოძრაობა უფრო ნათელ ხასიათს, შრომის ხარჯვა საქონლის მოძრაობის პროცესში, კიდევ უფრო იზრდება, ამით უფრო მეტად დიდდება მწარმოებელი მოსახლეობის აუტანელი მდგომარეობა.

" ნორმით განვითარებული შრომა იკარგება ფუჭად,-ამბობს ლენინი,-ამ ვამაც კაპიტალისტური წარმოების ქაოტურობის გამო; რამდენი იკარგება ერთ წელს მასალის გადაგდებაზე ფაბრიკანტებსადმი ახლოს მყოფელეთა და გადამყიდველთა მეშვეობით ბაზრის მოთხოვნილებათა არ ცოდნის გამო არა მარტო ერთ, არამედ თვით პროდუქტები იკარგებიან და ფუჭდებიან. ხოლო დროსა და შრომის დაკარგვა მზაპროდუქტის მიწოდებაზე მომხმარებლისათვის, ვამრავ წვრილ მუშაკელთა მეშვეობით, რომელთაც აგრეთვე არ შეუძლიათ იცოდნენ მყიდველების მოთხოვნილებანი და აკეთებენ არა მარტო მრავალ მელმეს მოძრაობებს, არამედ აგრეთვე მელმეს მეწვრილეველებს, გამგზავრებებს და ასე შემდეგ და ასე ამგვარად".[1]

თვით ბურჟუაზიული ეკონომისტებს არ შეუძლიათ დაფარონ. ის ვრცელი შრომის მფლანგველობა, რომელიც გამოწვეულია საქონლის მოუწესრიგებელი მოძრაობით კაპიტალისტურ ქვეყნებში. ბეზხვეტი და დაბრუნებითი გადაზიდვის უამრავი ფაქტები, რომლებსაც ადგილი აქვს კაპიტალისტურ ქვეყნებში მეტისმეტად აძვირებს საქონლის მოძრაობის პროცესს. ამერიკელი ბურჟუაზიული ეკონომისტი ს. ჩეიზი აღნიშნავს"თუ ვინმე თვითმფრინავიდან მოისურვებდა გამოეხსნა გზა, რომლის მიხედვით მოძრაობს საქონელი, ასევე პატარებში მწარმოებელი. აქ დან მიიღებდა ბ-ნი მას დაინახავდა მოუწესრიგებლობა უარი ეტყვა ამ ამოცანაზე თუ

- - - - - - - - - - - - - - -

[1] Ленин, том. [illegible] стр. 248.

შან არ უნდა თვალების დახუჭვება და კისრის მოგრეხა".[1]

ჩეიზს მოჰყავს მთელი რიგი ფაქტები, საქონლის შემხვედრ, დაბრუნებითი და მორეული გადაზიდვის შესახებ. ის ამბობს, რომ ხელის შეთით დატვირთულმა ვაგონმა ენდერკლიფიდან ბარინამდე ნიუ-ჯერსეიში უნდა გაიაროს 13,5 მილი მანძილი. ფაქტიურად ეს ვაგონი გადის ენდერკლიფიდან ბარინამდე 179,5 მილს და მოგზაურობს 4 დღე. შემდეგ ვაგონმა ენდერკლიფიდან კინგსტონამდე, რომელთა შორის დაშორება 42 მილია, [illegible] დანიშნულების სადგურამდე 187,5 მილი. ~~[illegible]~~

ნახშირით დატვირთული ვაგონი მიდის ჩიკაგოში და ჩიკაგოდან კვლავ ბრუნდება და შემდეგ ისევ ჩიკაგოში მიდის.[2]

ნახშირი გვაძლევს შემხვედრ გადაზიდვის კლასიკურ მაგალითს ამბობს ჩეიზი, მაგრამ ის არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება ჩაითვალოს "უნიკალურ მაგალითად".[3]

ყოველივე ეს გამოწვეულია კაპიტალისტური მეურნეობის ანარქიული მდგომარეობით, კაპიტალისტებს შორის არსებული კონკურენციული ბრძოლით, ცალკე კაპიტალისტების მისწრაფებით მეტი მეტი მოგების მიღებისაკენ. რკინიგზის მფლობელები მოგების მიღების წყურვილის გამო ცდილობენ რაც შეიძლება მეტი ტვირთი იქნეს გადაზიდული თავის რკინიგზაზე.

" კერძო რკინიგზის არსებობის მთელი აზრი ამბობს ჩეიზი- მდგომარეობს მასში, რომ ტვირთბრუნვის მაქსიმუმი გადა-

---

1/ Чэз Стюарт, Трагедия расточительства стр. 19, изд. 1931

2/ იქვე გვ. 118

3/ იქვე გვ. 118

მიდის თავის საკუთარ გზაზე, მიუხედავად იმისა წარმოადგენს ეს გზა პირდაპირს, აქვს მას ფორმა ასო S-ის მსგავსი, თუ უახლოვდება წრეს"[1].

ჩვენს მიერ მოყვანილი საქონლის ქაოტური მოძრაობის მაგალითები კაპიტალისტურ მეურნეობაში ნათელ ჰყოფენ შეიძლება გავშარდოთ თუ ამ საკითხს უფრო დაწვრილებით განვიხილავთ ცალკე კაპიტალისტურ ქვეყნებში.

ბურჟუაზიულ ეკონომისტ ჩეიზს, მოჰყავს რა მთელი რიგი მაგალითებისა მწარმოებლების მხრივ კაპიტალისტურ საზოგადოებაში სრულებით შორს არის ახსნას ანარქიისა და მწარმოებლების ნამდვილი გამომწვევი მიზეზები.

იცავენ რა ბურჟუაზიული ეკონომისტები, კაპიტალისტური წყობილების არსებობას, ყოველმხრივად ცდილობენ ულიან იმ ძირითადი წინააღმდეგობათა მითითებას, რომელიც თავიდან აიშორებს ასეთ ბოროტებას.

ჩვენი მეორე ბურჟუაზიულ ეკონომისტთან ერთად [illegible] სხვა ამგვარ შრომაში აღნიშნავს: "..... ის გზები რომლებიც აღნიშნულია ავტორების მიერ. . . სრულებით არ გულისხმობენ არსებული კანონმდებლობის და წყობის რადიკალურ გარდაქმნას, რომელიც დაფუძნებულია კერძო საკუთრებაზე".[2] ისინი ფიქრობენ მხოლოდ, რომ ასეთი "მცირე" ნაკლოვანებანი შესაძლებელია გამოსწორებული იქნეს თვით არსებული წყობილების დროს, მაგრამ ფაქტი ჯიუტი რამ არის. ანარქია, მოუწესრიგებლობა კაპიტალისტურ მეურნეობაში, როგორც ჩვენ მიერ ზემოთ იყო აღნიშნული უფრო და უფრო იზრდება, მისი განვითარების

- - - - - - - - - - - - - - - - -

1/ იქვე გვ. 118

2/ Чэз и Шлинк, Как растрачивается деньги потребителя. стр. 3 из. 1928г.

უმაღლეს სტადიაში–იმპერიალისტურ ეპოქაში. ახალი ეკონომიკური კრიზისს კიდევ უფრო მეტი არევ-დარევა შეაქვს კაპიტალისტურ მეურნეობის ეკონომიურ ცხოვრებაში. მწვავდება წინააღმდეგობა შრომისა და კაპიტალის შორის. ყოველივე ეს გამოხატულებას პოულობს საქონლის მოძრაობის ჯარგმიდ წარმოებიდან მომხმარებლამდე.

საქონლის მოძრაობის მოწესრიგება, შეიძლება მხოლოდ-დამხოლოდ ბურჟუაზიული წყობილების დამხობით და სოციალისტური საზოგადოების დამყარებით. თუმცა მოიპოვება ადამიანები კაპიტალისტურ ქვეყნებში, რომლებიც ქადაგებენ კაპიტალისტური მეურნეობის მოწესრიგების შესახებ. სოციალ-ფაშისტური თეორია „მოწესრიგებული კაპიტალიზმის" შესახებ, რომლის გამოჩენილ მქადაგებლად ითვლება ჰილფერდინგი პირდაპირ აცხადებს კაპიტალისტური პრინციპის პრინციპიალურად შეცვლას გეგმიან წარმოების სოციალისტური პრინციპით, მშვიდობიანი მიმართულებით. ასეთი მავნებლური, მუშათა კლასის წინააღმდეგ მიმართული სოციალ-ფაშისტური თეორია „კაპიტალისტური წყობილების მოწესრიგების" შესახებ თვით კაპიტალიზმის პრაქტიკამ ჩაახშო. ამხანაგი სტალინი საკ.კ.პ./ბ/ მე-15 პარტყრილობაზე ეხებოდა, რა სამეურნეო მშენებლობის გეგმიან ხელმძღვანელობის საკითხს, აღნიშნა, რომ „ხანდისხან გვითითებენ ამერიკის და გერმანიის სამეურნეო ორგანოებზე, რომლებიც ვითომ ასევე გეგმიანი წესით /ნაგულისხმებია ჩვენი სოციალისტური სახალხო მეურნეობა -ე.ა./ უწევენ ხელმძღვანელობას სახალხო მეურნეობას, არა ამხანაგებო, ასეთი რამისათვის არ მიუღწევიათ და ვერც მიაღწევენ იქ, სანამ იქ კაპიტალისტური წესები არსებობენ.

გეგმიან წესით ხელმძღვანელობისათვის, საქირო მოწყობილობის სხვაგვარი, სოციალისტური და არა კაპიტალისტური სისტემა, საქიროა უკიდურეს შემთხვევაში ნაციონალიზაციაქმნილი მოწყობილობა, ნაციონალიზაციაქმნილი საკრედიტო სისტემა, ნაციონალიზაციაქმნილი მიწა, სოციალისტური კავშირი სოფლად, მუშათა კლასის ხელისუფლება სახელმწიფოში და სხვა." /1/

ამრიგად, საქონლის შეთანხმებული მოწესრიგება, მისი გეგმიანი განვითარება შეიძლება მხოლოდ სოციალისტური სახელმწიფო წყობილების დროს. მოუწესრიგებელ საქონლის მოძრაობაზე, ლაპარაკიც კი არ შეიძლება გეგმიან საზოგადოებაში.

ენგელსი ჩვენ მიერ დასახელებულ "ელბერფელდელების სიტყვებში" აღნიშნავს:

" კომუნისტურ ორგანიზაციაქმნილ საზოგადოებაში,-ამბობს ენგელსი,-ლაპარაკიც კი არ შეიძლება ასეთ რაიმე კონკურენციაზე. მსგავსად იმისა, რომ ადვილად შეიძლება გაიგოს თითოეული კოლონია, რა რაოდენობის ბამბას ანუ ბამბეულ ფაბრიკატებს მოიხმარს,-რათა დავიყვანთ ეს მაგალითი, მსგავსად ამისა ადვილი გასაგებია ცენტრალურ სამმართველოს მიერ რამდენს მოიხმარს ქვეყნის ყველა ადგილები. თუ ერთხელ ასეთი სტატისტიკა იქნება მოწესრიგებული მაშინ ადვილი ხდება ერთ ან ორ წელში წლიური მოხმარების საშუალო რაოდენობის გამოყვანა,-რომელიც ცვლილებას განიცდის მოსახლეობის პროპორციულ ზრდასთან ერთად. ამიტომ ადვილია წინასწარ განსაზღვრა სათანადო დროს თითოეული საქონლის რა რაოდენობა იქნება საჭირო ხალხის მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად. მათი დიდი რაოდენობა შეიძლება შეკვეთილ იქნეს ადგილზე რისიც შეიძლება მიიღ-

---

/1/ ი. სტალინი, მოხსენება საკ.კ.პ./ბ/ [illegible] 215 [illegible] გვ.66.

ბული იქნეს შუამავლობის გარეშე ყოველგვარი გადაცვლისთვი-სა და ბაზრების გარეშე გარდა იმისა, რომლებიც ნამდვილად გამომდინარეობენ გადაზიდვის ბუნებიდან, ამით გაუწევთ შუამა-თა ძალის დიდ ეკონომიას. არ იქნება საჭირო მოგების მიეცე-მა ხვავა და ხვავა სპეკულიანტებისათვის, მსხვილ და წვრილ ვაჭრებისათვის![1]

აქ ენგელსი ხაზს უსვამს იმ ფაქტს, რომ საქონლის მოძრაობის მოწესრიგება, მისი რაციონალიზაცია შეიძლება მხო-ლოდ "კომუნისტურ ორგანიზაციაქმნილ საზოგადოებაში", ე. ი. გეგმიან საზოგადოებაში, სადაც ადგილი არ აქვს კაპიტალის-ტურ წარმოების წესს.

საბჭოთა სოციალისტური მეურნეობას განსაზღვრავს და წარმართავს რა სახელმწიფო-სამეურნეო გეგმა, სრული შესაძლებ-ლობა აქვს, როგორც აღვნიშნეთ, საქონლის მოძრაობის ორგანიზა-ციის რაციონალიზაციისა. ჩვენს ქვეყანაში აღრიცხვისა და სა-გეგმო ორგანოების მიერ ხდება გამორკვევა მომხმარების ესა თუ ის რაიონი რა რაოდენობის საქონელს მოიხმარს და როგორ იზრდება მათი მოთხოვნილება, რითაც საბჭოთა ვაჭრობას ეძლევა შესაძლებლობა ჩქარი ცვლით აიყვანოს საქონელი წარმოებიდან მომხმარებამდე. საბჭოთა კავშირში საქონლის რაციო-ნალური მოწესრიგება უზრუნველყოფილია იმით, რომ წარმოებას და მომხმარების შორის (სოციალისტური გეგმის საფუძველზე) სრული თანხმობა და შესაბამისობა, რასაც, რასაკვირველია არ შეიძლება ჰქონდეს ადგილი კაპიტალისტური მეურნეობაში.

- - - - - - - - - - - - - -

Маркс и Энгельс Сочинения т. 3. стр. 275-276.

თავი მესამე

საქონლის მოძრაობის ფორმები

საბჭოთა ვაჭრობის გამლის ერთ-ერთ აქტუალურ ამოცანას წარმოადგენს საქონლის წარმოებიდან [illegible] მოძრაობის რაციონალური ფორმების შერჩევა. ამ საკითხის გადაწყვეტას გარდა მისი ეკონომიკურ-ორგანიზაციული ხასიათისა აქვს დიდი ეკონომიკური მნიშვნელობა.

საქონლის მოძრაობის ფორმების განსაზღვრისათვის საჭიროა საკითხს მივუდგეთ სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისით, რისთვისაც უნდა გავითვალისწინოთ ყველა ის ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ საქონლის მოძრაობაზე. ასე რომ საქონლის მოძრაობის გზები არ უნდა იყოს ცალმხრივი, გამომდინარე მარტო ამა თუ იმ დაწესებულების "ინტერესებიდან", არამედ დამყარებული ყველა ფაქტორების სრული გათვალისწინებაზე და გამომდინარე მთლიანი სახალხო მეურნეობის ინტერესებიდან.

როგორც ზევით აღვნიშნეთ საქონლის გადაზიდვის პროცესი მოიცავს საქონლის მოძრაობას მისი დამზადების ადგილიდან /ფაბრიკიდან, ქარხნიდან, საწყობიდან, კოლმეურნეობიდან და სხვა/. საცალო ვაჭრობის ორგანიზაციამდე ანუ გამსაღებელ პუნქტამდე /მაღაზია, დუქანი, საკოლმეურნეო ბაზარი და სხვა/.

სასაქონლო მასის მოძრაობა ხდება სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებებით—ჰაერით, წყალზე, რკინის გზაზე და ავტო-საჭაპანო გზაზე.

წარმოების სფეროდან მოხმარების სფერომდე საქონლის მოძრაობა უმრავლეს შემთხვევაში მოიცავს საქონლის შეგროვებას საწყობებში/ შენახვაზე, დახარისხებაზე და დასაკომპლექტებლად მისი შემდგომი ტრანსპორტირებისათვის/, როგორც მოძრაობის

მომუწვი. ამიტომ საქონლის გაცარიება წარმოებიდან მომხმარებლამდე მოიცავს, როგორც სივრცობრივ მოძრაობას ისე გაჩერებებს/ უკანასკნელი გამოწვეულია მიზეზებით /საქონლის მოძრაობით/ და ემსახურება მას.

Iსამქ/დამზადებულ/ საქონელს უნდა მიეცეს ტრანსპორტირებისათვის შესაფერებელი ფორმა. ასე მაგალითად, ფაბრიკაში დამზადებული ფეხსაცმელი გადანაყვლებული უნდა იქნეს ყუთში ან ფაბრიკასთან არსებულ საწყობში დასაკომპლექტებლად, შესაფუთავად და სხვა ოპერაციების ჩასატარებლად, რომლის შემდეგ საქონელი გამზადებულია გადაზიდვისათვის დანიშნულების მიხედვით.

მზამზარეული პროდუქცია შეიძლება გაცარიებული იქნეს რამდენიმე საქონლის გაცვლის წრეში, ვიდრე ის მიაღწევს მომხმარებლამდე. შეიძლება ისიც, რომ საქონელი უშუალოდ /პირდაპირ/ მიღებული იქნეს მომხმარებლის, წრეების გვერდის ავლით. მოძრაობის პროცესის ასეთი სხვადასხვაობა დამოკიდებულია მთელ რიგ ფაქტორებზე. არის ისეთი საქონელი, რომლის მოძრაობა მიმდინარეობს მოხდეს უშუალოდ საქონლის გაცვლის წრეების გავლის გარეშე,-პირდაპირ წარმოების ადგილიდან საცალო ორგანიზაციამდე ან გასაღების პუნქტამდე.

საქონლის წარმოებიდან მომხმარებლამდე დასაყვანად არსებობს მთელი რიგი წრეებისა, რომელთა უმრავლესობა ასრულებს, როგორც ცენტრ-ორგანიზაციულ ფუნქციებს, ისე წმინდა ორგანიზაციულს.x/

გარდა საქონლის გაცვლის წრეებისა, საქონლის გაცარიებაში მონაწილეობას ღებულობს მრავალი სავაჭრო ორგანიზაციები, როგორც ხელმძღვანელი და მომსახურებელი ორგანოები.

---

x/საქონლის გაცვლის წრეების ცენტრ-ორგანიზაციული ფუნქციები გამოიხატება, საქონლის უშუალო გაცარიებაში თავის საწყობში

საქონლის მოძრაობის ფორმების განხილვისას ჩვენ მხედველობაში უნდა მივიღოთ, საქონლის გამტარი რგოლების რიცხვი, ორგანიზაციულ-ტექნიკური ფუნქციებით.

როგორც ზევით აღვნიშნეთ საქონლის გამტარ რგოლებს, ყველა საქონელი ერთნაირი რაოდენობით არ გაივლის. ყვე-ლაზე უფრო მაღალი მოძრაობა იქნება მაშინ, როდესაც საქო-ნელი წარმოების ხაზიდან გადაინაცვლებს პირდაპირ სავაჭრო ორგანიზაციის საწყობში ან უშუალოდ მაღაზიაში. ნელი მოძრაო-ბას მაშინ აქვს ადგილი, როდესაც საქონელი გაივლის რამო-დენიმე გამტარ რგოლს სადაც ის დროებით ინახება და სადაც ტარდება ტექნო-ოპერაციული საქმიანობა.

გამომდინარე ზემოაღნიშნულიდან არსებობს ორი ძირითადი ფორმა საქონლის მოძრაობისა, წარმოებიდან საწყობის [illegible] ა/ ტრანზიტული და რგოლოვანი.

ტრანზიტული საქონლის მოძრაობის ფორმას მაშინ აქვს ადგილი, როდესაც პროდუქცია მოძრაობს წარმოებასთან არსებულ

რისთვისაც ის აწარმოებს საქონლის მიღებას, შენახვას, შენახვასთან და გაცემასთან დაკავშირებულ ამგვარ ოპერაციებს და საქონლის გაცემას.

წმინდა ორგანიზაციულ ფუნქციას მაშინ აქვს ადგილი როდესაც ის მონაწილეობს იღებს საქონლის გადაცემაში, მაგრამ უშუალოდ არ ატარებს საქონელს თავის საწყობში.

საწყობიდან პირდაპირ საცალო ორგანიზაციის საწყობში ან თვით საცალო წამოწყებაში.x/

იმ შემთხვევაში როდესაც საქონელი წარმოებასთან არსებულ საწყობიდან საცალო ორგანიზაციამდე ანუ თვით საცალო წამოწყე-ბამდე პირდაპირ არ გადაიზიდება, არამედ გადის შუალედ რგო-ლებს, საბითუმო ორგანიზაციების საწყობების სახით, იქნება რგოლოვანი გადაზიდვა.

ზემოაღნიშნული სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისით გან-მარტოვებული საქონლის ტრანსპორტული წესით მოძრაობა წარმოდგენი-ლი გვაქვს შემდეგი სახით:

შენიშვნა: პრაქტიკაში ხშირად აქვს ადგილი ტრანზიტის ცნების ხმარე-ბას ცალკე ორგანიზაციების მიერ. ასე მაგალითად; თუ წარ-მოებასა და საცალო ქსელს შორის არსებული საქონლის გამ-ცვლის რგოლი, საქონელს ღებულობს პირდაპირ წარმოებიდან, საქონლის ასეთ მოძრაობას ტრანზიტს უწოდებენ. მართალია აღნიშნული ორგანიზაციისათვის საქონლის ასეთი მოძრაობა ტრანზიტია მისი ვიწრო გაგებით. მაგრამ სახალხო მეურნე-ობის თვალსაზრისით, მისი არსების ფართო და ნამდვილი გარკვევისათვის ტრანზიტის ვიწრო გაგება სრულყოფილად არ ჩაითვლება. ეს იმიტომ, რომ საქონლის მოძრაობის /გადა-ზიდვის/ საწყისი არის წარმოება, დასასრული კი საცალო ქსელი. იმ შემთხვევაში, როდესაც საქონელი წარმოებიდან პირდაპირ საცალო ქსელამდე არსებულ რგოლში მიდის, ამით საქონლის მოძრაობა არ არის დასრულებული, საჭიროა მისი მოძრაობის გაგრძელება საცალო ქსელამდე. ამ რიგად ვიდრე საქონელი საცალო ქსელს მიაღ-წევდეს მან უკვე გაიარა შუალედი რგოლები. გა-მომდინარე ზემოაღნიშნულიდან ტრანზიტის ვიწრო გა-გება სრულყოფილი არ არის.

ა/ფაბრიკა /ფაბრიკასთან არსებული საწყობი/-მაღაზია /მაღაზიასთან არსებული საწყობი/.

ბ/ფაბრიკა /ფაბრიკასთან არსებული საწყობი/-საბაზო სავაჭრო ორგანიზაცია /საბაზო გაერთიანება, სოფლის კოოპერაცია/ მაღაზია, დუქანი /მასთან არსებული საწყობი/. ამ შემთხვევაში რომელსაც საქონელი მომხმარებლამდე მეტ რგოლებს გაივლის, მას ტრანზიტულ გადაზიდვად არ მივიჩნევთ.

საქონლის ნაწარმოებიდან მომხმარებლამდე მიტანის დროს ტვირთი ბევრ შემთხვევაში მოკლე ვადით ჩერდება გადატვირთვის პუნქტებზე /ნავთსადგურებში, რკინის გზის სადგურებში და სხვა/. მისი სხვა ტრანსპორტით შემდგომი მოძრაობის გამო.

მომხმარებელ პუნქტებში ტვირთი უნდა იქნეს დაცული ყოველგვარი მავნე ზემოქმედებისაგან განსაზღვრული დროის განმავლობაში, რის გამო საქონელი მოთავსებული უნდა იქნეს საწყობში. ასეთი საწყობი ტვირთგადამზიდი ანუ სატრანზიტო სახელწოდებას ატარებს.

მისი შინაარსის და სახელწოდებიდან ნათელია, რომ ასეთი საწყობების არსებობა გამოწვეულია ეკონომიკური და გეოგრაფიული ფაქტორებით, რომელიც ხელს უწყობს ტვირთის შემდგომ მოძრაობას მისი გარეგანი ფორმის შეუცვლელად. ამიტომ რომ ეს სატრანზიტო საწყობიც არ უნდა გაიაროს საქონელმა, ის ამ უკანასკნელ სატრანზიტო მოძრაობის ფორმას ვერ შეიძენს, რადგან ასეთი საწყობები ემსახურება ტვირთის შემდგომ მოძრაობას, იმავე ფორმით და იმავე რაოდენობით.

ლიტერატურაში ბევრ ავტორს არასწორად აქვთ გაგებული ტრანზიტის ცნება.

ასე მაგალითად, ნ.ა. ვორობიოვ-ნობატოვი ტრანზიტს გან-მარტავს შემდეგნაირად: "ტრანზიტის ქვეშ უნდა გავიგოთ, -ამ-ბობს ის, -მწარმოებლიდან მომხმარებლამდე საქონლის ისეთი მოძ-რაობა, როდესაც სამუშაო მომსახურებათა რეალიზაციის შედეგად ან შედეგად ყოველ სავაჭრო რგოლთა შორის წინას-წარი შეთანხმებისა მიხედვით, სამრეწველო და სავაჭრო ორგანიზაციების ან სამომხმარებლო კოოპერაციის მიზნით, სა-ქონელი გვერდს უვლის ბოლო შუალედურ რგოლებს მომხმარებლისაკენ მოძრაობისას (მათ საწყობებში შესვლის გარეშე). ან საქონე-ლი გვერდს უვლის ყველა შუალედურ რგოლებს მომხმარებლის მიმარ-თულებით ან სავაჭრო ორგანიზაციის მიმართულებით."[1]

პირველყოვლისა უნდა გავარკვიოთ თუ რომელ ეხება აქტის განმარტების პირველი ნაწილი-"საქონელი გვერდს უვლის ბოლო შუალედურ რგოლებს", ე.ი. აქტიური საქონლის ტრანზიტუ-ლად მოძრაობის დროს ყოველს რამოდენიმე გამყვანი რგოლს, მაგრამ რამდენიმე ისიცი ამის შესახებ ვკითხულობთ შემდეგ: "საქონლის ტრანზიტით მოძრაობა ხდება სავაჭრო რგოლის საწყობებით ბოლო საქონლის მიწოდებით ხდება ამგვარად: სახელმწიფო მრეწველობის ორი რგოლის საწყობებით (1-ცენტრალური მეზობლის ბაზა, 2-გან-ყოფილების საწყობი) და ერთი რგოლი სამომხმარებლო კოოპერაცი-ის (მომხმარებლის) საწყობები".[2] აღნიშნულიდან ნათელია, რომ საქონელი მოძრაობს ფაბრიკიდან ცენტრალურ მეზობლის ბა-ზაში, შემდეგ მოძრაობს ცენტრალურ ბაზის განყოფილებაში, შემდეგ

- - - - - - - - - - - - - - -

1/ Воробьев-Нобатов Н.А. Транзитные операции и предварительные заказы, изд. 1930 г. стр. 6

2/ იქვე გვ. 12

მოიხმარება და საზოგადოების საწყობში და შემდეგ მაღა-ზიებში და დუქნებში. ნათელია რომ საქონელი მოძრაობისას წარმოების ადგილიდან მაღაზიამდე ცარდება შუალედურ რგოლში, მოთავსებული გადამზიდების გზების სხვა და სხვა ადგილებში. ავტორი ასეთ მოძრაობას ტრანზიტს უწოდებს. საქონლის გატა-რების რაციონალიზაცია ჩვენ ხშირ შესაძლებლობას გვაძლევს ისე-თი საქონელიც კი, რომელიც უფრო რთული ასორტიმენტის არის არ გატარდეს სამ შუალედურ რგოლზე მეტში, ზოგ შემთხვევაში კი უფრო ნაკლებში. რთული ასორტიმენტის საქონელი კი თხოულობს შედარებით მეტ რგოლებს ვიდრე მარტივი. აქედან დასკვნა: ავტო-რის მიხედვით ჩვენში ყოველივე სახის საქონლის მოძრაობას ტრანზიტული ხასიათი ჰქონია. მაგრამ ეს უკვე ღრმა შეცდომაა. ჩვენ გვაქვს საქონლის მოძრაობის როგორც ტრანზიტული ფორმა, ისე რგოლოვანი ფორმა.

საქონლის მოძრაობის ფორმების განმარტების დროს, ჩვენ მხედველობაში უნდა ვიქონიოთ, ის რომ ადგილობრივი სავაჭრო ორგანიზაცია როგორ ღებულობს საქონელს. ღებულობს ის საქო-ნელს დამზადების ადგილიდან უშუალოდ თუ შუალობით, ე.ი. რგო-ლების გატარების შედეგად. პირველ შემთხვევაში გვაქვს საქმე ტრანზიტთან, მეორე შემთხვევაში საქონლის რგოლოვან მოძრაობასთან.

ავტორის განმარტებიდან, როგორც ჩანს, საქონლის გატარე-ბის სამრგოლოვან მოძრაობას გარდა, ტრანზიტულად ითვლება ისე-თი მოძრაობაც, როდესაც "საქონელი გვერდს უვლის ყოველგვარ შუალედურ რგოლებს მომხმარებლის მიმართულებით ანუ საცალო ორგანიზაციის მიმართულებით". გასაკვირველია აქ ადგილი აქვს არევ-დარევას და არა მეცნიერულ განმარტებას.

ნ.ა.ვარაწბიოვ-ნაბატოვი სატრანზიტო თეორიის ეკავშირებს აგრეთვე შუალედი რგოლის წმინდა ორგანიზაციული ჩარევას საქონლის მყიდველები. მისი აზრით ამ გარემოებას ცვლილება შეაქვს საქონლის მოძრაობის ფორმაში. „ქალაქის კოოპერაციული საზოგადოებისათვის და ცენტრალური მუშათა კოოპერატივისათვის, -ამბობს ის წიგნებ[illegible] თავის საქონელს უშუალოდ ტრესტისაგან, ოპერაციულად, ამ სიტყვის საკაჭრო მნიშვნელობით არ იქნება ტრანზიტული ოპერაცია, რადგანაც ისინი საქონელს თავის საწყობში ღებულობენ სახელმწიფო მრეწველობიდან........ .. ... წინააღმდეგ, თუ რაიკავშირი ცენტრალური მუშათა კოოპერატივის და ქალაქის კოოპერაციული საზოგადოების დავალებით ყიდულობს სახელმწიფო მრეწველობიდან საქონელს და აგზავნის ამ საქონელს სახელმწიფო მრეწველობის საწყობებიდან ერთბაშად სამომხმარებლო საზოგადოებაში, თავის საწყობების გვერდის ავლით, ჩვენ გვექნება სატრანზიტო ოპერაცია"[1].

ავტორი აქ ღრმა შეცდომას უშვებს, რადგანაც მას ტრანზიტის განმარტებაში შემოაქვს შუალედი რგოლის ხელმძღვანელობითი მომენტი, მისი წმინდა ორგანიზაციული მუშაობა, ის მხედველობიდან უშვებს <u>საქონლის რეალური მოძრაობის ხასიათს.</u> როგორც პირველ შემთხვევაში ისე მეორე შემთხვევაშიაც საქონლის რეალური მოძრაობა ერთნაირი ხასიათისაა, მაგრამ მიუხედავად ამისა ავტორი პირველს უწოდებს არა ტრანზიტულ მოძრაობას მეორეს კი ტრანზიტულს. საქონლის ტრანზიტული მოძრაობის განსაზღვრა კი დაკავშირებულია <u>საქონლის რეალური მოძრაობის ხასიათთან</u>, და არა იმ საკაჭრო-

- - - - - - - - - - - - - - - - - - -

[1] იგივე გვ. 7.

ორგანიზაციების რიცხვი, რომლებიც მონაწილეობას იღებენ საქონლის გადაზიდვაში ხელშეკრულებით, ორგანიზაციულად და ფაქტიურად თავის საწყობში ან ატარებენ საქონელს.

მით უფრო ხშირი გადაგზავნობა აქვს ტრანზიტის განმარტებაში.

ასე მაგალითად, ა.ღ. პოდუბოვსკი ტრანზიტს განმარტავს შემდეგნაირად: " ტრანზიტის ქვეშ ჩვენ გვესმის-ამბობს ის,-მყიდველისათვის საქონლის გაგზავნა /მიწოდება/ გამყიდველის ბრძანების მიხედვით, უშუალოდ ამ უკანასკნელის მიმწოდებლის მიერ" 1/. აქ არა თუ ნამდვილი მეცნიერული განმარტებას აქვს ადგილი, არამედ ხშირი გადაგზავნობაა. მყიდველ ორგანიზაცია შეიძლება იყოს როგორც ბითუმად მოვაჭრე, ისე ცალობით. მიმწოდებელი შეიძლება იყოს ბითუმად მოვაჭრე ორგანიზაციები, რომლებიც შეიძლება უშუალოდ იქნეს დაკავშირებული წარმოებასთან ანდა შეიძლება საქონელს ღებულობდეს საბითუმო გამგზავნებზე ბაზიდან. აქედან გამომდინარე დავასკვენით, რომ საქონლის მოძრაობა მიმწოდებლიდან მყიდველამდე, ხშირებით ან ნიშნავს საქონლის პირდაპირ მოძრაობას წარმოებიდან ადგილობრივ საბაზო-სავაჭრო ორგანიზაციაში ან მაღაზიაში. აღნიშნულ საქონლის მოძრაობა შეიძლება შეხვდეს წარმოებასა და პირველ სავაჭრო ორგანიზაციის შუალედში, სანამდე და ხშირის შემდეგ საქონელს შეიძლება მოუხდეს დამატებითი რგოლების გარეშე. ამ რიგად აღნიშნული ტრანზიტი არა სწორად მიგვაჩნია.

---

1) Поддубовский, Транзитные операции в связи с гендоговорами стр. 14, изд. 1929 г.

საქონლის მოძრაობის ფორმების /ცენტრალიზებული, რგოლო-ვანი/ წესიერად განსაზღვრა აუცილებლად უნდა დავიცვათ.

საბითუმო ორგანიზაციებთან არსებულ საწყობებში საქო-ნლის გატარება მოითხოვს მთელ რიგ ოპერაციების ჩატარებას. სახელდობრ: საქონლის მიღება /რაოდენობრივი და ხარისხობრი-ვი/, გაფუთვა, /უმრავლეს შემთხვევაში/, შენახვა, /შენახვის საჭირო პირობების შექმნა/, დახარისხება, დაკომპლექტება, შეფუთვა /გასაგზავნად გამზადებისათვის/, გაგზავნა და მისი დოკუმენტალური გაფორმება.

ზემოაღნიშნული ოპერაციების ჩატარება დაკავშირებულია მთელი რიგი ხარჯების გაწევასთან, რაც უარყოფით გავლენას ახდენს სავაჭრო ორგანიზაციის დანახარჯებზე. ამიტომ საქონლის მოძრაობის ფორმების რაციონალურად განსაზღვრას დიდი მნიშვნელობა აქვს საბჭოთა ვაჭრობის ყველა დარგში. ამ საკითხის გადაჭრის დროს ჩვენ უნდა განვსაზღვროთ იმ რგოლების რაოდენობა, რომელშიაც უნდა გაიაროს საქონელი. ნათელია ის გარემოება, რომ გადაზიდვის გზებში არსებულ საწყობებში საქონლის ყოველი ზედმეტი გატარება ადიდებს მიმოქცევის ხარჯებს, აძვირებს საქონლის ფასებს და მომხმა-რებლებისათვის საქონლის თავის დროზე მიწოდებას. ცხადია საქონლის გამტარი რგოლების ყოველი მიზანშეწონილი შემცირება," ... გამომდინარეობდან მომხმარებლამდე საქონლის სას-წრაფოდ მიტანის წესები, ზედმეტი რგოლების გვერდის ავლით"[1] დიდი მნიშვნელობის საკითხია, რომლის რაციონალური მო-წესრიგება მისცემს სახალხო მეურნეობას, როგორც საშუალებებ-ში, ისე დროში მნიშვნელოვან ეკონომიას.

- - - - - - - - - - - - -

1/ სა.კ.პ./ბ/ ცეკას 1932 წლის სექტ. დადგენილების რეზოლუციები გვ. №5

საქონლის გასაღების საკითხის დამუშავებაში, გარდა საქონლის მოძრაობის ფორმებისა, დიდი მნიშვნელობა აქვს თვით საქონლის მოძრაობის გზებს. უკანასკნელი საკითხი ეხება თვით საქონლის მოძრაობის მიმართულებას და მისი გასაღების ხასიათს წარმოების ამა თუ იმ კონკრეტული პუნქტიდან საბოლოო მოხმარების პუნქტამდე. ასე მაგალითად, მივიჩნიეთ რა ესა თუ ის საქონლის გასაღება მოძრაობის რგოლოვან ფორმად, აქვე იხსნება საკითხი: ა/ რომელი ტრანსპორტით გადაიზიდოს საქონელი /წყლის, რკინიგზის, ავტოტრანსპორტის, მაგრის/; ბ/ გამოიყენებენ თუ არა მეორეული ტრანსპორტი /რკინის გზის და წყლის, რკინის-გზის და ავტოტრანსპორტის და სხვა/; გ/ რა მიმართულება მიეცეთ საქონლის მოძრაობას; დ/ რომელ საბითუმო რგოლებში გადაიტანოთ საქონელი და სხვა.

აღნიშნული საკითხის რაციონალურად განხილვა დაკავშირებულია მთელ რიგ ფაქტორების გათვალისწინებასთან, მათ შორის ანალიზზე, რომლებიც უშუალოდ თუ შუალობით დაკავშირებულია საქონლის გასაღებასთან. ასეთებია მეტადრე ბაზრის ფაქტორები სავაჭრო, სატრანსპორტო, ეკონომიურ-გეოგრაფიული და საწარმოო-დასახლებული ფაქტორების შესწავლის გარეშე საკითხი სრულყოფილად არ იქნება გადაწყვეტილი.

საკითხი სრულყოფილად მაშინ ჩაითვლება გადაჭრილად, როდესაც ის დააკმაყოფილებს შემდეგ ძირითად პირობებს: ა/ საქონლის სწრაფად დაყვანას; ბ/ ნაკლები ხარჯების გაწევას; გ/ საწყისი ხარისხისა და რაოდენობის შენარჩუნებას.

უკანასკნელი სამი პირობა, ერთმანეთთან დაკავშირებით უნდა განვიხილოთ, რომ საბოლოოდ ანგარიშში კარგი მაჩვე-

და მოქცეულნი. ამიტომ გასაკვირი არ იქნება თუ ჩვენ ზოგ [illegible] შემთხვევაში ავირჩევდეთ მიჩვეული გზით სოფლის გადამიღვებს მიმოქცევის ხარჯების შემცირების მიზნით. მსგავსად ამისა შეიძლება საკითხის გადაჭრის სხვა მიდგომითაც.

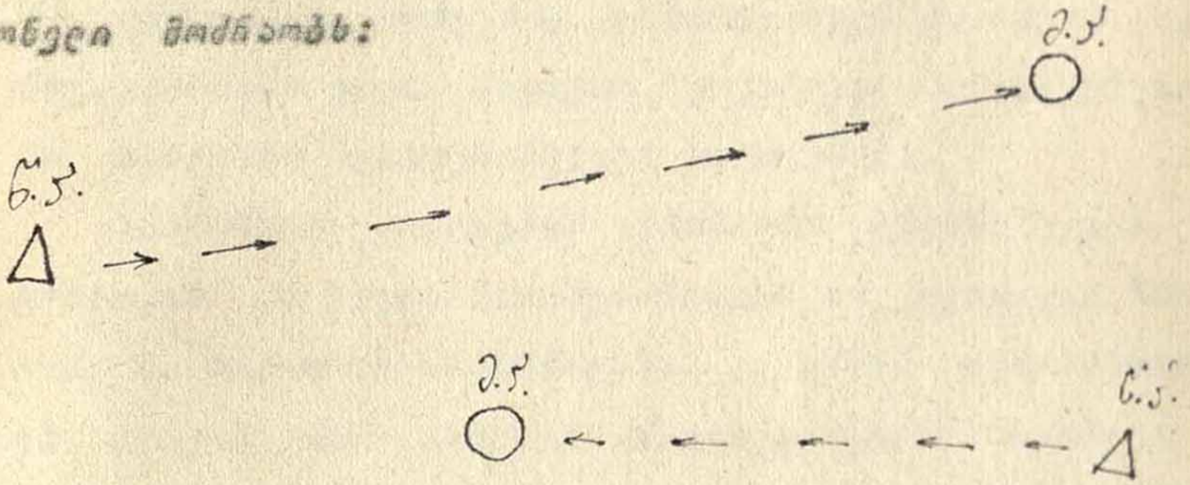
პრაქტიკაში სოფლის გაშენების დარგში წესებით, <u>შემხვედრი</u>, <u>ლაბირინთებით</u> და <u>დაბრუნებით</u> ცენტრის მოძრაობის წრე-ბებს. ჩვენ საქონლის ყურადღებას ვაქცევთ, რადგან შემთ ალტერნატიული ცნებები მიერ საგანში დარგის შე-მავის მიერ ხშირად არ არის გაგებული.

ცენტრის შემხვედრი გადაწყვეტას მაშინ აქვს ადგილი, როდე-საც შემხვედრი მიმართულებით ერთ ხაზზე ერთმანეთს ხვდება ერთეული ცენტრი. შემხვედრი გადაწყვეტა არა რაციონალურად უნდა ჩაითვალოს, რადგან ერთეული სახის ცენტრის ასეთი მოძ-რაობა იწვევს როგორც სამგზავრების ისე ტვირთის მე მეტი ხარჯ-ვას. იმ შემთხვევაში, როდესაც <u>სხვადასხვა სახის საქონე-ლი</u> ერთმანეთს ხვდებიან, მაშინ ამ შემთხვევებში, ეს შეიძ-ლება მიზანშეწონილად ჩაითვალოთ, რადგან ასეთი გადაწყვეტა ზოგ შემთხვევაში სა-ქონის და ავტომობილების საჭირო ვაგონების შემცირებისათვის. ამი-ტომ ასეთი საქონელთა მოძრაობის სახე შემხვედრ გადაწყვეტად არ უნდა მივიჩნიოთ.

<u>ლაბირინთებით</u> გადაწყვეტას მაშინ აქვს ადგილი, როდე-საც ერთი მიმართულებით მოძრავი საქონელი უკან ბრუნდება დი-დი ან პატარა მანძილით. ლაბირინთებით გადაწყვეტა ზოგ შემთხვე-ვაში რაციონალურად უნდა მივიჩნიოთ. საქონლის ასეთი მოძრაო-ბა მაშინ ჩაითვლება მიზანშეწონილად, როცა ის სხვა მოძრაობის სახესთან შედარებით გვაძლევს ეკონო-

ცუხობას არსებულ პირობებში; წინააღმდეგ შემთხვევებში ბრძოლა უნდა გამოუცხადოთ ასეთ გადაზიდვებს.

<u>გადარბენითი</u> მოძრაობას მაშინ აქვს ადგილი, როდესაც მომხმარების პუნქტების წარმოების პუნქტებზე არასწორი მიმაგრების შედეგად ერთგვარი სახის საქონელი ზედმეტ მანძილს „გადარბენს". ასე მაგალითად, დავუშვათ რომ წარმოების და მომხმარების პუნქტები განლაგებული არიან შემდეგნაირად და საქონელი მოძრაობს:



ასეთი მოძრაობის დროს ხდება ტვირთის ზედმეტი მანძილით გარბენა, რადგან დაახლოვებულ წარმოების პუნქტს ისინი არ არიან მიმაგრებული.

აღნიშნული სახით ზედმეტი მანძილის გავლას „გადარბენითი მოძრაობას" უწოდებენ.

თ ა ვ ი   მ ე ო თ ხ ე

ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ საქონლის გატარებაზე.

საქონლის წარმოებიდან მომხმარებლამდე რაციონალურად გატარებისათვის სათანადოდ უნდა შევისწავლოთ ყველა ის ფაქტორები, რომლებიც განსაზღვრავენ საქონლის გატარებას. მხედველობაში უნდა მივიღოთ ყოველივე მასთან უშუალოდ და შუალობით დაკავშირებული საქმიანობა.

საქონლის გატარების ერთნაირი სქემა, ყველა საქონლისათვის და ყველა რაიონებისათვის არ შეიძლება რომ არსებობდეს, საკითხის რაციონალური გადაჭრის თვალსაზრისით. ეს იმიტომ რომ არსებობს თავისებურებანი საქონელთა შორის და რაიონის კონკრეტულ სინამდვილეთა შორის. ამ თავისებურებათა მხედველობაში მიღება მნიშვნელოვან როლს თამაშობს საკითხის სწორად გადაჭრაში.

ჩვენი მიზანია ამ თავში გავარკვიოთ ძირითადი ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ საქონლის გატარებაზე. ასეთი არის შემდეგი:

1. საწარმოო ხასიათის ფაქტორი
2. სატრანსპორტო ფაქტორი
3. ეკონომიურ-გეოგრაფიული ფაქტორი
4. სავაჭრო ფაქტორი

საქონლის რაციონალური გატარების საკითხის გადასაჭრელად ყველა აღნიშნული ფაქტორები ერთდროულად იქნეს შესწავლილი.

1. საწარმოო ხასიათის ფ ა ქ ტ ო რ ი. x/

საწარმოო ფაქტორიდან, რომლებიც გავლენას ახდენს საქონლის გადაზიდვაზე დავასახელებთ შემდეგს:

ა/წარმოების გეოგრაფიული განლაგების ხასიათი.

ბ/წარმოების საწარმოო პროგრამის აგებულობა.

გ/ცალკე წამოწყების ანუ ერთ ადგილზე მოთავსებულ წამოწყებათა პროდუქციის სიდიდე.

საბითუმო და საცალო ორგანიზაციები საქონლის მიღების მიზნით უკავშირდებიან: ფაბრიკებს, ქარხნებს, სარეწაოებს, კოლმეურნეობებს, საბჭოთა მეურნეობებს და სხვა დამამზადებელ ორგანიზაციებს.

საქონლის მოძრაობის სქემა ცხადია მიიღებს თავისებურ სახეს იმის მიხედვით, თუ როგორ იქნება გეოგრაფიულად მოთავსებული საბჭოთა კავშირის ტერიტორიაზე ზემოჩამოთვლილი საქონლის მწარმოებელი და დამამზადებელი წამოწყებები და ორგანიზაციები.

წარმოების გეოგრაფიული განლაგება გავლენას ახდენს საქონლის მოძრაობაზე იმით, რომ თუ მაგალითად, ფაბრიკები კონცენტრაციაქმნილია ერთ ან ორ რაიონში მაშინ დამზადებული პროდუქცია მოძრაობს ერთ ან ორ წარმოების რაიონიდან მოხმარების სხვა და სხვა რაიონებში. იმ შემთხვევაში როდესაც, წარმოების პუნქტები დაქსაქსულია ს.ს.რ.კავშირის ტერიტორიის სხვა და სხვა ადგილებში, მაშინ პროდუქცია იმოძრავებს მრავალ სხვა და სხვა პუნქტიდან სხვა და სხვა მიმართულებით.

---

x/ ჩვენ აქ ვეხებით ისეთი წარმოების საკითხს, რომელიც ამზადებს ფართო მოხმარების საგნებს.

როგორც პირველ ისე მეორე შემთხვევაში საქონლის მოძრაობის სქემა სხვა და სხვა სახეს მიიღებს.

მაგალითისათვის მოვიყვანთ შემდეგს:

კომბოლევის ქსოვილები მზადდება მთლიან მოსკოვში, საიდანაც იგზავნება სსრ კავშირის სხვა და სხვა რაიონებში. მაშასადამე მომხმარებლის ყველა რაიონები აღნიშნული ქსოვილის მისაღებად უნდა დაუკავშირდეს ერთ წარმოებას, მოთავსებულს მოსკოვში. წარმოების ახლო მდებარე რაიონებისათვის საქონლის გადაზიდვა გაადვილებული იქნება ვიდრე შორეულ რაიონებისათვის და აქედან გამომდინარე საქონლის მოძრაობაც მიიღებს თავისებურ ხასიათს.

ბამბეულის ქსოვილების წარმოების 60%-ზე მზადდება მოსკოვის და ივანოვოს ოლქების ფაბრიკებში, რისთვისაც ჩამოყალიბებულია საქონლის გამზიდი ბაზები, ერთი მოსკოვის ოლქში-სადგ. ლიხობორსთან და მეორე ქალაქ ივანოვოში. სადგ.ლი-ხობორსთან არსებული ბაზის ბამბეულის ქსოვილების გამომზიდვებში უჭირავს 27%-ზე, ივანოვოს ბაზას კი 33%-ზე. ბამბეულის ქსოვილების წარმოების დიდი ნაწილობით ორ ოლქში განლაგებამ გამოიწვია ის, რომ "...ივანოვოს და მოსკოვის საფეიქრო ნაწარმს ათასობით კილომეტრის მანძილზე ვეზიდებით"/კაგანოვიჩი/. მთელი რიგი შორეული რაიონები ეკავშირებიან ზემოაღნიშნულ წარმოების რაიონებს, იმიტომ, რომ მათ ახლოს არ არის მოთავსებული აღნიშნული სახის წარმოება, ანდა თუ ასეთი არის არ აკმაყოფილებს მათ მოთხოვნილებას.

მასიური მოხმარების პაპიროსის წარმოება მოთავსებულია მხოლოდ პუნქტებში, სახელდობრ: ლენინგრადში, მოსკოვში, როს-

ტოვში, ფეოდოსიაში, კერჩში, თბილისში, სოხუმში, ერევანში, ბაქოში, მინსკში, უკრაინის, ყირგიზის და უზბეკის რეს-პუბლიკებში. ასეთი მრავალ სხვა და სხვა პუნქტებში ერთნა-ირი სახის ნაწარმოების მოთავსება ამცირებს ტვირთის გარბენის მანძილს და დროს, რის გამო საქონლის გატარება ღებულობს სხვა ხასიათს.

ცნობილია რომ შეკერილი ფეხსაცმლის ნაწარმოება ძირითა-დად ითვლება ადგილობრივი მნიშვნელობის ნაწარმოებად, ამიტომ მთელი რიგი რესპუბლიკების, რომელთაც ეს საქმე სათანადო სიმაღლეზე აქვთ დაყენებული ძირითადად აკმაყოფილებენ ადგილობრივ მოთხოვნილებას თავისი ნაწარმოების ნაწარმით. ასე მაგალითად, მოკავშირე რესპუბლიკები, როგორც არიან: უკრაინის, უზბეკის, სომხეთის, საქართველოს, ბელორუსიის და აზერბაიჯა-ნის თითქმის მთლიანად იკმაყოფილებენ თავიანთ მოთხოვნილებას ადგილობრივი ნაწარმით. ზოგ რესპუბლიკებს და ოლქებს არ აკმაყოფილებს ადგილობრივი ნაწარმოება და შემოაქვთ შეკერი-ლი ფეხსაცმელი. ნაწარმოების ასეთი მიახლოვება /მომხმარებ-ლებთან/ განლაგება გვაძლევს საქონლის მოძრაობის სულ სხვა სურათს. ადგილობრივი შეკერილი ფეხსაცმლის ფაბრიკები და ტრესტის საწყობები უშუალოდ აწვდიან საქონელს საცალო სა-ვაჭრო ორგანიზაციებს და ამის გამო საქონელს არ უხდება მა-ღაზიამდე დიდი მანძილის გავლა. როგორც ვხედავთ ნაწარმოების განლაგება მნიშვნელოვანი ფაქტორია საქონლის მოძრაობაში.

ის უდიდესი მანძილი, რომელიც უნდა გაიაროს პრო-დუქციამ ნაწარმოებიდან მომხმარებლამდე, შემოკლდებოდა თუ ნაწარმო-ების პუნქტები რაციონალიზაციის თვალსაზრისით დაახლოვებული იქნებოდა მომხმარების ადგილებთან.

ჩვენში მრეწველობის სწრაფ განლაგების დარგში ბევრი რამ გაკეთდა, მაგრამ ჩვენ გვაქვს კიდევ ამ დარგში ნაკლოვანებანი. "...... სახალხო ძალების სწრაფ განლაგების ამოცანა-ამბობს ამხანაგი კაგანოვიჩი,-ჯერ კიდევ ინარჩუნებს მთელ თავის სიმწვავეს, ვინაიდან ჩვენ ჩამოვრჩით მთელი რიგი დარგებისა და ოლქების განვითარებაში".[1] მაგ. წარმოებების არასწრაფ განლაგება იწვევს საქონლის გადაზიდვებით, შემხვედრ და შორეულ გადაზიდვებს, რომლის გამო ხრულებით მეტწილად იკარგება საშუალებები და დრო.

1933 წლის I კვარტალში, პერმის ოლქის ფაბრიკების მიერ, რომლებიც მოთავსებულია ქალაქებში კრასნოკამსკში და კრასნოვიშერსკში, გაგზავნილ იყო ლენინგრადის სასკოლო-საწერი ნივთების ცრეხცის ფაბრიკებისათვის 1035 ტონა ქაღალდი. ლენინგრადის ცრეხცი ამ ქაღალდიდან დამზადებულ რვეულებს აგზავნის აღმოსავლეთის მიმართულებით ხაბაროვსკამდე და პრიმორიის მხარემდე. შედეგად მივიღეთ ის, რომ რამდენიმე ასეული კილომეტრის მანძილზე ერთმანეთს ხვდებოდნენ ქაღალდი და რვეულები. ასე მაგალითად; კრასნოკამსკიდან ლენინგრადში ქაღალდის გაგზავნის დროს რვეულები და ქაღალდი ხვდებოდა ერთმანეთს 1664 კილომეტრის მანძილზე, კრასნოვიშერსკიდან ქაღალდის გამოგზავნის დროს შეხვედრა ხდებოდა 2003 კილომეტრზე. ამ გარემოებას არ ექნებოდა ადგილი, რომ რვეულების დამზადების ფაბრიკა მოთავსებული ყოფილიყო ქაღალდის დამამზადებელ ფაბრიკების რაიონში. ასეთ შემთხვევებს ადგილი აქვს სხვა საქონლის მოძრაობის დარგში.

1/ ლ.კაგანოვიჩი, სიტყვა საკ.კ.პ./ბ/ XVII ყრილობაზე გვ. 60.

განსაკუთრებით ყურადღების ღირსია საქონლის მოწეული მანძილზე გადაზიდვა, ნაწარმოების არასწორი განლაგების გამო. ამხანაგმა ჯავახიშვილმა XVIII ყრილობაზე აღნიშნა, რომ -"...ვენახიანი მხარის 8-9 ათას კილომეტრის მანძილზე ვეზიდებით და ის მოწყვე აღმოსავლეთამდე აღწევს, ივანოვის და მოსკოვის საფეიქრო ნაწარმს ათასობით კილომეტრის მანძილზე ვეზიდებით და ა.შ."1/

მოწყვეტილი გადაზიდვა აგრეთვე იმითაც ძვირდება იქნებ გამოწვეული, რომ ნაწარმოების მეწარმე უმთავრესად ახლოს არიან განლაგებული და ხშირ ადგილებში ასეთი ხელსაწყობით ან არის ან თუ არის ძლიერ მცირე მოცულობით.

მთელი სამრეწველო ნაწარმოებების არასწორი განლაგების გამო გამოწვეული საქონლის არარაციონალური მიმოსვლა იწვევს დიდ ხარჯებს, ფულადი რესურსების, ანელებს საქონლის ბრუნვას, რაც უარყოფითად ახდენს გავლენას როგორც სახელმწიფო ვაჭრობის გეგმაზე ისე სახალხო მეურნეობის განვითარებაზე.

სახელმწიფო სოციალისტური სისტემა და ის უდიდესი ტერიტორიული სიმდიდრე, რომელიც ჩვენ გაგვაჩნია, შესაძლებლობას გვაძლევს მიუახლოვოთ ნაწარმოება ნედლეულისა და მომხმარების უბნებს. ამ მიზნით ნედლეულის ბაზე უნდა შევქმნათ იმ რაიონებში, სადაც შესაძლებელია და მიზანშეწონილია /სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისით/ მისი განვითარება. ნაწარმოება კი გადავანაცვლოთ ნედლეულის რაიონებშიაც. "საჭიროა-ამბობს ამხანაგი ჯავახიშვილი,-საფეიქრო მრეწველობა განვავითაროთ ბამბის ნაწარმოების ადგილებშიაც, ხოლო ბამბის

1/ ი. ჯავახიშვილი, სიტყვა საქ. კ. პ. /ბ/ XVIII ყრილობაზე გვ. 60-61.

მოყვანა განსაკუთრებით ჩვენი ქვეყნის სამხრეთ რაიონებში, კავკასიაში, ჩრდილო-კავკასიაში. შაქრის ნარგობა-ჭარხლის მოყვანის ადგილებში, კერძოდ, საჭიროა გავაცნოთ შაქრის ჭარხლის ნათესი ფართობი და ავაშენოთ შაქრის ახალი ქარხნები მოწყდე აღმოსავლეთის მხარეში, თურქესტან-ყირგიზიის და ტომსკის რკინის გზაზე"[1]. ნარგობის ასეთი განლაგება და ნედლეულის ბაზების შექმნა თავიდან აგვაცილებს ჩვენ შაქრის და საფეიქრო ნაწარმის ათასობით კილომეტრზე ზიდვას.

ლენინი დიდ ყურადღებას აქცევდა მრეწველობის რაციონალური განლაგების საკითხს.

"__მრეწველობის__ რაციონალური მოთავსება რუსეთში-ამბობს ლენინი,-ნედლეულის სიახლოვის გათვალისწინებით და რაც შეიძლება შრომის ნაკლები დანაკარგით, ნედლეულის გადამუშავებისას ყველა თანმიმდევრულ საფეხურ ფაბრიკაციების გადამუშავების სტადიებში, დამთავრებული პროდუქციის მიღებით."[2]

საკ.კ.პ.(ბ) XVIII ყრილობა მესამე ხუთწლედში მრეწველობის განვითარების შესახებ აღნიშნავს: "ყრილობა სცნობს, რომ მესამე ხუთწლედში სსრ კავშირის რაიონების მიხედვით __ახალი მრეწველობის განლაგებაში__ აუცილებელია ვხელმძღვანელობდეთ იმით, რომ მრეწველობა მიუახლოვდეთ ნედლეულის წყაროებსა და მოხმარების რაიონებს იმ მიზნით, რათა აღმოფხვრილი იქნეს არარაციონალური და მეტისმეტად შორი გადაზიდვა"[3].

საქონლის მოძრაობის რაციონალიზაციის დარგში ჯერ-ისევ მნიშვნელობა აქვს ჩვენი ქვეყნის ძირითადი ეკონომიკ

- - - - - - - - - - - - - - -

1/ ლ.მამალაშვილი, სიტყვა საკ.კ.პ.(ბ) XVIII ყრილობაზე გვ.62.

2/ В. Ленин, т. XXII стр. 434

3/ საკ.კ.პ.(ბ) XVIII ყრილობის რეზოლუციები გვ.28 ქარ.გამ.

რაიონები მეურნეობის კომპლექსურ განვითარებას. თვითეულ ასეთ რაიონში-ადგილობრივ ამხანაგი მ ო ლ ო ც ო ვ ი XVIII მარცვლეულობაზე,-უნდა მოეწყოს სათბობების მოპოვება და ისეთი სახის პროდუქტების წარმოება, როგორიცაა ცემენტი, ალე-ბასტრი, ქიმიური სასუქი, მისი მსუბუქი და კვების მრეწველო-ბის მასობრივი ნაწარმი ისეთ რაიონებში, რაც უზრუნველყოფს ამ რაიონთა მოთხოვნილებას/ხაზი ჩვენია ვ.ა./. ძირითად ეკონომიურ რაიონებში ადგილობრივი მრეწველობის ასეთი სახით განვითარებას (გარდა საქონლის გაცვლის მნიშვნელოვანი რა-ციონალიზაციისა) დიდი მნიშვნელობა აქვს [redacted] საქონლის ბრუნვის წრის და მომხმარებელთა საქონლით პროდუქტების დროული დაკმაყოფილების დარგში.

აქვს რა უდიდესი მნიშვნელობა ადგილობრივ მრეწველობის განვითარებას ჩვენი ეკონომიური ცხოვრების აღმავლობის დარგ-ში, საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობამ გამოიტანა გადაწყვეტილება, რომლის მიხედვით უნდა იქნეს უზრუნველყოფილი ყველა რესპუბლიკები, მხარეები და ოლქები ადგილობრივი მრეწველობის მთელი რიგი მასობრივი მოხმარების პროდუქტებით. "კვების ისეთი პროდუქტები, რომლებიც ყველგან მასობრივი რაოდენობით იხმარება, როგორიც არის კარტოფილი, ბოსტნეული, ხილი და ხორცის პროდუქტები, ფქვილი, საკონდიტრო ნაწარმი, ლუდი, აგრეთვე მასობრივი მოხმარების მთელი რიგი სამრეწველო ნა-წარმი-გალანტერეა, სამკერვალო მრეწველობის ნაწარმი, ავეჯი, აგური, კირი და სხვა, საკმაო რაოდენობით უნდა [1] მზადდებოდეს თვითეულ რესპუბლიკებში, მხარეებში და ოლქში".

- - - - - - - - - - - - -

1/საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობის რეზოლუციები გვ.29 პარტ.გამომც.

მეხამე ხუთწლედში სსრ კავშირის აღმოსავლეთ ნაწილში საფეიქრო მრეწველობის ახალი ბაზის შექმნა, სადაც გადამუშავდება შუა აზიის ბამბა, აგრეთვე ფართო მოხმარების საქონების სამრეწველო და სასურსათო ფაბრიკებისა და ქარხნების აგება საბჭოთა კავშირის სხვა და სხვა პუნქტებში დიდად შეუწყობს ხელს სახალხო მეურნეობის შემდგომ აღმავლობას.

" რანაირადაც არ უნდა განვავითაროთ სახალხო მეურნეობა, -ამბობს ამხანაგი სტალინი,-შეუძლებელია გვერდი ავუაროთ საკითხს, თუ რანაირად უნდა იქნეს სწორად განლაგებული მრეწველობა, როგორც სახალხო მეურნეობის წამძღოლი დარგი".1/

ზემოაღნიშნულიდან ეჭვი არ არის, რომ მრეწველობის სწორად განლაგება ჩვენს ქვეყანაში დიდად ახდენს გავლენას საქონლის წარმოებიდან მოხმარების სფერომდე რაციონალურად გატარებაზე.

საქონლის გადაზიდვებზე გავლენას ახდენს აგრეთვე ცალკე წარმოებათა სატრანსპორტო მოთხოვნის ხასიათი, რომლიდან პირველ ყოვლისა განვიხილავთ სპეციალიზაციის დონეს, ე.ი. ასორტიმენტის სიმრავლის დონეს. თუ მაგალითად [redacted] საქონლის ასორტიმენტი მზადდება ერთ ფაბრიკაში ანუ ერთ გეოგრაფიულ პუნქტში მოთავსებულ ფაბრიკებში, საქონლის მოძრაობას ექნება სხვა ხასიათი ვიდრე იმ შემთხვევაში, როდესაც ცალცალკე ფაბრიკები ამზადებენ საქონლის ერთ სახეს და ამასთან ერთად მოთავსებული არიან ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიის სხვა და სხვა ადგილებში.

როდესაც სხვა და სხვა ადგილებში მოთავსებული ფაბრი-

1/ი. სტალინი, ლენინიზმის საკითხები გვ.474 თარგმანი მეათე რუსული გამოცემიდან.

კები საქონლის მყიდვ სახეობათა ჩამოყენობას ამზადებენ, საქონლის მოძრაობა ღებულობს შემდეგ სახეს: ა/ ადგილობრივი სავალო-სავაჭრო ორგანიზაციებისათვის მიმანიშნებელია მიიღოს საქონელი უშუალოდ ფაბრიკებიდან /ქარხნებიდან/ იმ შემთხვევაში, თუ მათ საქონლის ბრუნვის სიდიდის გამო, განსაზღვრული დროის განმავლობაში საჭირო ნორმა უზრუნველყოფილი იქნება და ყოველთვის ხელში ექნება ასორტიმენტი აღნიშნული საქონლის ჯგუფის მიხედვით თავის საწყობში ან სავალო ქსელში.

ბ/ იმ შემთხვევაში, როდესაც სავალო-[redacted] სავაჭრო ადგილობრივი ორგანიზაციებს, საქონლის ბრუნვის სიმცირის გამო ან შეუძლიათ შემოადინიშნული პირობა დააკმაყოფილონ, მაშინ საქონელი გაივლის საბითუმო ბაზებს და შემდეგ მიიღებიან მთელიანი ასორტიმენტით სავალო ქსელში.

როგორც პირველ შემთხვევაში ისე მეორეში, საქონლის მოძრაობის სქემას ექნება სხვა და სხვა სახით. პრაქტიკაში ჩვენ გვაქვს შეცისმეცი სპეციალიზირებული ქარხნები და ფაბრიკები, რომელთა საწარმოო პროგრამის გარდაქმნა ადვილებელსაჭიროებას წარმოადგენს. უკრაინის სსრ და რსფსრ ადგილობრივი მრეწველობის სისტემაში, ფაიანსის მრეწველობის დარგში არის ისეთი ქარხნები, რომელთა საწარმოო პროგრამა ძლიერ ვიწრო ასორტიმენტით განისაზღვრება. ასე მაგალითად: ვასილკოვკის ფაიანსის ქარხანა 1939 წლის საწარმოო პროგრამის მიხედვით ამზადებს მხოლოდ მათლაკებს /მინანქრიანი ქამანჯრი/ ხლებუსკის ქარხანა ამზადებს მხოლოდ საფერფლებს, სანიტარულ ფაიანსს და სანაშენებლობებს.კამენო-ბროდსკის-კიდა თეთ-

ვებს და მაიოლიკებს. ასევე ვიწრო ასორტიმენტს უშვებს აგრეთვე პესოჩნის ქარხანაც.

რადგან ზემოაღნიშნული ქარხნები ამზადებენ ვიწრო ასორტიმენტის საქონელს, ამასთან ერთად მცირე რაოდენობით მათი პროდუქცია უნდა დაემატოს კალინინის სახელობის ან ბუდიანსკის ქარხნის პროდუქციას /თვითეული მათგანი ამზადებს ფაიანსის თითქმის მთლიან ასორტიმენტს/ სიახლოვის მიხედვით და დაიგზავნოს საბჭოთა კავშირის სხვა და სხვა რაიონებში.

ეს იმიტომ რომ ასორტიმენტის სიმცირის გამო აღნიშნული ქარხნები ვერ უზრუნველყოფენ საქონლის საჭირო პარტიებით გაგზავნას მოხმარების რაიონებში. წვრილი პარტიებით გაგზავნა კი გაზრდის გადაზიდვის ხარჯებს და გაგზავნის დროს.

ამრიგად სპეციალიზირებული ქარხნების პროდუქციის მოძრაობის სქემა მიიღებს თავისებურ ხასიათს. ვიწრო სპეციალიზაციას ადგილი აქვს სხვა მრეწველობის დარგშიაც, სახელდობრ: მზატანსაცმლის, ტრიკოტაჟის, ფეხსაცმლის, ლითონის ნაწარმის და სხვ. დარგებში.

ზემოთქმულის მიუხედავად ვიწრო სპეციალიზაცია არ შეიძლება გამართლებულად ჩაითვალოს არა მარტო სავაჭრო ორგანიზაციის თვალსაზრისით, არამედ მთელი სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისითაც.

საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობამ აღნიშნა რომ "სამრეწველო მშენებლობაში არ იქნეს დაშვებული მეტად ვიწრო სპეციალიზაციის საწარმოთა აგება და მოეწყოს საწარმოთა კომბინირება ეკონომიურ რაიონების მიხედვით".[1]

1/ საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობის რეზოლუციები გვ. 35-36

ასეთი, საწარმოთა ვიწრო სპეციალიზაცია ჯერ კიდევ პრაქტიკაში განაგრძობს არსებობას, რომელიც რასაკვირველია დაჩქარებით უნდა აღმოვფხვრათ. სთვლის რა ამხანაგი მოლოტოვი ასეთ ჯიშის სპეციალიზაციას დიდ ნაკლად, აღნიშნავს რომ "ასეთ ჯიშის სპეციალიზმს მეურნეობის დარგში გადაჭრით უნდა მოვუღოთ ბოლო"[1].

სპეციალიზაციის განვითარება ჩვენ მრეწველობაში გულისხმობს მასიური წარმოების და კონცენტრაციის განსაზღვრულ საფეხურს. სპეციალიზაციას წარმოების დარგი უდიდესი მნიშვნელობა აქვს, მაგრამ, მას აქვს თავის განვითარების საზღვრები.

ამიტომაც საქონლის მოძრაობის დარგში განსაკუთრებული ყურადღების ღირსია ცალკე წარმოებათა საწარმოო პროგრამის განსაზღვრა. ყველა შემთავსებლის საწარმოო პროგრამა შეკრებილი უნდა იქნეს იმ სავაჭრო ორგანიზაციების მოთხოვნილებასთან (ასორტიმენტის დარგში), რომლებიც დაკავშირებული უნდა იქნეს აღნიშნულ წარმოების მიერ. სავაჭრო ორგანიზაციებმა კი სისტემატიურად უნდა აწარმოონ მომხმარებელთა მოთხოვნილების შესწავლა, რათა ახალ მიავალდებულონ მასიურ მოთხოვნილებაზე, რომელსაც ჩვენს პირობებში აქვს ადგილი ზოგჯერ გამოხმაურება სავაჭრო ორგანიზაციის საჭიროებით საწარმოო პროგრამაში.

თუ საწარმოო წარმოებების პროდუქცია არ იქნება შეკრებილი იმ სავაჭრო ორგანიზაციების მოთხოვნილებასთან, რომლებიც მიმწოდებლობის თვალსაზრისით მას უნდა დაუკავშირდნენ, ადგილი ექნება საქონლის არარაციონალური გადაზიდვების შემთხვევებს.

1/ ის. მოლოტოვის მოხსენება საკ. კ.პ.(ბ) XVIII ყრილობაზე.

საწარმოო პროგრამის ასორტიმენტის განსაზღვრის მიხედვით მთელ რიგ რესპუბლიკებს, მხარეებს და ოლქებს საქონელი გააქვთ თავის საზღვრების გარეთ და პირიქით ისეთი საქონელი რომლის დამზადება შეიძლება ადგილზე. ასე მაგალითად: მოსკოვიდან ტულაში და ივანოვში იგზავნება ბამბეულის ქსოვილის ყმაწვილების კოსტუმები-"მალჩიკა", შემხვედრი მიმართულებით ტულა და ივანოვო აგზავნიან მოსკოვში ბამბეულის ქალთა კოსტუმებს ჟილეტით.

ალტაის მხარიდან ნოვოსიბირსკში იგზავნება სკოლის ასაკის ყმაწვილების ბამბეულის კოსტუმები, ნოვოსიბირსკი შემხვედრი მიმართულებით აგზავნის ალტაის მხარეში ბამბეულის ქსოვილების შარვლებს სკოლის ასაკის ყმაწვილებისათვის. ორიოლი აგზავნის სმოლენსკში მამაკაცის შალის კოსტუმებს, სმოლენსკი ორიოლში მამაკაცის შალის შარვლებს. კრასნოდარი აგზავნის როსტოვში მამაკაცის "კოსოვოროტკებს", როსტოვი აგზავნის კრასნოდარში ქალის "კოფთოჩკებს" და ასე შემდეგ. ასეთ მოვლენას ადგილი აქვს სხვა საქონლის მიხედვითაც.

რესპუბლიკებსა და ოლქებს შორის ურთიერთ საქონლის გაცვლა-გამოცვლის ერთერთ ძირითად მიზეზად უნდა ჩაითვალოს წარმოებათა საწარმოო პროგრამის არასწორი აგებულება. თუ ავიღებთ ზოგ ოლქებს და რესპუბლიკებს შეკერილი ტანსაცმელის გაცვლა-გამოცვლა შემდეგ სურათს გვაძლევს.

1938 წელს მოსკოვის ოლქმა სხვა და სხვა რესპუბლიკებში და ოლქებში გაიტანა შეკერილი ტანსაცმელი 272.662 ათასი მანეთის ღირებულებით, შემოიტანა 95.248 ათ.მანეთის.

ლენინგრადის ოლქმა გაიყვანა 15886 ათ. მან. შემოიყვანა 7/884 ათ. მანეთის, კალინინის ოლქმა გაიყვანა 20.873ათ.მან. შემოიყვანა 7.039 ათ. მან.რაოდენობით. გორკის ოლქმა გაიყვანა 15.836 ათ.მან. ამავე დროს შემოიყვანა 4.492 ათ.მან. რაოდენობით და ასე შემდეგ /იხ.თანდართული ცხრილი N 1/:

ასეთ გაიზიდვის და შემოზიდვის დროს· მთელი რიგი საქონელი ერთიმეორეს ზიდებიან რამოდენიმე ათასი კილომეტრის მანძილზე, მაშინ როდესაც ასეთი მოძრაობა ბევრ შემთხვევაში შეიძლება თავიდან ყოფილიყო აცილებული საწარმოო პროგრამის სწორად განსაზღვრის დროს. შეიძლება ამ გარემოებამ გამოიწვიოს წამოწყებებში მოწყობილობათა დამალვა ან მეტად, მაგრამ საერთო სარეზერვო თვალსაზრისით მიზანშეწონილია ასეთი მოვლენით. იქ სადაც შესაძლებელია დამზადებული იქნეს მამაკაცის "კოსტიუმები", შეიძლება დამზადება ასეთების ქალებისათვისაც. იქ სადაც შეიძლება დამზადება ბავშვების ტანსაცმელის, შეიძლება დამზადება მამაკაცების ტანსაცმელისაც და ა.შ.

უნდა აღვნიშნოთ აგრეთვე, რომ ფაბრიკა-ქარხნების მოწყობის დროს ადგილობრივი მოთხოვნილების არასაკმაოდ გათვალისწინება, იწვევს ადგილობრივი მოთხოვნილების საქონლის შემოზიდვას შორეულ ფაბრიკა-ქარხნებიდან, როდესაც მისი ადგილზე დამზადება შესაძლებელია.ასე მაგალითად: შუა-აზიის მცხოვრებთა მოთხოვნილების ბამბის ქსოვილი "მალ-მალი" და "ჩალმა" მზადდება ლენინგრადში, რომელიც მთლიანად იგზავნება ლენინგრადიდან ტაშკენტში, ნაცვლად ასეთი სპეციალური სახის ქსოვილის, მოთხოვნილება არის მხოლოდ შუა-აზიაში.აღნიშნული ქსოვილის დამზადებისათვის ლენინგრადში შუა-აზიიდან

იგზავნება ბამბა და მისგან დამზადებული ზემოაღნიშნული ქსოვილი უკანვე ბრუნდება შუა-აზიაში. ეს იმით იქნა გამოწვეული, რომ ტაშკენტის ქსოვის კომბინატის მოწყობის დროს გზ არ იყო ორგანიზაციაქმნილი სპეციალური "მალ-მალი" და "ჩალ-მას" ქსოვა. სპეციალისტების აზრით აღნიშნული ქსოვილის დამზადება ტაშკენტის კომბინატში არ მოითხოვს დიდ ღონისძიებების ჩატარებას, რომელიც მნიშვნელოვან ეკონომიას მოგვცემს ვიდრე მისი წარმოება ლენინგრადში და უკანვე ზიდვა შუა-აზიაში.

ბაქოს ტექსტილის კომბინატი აგზავნის /კვარტალურად/ ჩრდილოეთ კავკასიაში 300 ტონა ნართს და უკრაინაში 200 ტონას. ამავე დროს ივანოვოდან იგზავნება ჩითი ამიერკავკასიაში 516 ტონა.

ეს მით არის გამოწვეული, რომ ბაქოს კომბინატს არ აქვს შესაფერისი შემღებავი და საწრთავი / набивные / მოწყობილობანი. უკანასკნელ მოწყობილობათა დადგმა ბაქოს კომბინატში მოგვცემს წლიურად 214.000 ტონა კილომეტრის ტვირთის გარბენის ეკონომიას.

არასაკმარისი სახის საქონელთა დამზადება რესპუბლიკებში, მხარეებში და ოლქებში იწვევს საქონლის სხვა ადგილებიდან შემოზიდვას. ასე მაგალითად არხანგელსკის ოლქი 97 სხვა და სხვა სახის შეკერილი ტანსაცმლის მოთხოვნილების დროს, ამზადებს ორ სახეს, 95 სახეს კი შემოაქვს სხვა ოლქებიდან და მხარეებიდან. კალინინის ოლქს არ ყოფნის 41 სახე, გორკის ოლქს 53 სახე, ტულის ოლქს 78 სახე და ა.შ., რომლებიც შემოაქვთ. ამიტომ ყოველმხრივ უნდა ვეცადოთ რომ საწარმო

პროგრამა ზუსტად იქნეს განსაზღვრული, რათა თავიდან ავი-ცილოთ არა რაციონალური ცვალებადობა.

გარდა ზემოაღნიშნულისა საწარმოო ფაქტორიიდან საქონლის გადაზიდვამდე გავლენას ახდენს <u>პროდუქციის გამოშვების სიდიდე</u>, რომელიც მზადდება ამა თუ იმ პუნქტში.

საქონლის რაოდენობის სიდიდე, რომელიც მზადდება მიმ-წოდებლების მიერ, რომლებიც პუნქტში იწვევს ცვლილებებს სა-ქონლის მოძრაობაში წარმოებიდან მომხმარების სფერომდე. სიც-ხადისათვის მოვიყვანოთ მარტივი მაგალითი. დავუშვათ, რომ საბჭოთა კავშირის, რომლებიც რესპუბლიკის სხვა და სხვა პუნქტებში ა.ბ.გ. მზადდება სარეცხი საპონი. დავუშვათ რომ საწარმოო პროგრამის მიხედვით აღნიშნული პუნქტები კვარტა-ლურად ამზადებენ:

ა. -100 ტონას

ბ. -300 ტონას

გ. -250 ტონას

მომხმარების რაიონები, რომლებიც მდებარეობენ აღნიშნულ რესპუბ-ლიკაში ტერიტორიულად დავყოთ 3 ჯგუფად: 1, 2, 3. დავუშვათ, რომ მათი მომხმარების რაოდენობა კვარტალურად განისაზღვრება:

1-500 ტონა

2-200 ტონა

3-300 ტონა

ამასთან ერთად აღვნიშნავთ, რომ წარმოების პუნქტებთან მომხმარების რაიონები დაახლოვებულია: ა-თან- 1 ჯგუფი

ბ-თან- 2 ჯგუფი

გ-თან- 3 ჯგუფი

საქონლის მოძრაობა წარმოების პუნქტიდან მომხმარების რაიონამდე გვაძლევს შემდეგ სურათს.

1 ჯგუფის მომხმარების რაიონები მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად მასთან ახლოზე "ა" პუნქტს გარდა უნდა მიემართონ შედარებით დაშორებულ "ბ" წარმოების პუნქტს 50 ტონის მისაღებად. 2 ჯგუფის მომხმარების რაიონის მოთხოვნილება მთლიანად იფარება ახლოზე წარმოების პუნქტი "ბ"-დან.

3 ჯგუფის მომხმარების რაიონის მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად მასთან ახლო მდებარე "გ" პუნქტს გარდა უნდა მიემართოს შედარებით შორეულ "ბ" პუნქტს 50 ტონა საქონის მისაღებად.

ავიღოთ მაგალითი პრაქტიკიდან:

რ.ს.ფ.ს. რესპუბლიკაში მოთავსებული ფაიანსის ქარხნების პროდუქცია მცირეა და ვერ აკმაყოფილებს ადგილობრივ მოთხოვნილებას, უკრაინის ფაიანსის ქარხნების პროდუქცია დიდია და აღემატება ადგილობრივ მოთხოვნილებას. ამიტომ უკრაინის ფაიანსის ჭურჭელი იგზავნება [საკ.ვაჭრობის სახ. კომისარიატის საქონლის მოძრაობის სქემის მიხედვით] ჩელიაბინსკის, ბაშკირეთის და ომსკის ოლქებში, მაშინ როდესაც გაცილებით უფრო ახლოს ამ ოლქებთან მოთავსებულია რ.ს.ფ.ს.რ. ფაიანსის ქარხნები.

აქედან ნათელია საქონლის მოძრაობის თავისებურებანი სხვა და სხვა პუნქტებში მოთავსებულ ქარხნების პროდუქციის გამოშვების სიდიდის გამო.

აღნიშნული გარემოება უფრო მკვეთრად იჩენს თავს მაშინ, როდესაც უფრო რთული ასორტიმენტის საქონლის წარმოებასთან

შეაქვს საქმე, რადგან ასეთი საქონლის დაყვანა საერთოდ დაკავშირებულია რამოდენიმე საბითუმო ჩქოლებში გაცარებასთან.

ნაწარმოების მიერ გამოწვეული პროდუქციის რაოდენობამ პირველყოფილება უნდა დააკმაყოფილოს მის ახლო მდებარე რაიონების მოთხოვნილება. ამასთან ერთად უნდა აღვნიშნოთ, რომ ხელი არ მიეცეს გიგანტების მშენებლობას, არამედ პირიქით ბრძოლა უნდა გამოუცხადოთ გიგანტომანიას. საშუალო და მცირე ნაწარმოებათა მშენებლობაზე გადასვლა და მათი გაძლება ხელს შეუწყობს ძირითადი ეკონომიური რაიონების მეურნეობის კომპლექსურ განვითარებას და მათ რაციონალურ განლაგებას, რომელიც, როგორც ზევით აღვნიშნეთ, შეამცირებს დიდ რადიუსიან საქონლის არარაციონალურ გაცარების ლიკვიდაციის დარგში. ~~[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] მნიშვნელობა აქვს [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].~~

ყველა შემთხვევაში ნათელია, რომ სანარმოო ფაქტორი მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საქონლის გაცარებაზე. ამიტომ სავაჭრო ორგანიზაციებმა აღნიშნულ საკითხს, ჯეროვანი ყურადღება უნდა მიაქციონ.

ბ. საფინანსო ფ ა ქ ტ ო რ ი

საქონლის გაყიდვა ნაწარმოებიდან მომხმარებლის ხელამდე მყიდველის (საზოგადოების) საფინანსო სახსრებით ხდება. ამიტომ ფინანსური მაჩვენებლები და მისი მდგომარეობა დიდ ახდენს გავლენას საქონლის მოძრაობის ხასიათზე. ~~„ფინანსი[illegible] [illegible] — ამბობს ლენინი, — არამც [illegible] მიმდინარე [illegible] ძალები, [illegible] ფულის"~~[1].

საქონლის ფინანსირება — ეს საწარმოო პროცესია, რომელიც თავის გაგრძელებას პოულობს მიმოქცევის სფეროში და ემსახურება ამ უკანასკნელს. კერძოდ საქონლის გადაზიდვის ფინანსირება ანაზღაურებს ადმინისტრაციას და სხვა ფორმის ფინანსირებას. საქონლის ფინანსირების დროს, საქონელი ფაქტიურად რჩება საწყობში. „საქონლის ფაქტიური ყოფნა საწყობში, — ამბობს მარქსი, — მოითხოვს საქონლის ფინანსირებას"[2]. არა მარტო საქონლის წარმოებისათვის, არამედ მთელი სახალხო მეურნეობისათვის ფინანსების როლი უდიდესი და მნიშვნელოვანია.

ჩვენი ეკონომიკის განვითარება ხელს უწყობს და ეყრდნობა საქონლის ბრუნვას, ისევე არის დამოკიდებული ფინანსების განვითარებაზე. „თუ ჩვენი ეკონომიკის განვითარება, — ამბობს ამხანაგი სტალინი, — ეყრდნობა საქონელბრუნვის განვითარებას, საბჭოთა ვაჭრობის განვითარებას, სახელმწიფო საბჭოთა ვაჭრობის განვითარება თავის მხრივ ეყრდნობა ჩვენი ფინანსო-

- - - - - - - - - - - - - - -

~~1/ [illegible]~~

1/ კ. მარქსი, კაპიტალი, ტ. II, გვ. 119.

ტის, როგორც სარკინიგზო და წყლის, ისე საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარებას"[1]. ნათელია რომ ტრანსპორტის განვითარება და მისი მუშაობის ხასიათი ახდენს გავლენას ტვირთის გადაზიდვის ხასიათზე "შეიძლება ისე მოხდეს ხოლმე, რომ, -ამბობს სტალინი,-საქონელი არის, არის საქონელბრუნვის გაშლის სრული შესაძლებლობა, მაგრამ ტრანსპორტი ვერ მისდევს ფეხდაფეხ საქონელბრუნვის განვითარებას და უარს ამბობს ტვირთის გადაზიდვაზე, როგორც უკვეთ ხშირად, სწორედ ხდება ხოლმე ჩვენში"[2].

საქონლის გადაზიდვა ოთხი სახის ტრანსპორტის საშუალებით: ა/ ავტო-საჭაპანო, ბ/ რკინიგზის, გ/ წყლის და დ/ საჰაერო.

აღნიშნული ყველა სახეთა ტრანსპორტის განვითარებას და მის მუშაობის ხასიათს მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეაქვს საქონლის გატარებაში.

ხმელეთის, წყლის და საჰაერო ტრანსპორტის ამა თუ იმ სახის ექსპლოატაციური სიძლიერე, ტვირთის გადაზიდვის სიჩქარის სიდიდე ცალკე სახის ტრანსპორტის მიხედვით, ტარიფები, სატრანსპორტო საშუალებათა მოძრაობის არსებობა, რომელიმე ხაზზე, დატვირთვის წერტილის სიდიდე სატრანსპორტო საშუალების ერთეულში და გადაზიდვის სიჩქარე– არის ყველა ის ძირითადი რომლებიც გავლენას ახდენენ საქონლის გატარებაზე.

1/ ი.სტალინი, ლენინიზმის საკითხები გვ.680-681.

2/ იქვე გვ. 681.

ანუ მაგალითად: თუ რომელიმე რკინიგზის ხაზის ტვირთის გაშვების ექსპლოატაციური სიძლიერე, ვერ უზრუნველყოფს მის წინაშე წაყენებულ მოთხოვნილებას, საჭირო ორგანიზაციე-ბი იძულებული ხდებიან ტვირთის გადასაზიდად მიმართონ ერთ მეორე რკინიგზას ანდა სხვა სახის ტრანსპორტს /წყლის, მდინარის, ავტო-საჰაერო/, რათა დროულად უზრუნველყოფილი იქნეს საქონლის მიწოდება დანიშნულების ადგილზე. ეს ხდება იმ შემთხვევაში, როდესაც აღნიშნული რკინიგზის ხაზით საქონლის გადაზიდვა ყველა სხვა მიმართულების და სახის ტრანსპორტთან შედარებით (ხარჯების თვალსაზრისით) ხელსაყრელია, მაგრამ რკინიგზა მეტისმეტად გადატვირთულია და ა[რ] შეუძლია მიიღოს ზოგი ტვირთი გადასაზიდად.

ასეთ მოვლენას ადგილი აქვს ზოგ რკინიგზის ხაზზე, ისიც დროებითია, მაგრამ ეს გარემოება აუცილებლად მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული საქონლის მოძრაობისას.

ტვირთის გადაზიდვის ხარჯები, საქონლის მოძრაობაში მნიშვნელოვან მომენტად ითვლება. ტარიფის სიმცირე ტონა კილომეტრზე მთელ რიგ შემთხვევაში გვაძლევს ხელსაყრელ პირობებს ტვირთი გადავზიდოთ წყლის და საზღვაო ტრანსპორტით, რომლის დროს საქონლის გატარება ღებულობს თავისებურ სახეს.

ზოგ შემთხვევაში სატრანსპორტო საშუალება მოძრაობს დაუტვირთავად ანუ ნაწილობრივ დატვირთულად. ყოველი ცარიელი სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის შემცირება კი მნიშვნელოვნად ამცირებს გადაზიდვის ხარჯებს.

"სატვირთო ვაგონის ცარიელი გარბენი საერთო გარბენსთან შეფარდებით შეადგენს 29%-ს. ცარიელი გარბენი დატვირთულთან

შეფარდებით შეადგენს 41%-ს. ზოგი მიმართულებით /ლენინგრად-დონბასი, მოსკოვი-დონბასი და სხვა/ ცარიელი გარბენი აღწევს გზაზე საერთო დატვირთული გარბენის 60-70%-ს. თუ 41%-ს შევამცირებთ 10%-მდე მაშინ გადაზიდვის თვითღირებულება საშუალოდ შემცირდება 18%-ით"[1]. მართალია ეს მონაცემები მოძველებული წლობებია, მაგრამ დამახასიათებელია იმისა თუ ცარიელი ვაგონების გარბენის შემცირება, როგორ ახდენს გავლენას გადაზიდვის ხარჯების შემცირებაზე. გამომდინარე აქედან, როგორც ტრანსპორტის მმართველობამ ისე საგზაო ორგანიზაციებმა უნდა განსაზღვრონ გადაზიდვის გეგმა იმ გვარად, რომ ადგილი არ ჰქონდეს ცარიელი სატრანსპორტო საშუალებათა მოძრაობას ან და დაიყვანოს ის მინიმუმამდე. ეს გარემოება გავლენას მოახდენს საქონლის გაცარების ხასიათზე.

ყველა სახის ტრანსპორტის მმართველობა დაინტერესებულია მასში, რომ ნორმალურად დატვირთოს სატრანსპორტო საშუალებანი და გადაზიდოს ანარმოს მსხვილი პარტიებით. ეს ინტერესი გამართლებულია სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისით წვრილი პარტიებით გადაგზავნა მოითხოვს დიდ ტარიფს ვიდრე მსხვილი.

ახლა მაგალითად:

გზავნი სახალხო კომისარიატის წლობებით 1 კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვა მსხვილი და წვრილი პარტიებით, საშუალოდ ჯდება:

- - - - - - - - - - - - - - - - - -

[1] Планирование перевозок, сборник статией, ст.71. из.1930г.

ვაგონების შევსება ტონებით	გადაზიდვის თვითღირებულება ერთ ტონაზე
3	7,89 კაპ.
4	4,02 "
8	2,18 "
10	1,81 "
18	1,61 "

ამას გარდა წვრილი პარტიობით გადაზიდვის დროს ტვირთის მნიშვნელოვნად აგვიანდება გზაში. დაგვიანება მით უფრო მეტია, რაც უფრო დიდია გადაზიდვის მანძილი.

მსხვილი პარტიობით გადზიდვა აჩქარებს ვაგონის მოძრაობას საშუალოდ 35%-ით.

3000 კილ. მეტრის მანძილზე სავაგონო პარტია აღწევს 6 დღე-ღამით ადრე ვიდრე წვრილი პარტია 5000 კილ. მეტრის მანძილზე – 10 დღე-ღამით, 7000 კილ. მეტრის მანძილზე კი 13 დღე-ღამით.

საქონლის გზაში შეჩერება კი ანელებს საქონელბრუნვას და აუარესებს მის შენახულების ხარისხს.

მთელი რიგი საქონლის მიწოდება საცალო სავაჭრო ქსელში მალფუჭადობისა და ფასის სიდიდის გამო მიზანშეწონილია განსაკუთრებით დაჩქარდეს. ამიტომ სავაჭრო ორგანიზაციები ღებულობენ ყოველგვარ ზომებს რათა საქონელი გადაზიდული იქნეს ისეთი ტრანსპორტით, რომელიც დააჩქარებს მის მოძრაობას. ასეთ

შემთხვევაში ახდენენ ტვირთის გადაზიდვას ისეთი ტრანსპორ-ტის საშუალებით, რომელიც შეამოკლებს გადაზიდვის დროს (რასაკვირველია ამ შემთხვევაში მხედველობიდან არ უნდა გავუშვათ ხარჯების მომენტიც).

შერჩევა ტრანსპორტის აქ ისე უნდა მოხდეს, რომ სა-ქონლის [redacted] მოძრაობას ჰქონდეს ეკონომიური მიზანშეწონილობა საბოლოო მეურნეობის თვალსაზრისით. არ უნდა დავუშვათ ის გარემოება, რომ მაღალფასიანი და მალფუჭადი საქონლის ყოვე-ლი შეფერხება ჩარჩენება გზებში, დიდ ზეგავლენას მოახ-დენს დაგროვებაზე და საქონლის ხარისხზე.

ტვირთის დიდი რაოდენობით და სისტემატიური გადაზიდვა (განსაკუთრებით მოკლე მანძილზე) ძირითადად სწარმოებს რკი-ნის გზის და წყლის ტრანსპორტის საშუალებით, ამიტომ ისინი ტრანს-პორტის ძირითად სახეს წარმოადგენენ. შედარებით მოკლე მანძილზე ტვირთის გადაზიდვაში დიდი მნიშვნელობა აქვს ავტო-საგზაო ტრანსპორტს. უკანასკნელ დროს ავტო-საგზაო ტრანსპორტის მნიშვნელობა დიდად გაიზარდა. განსაკუთრებით ავტოტრანსპორტის, ავტო-საგზაო ტრანსპორტის მოქმედების რადიუსი გაცილებით ნაკლებია ვიდრე სხვა სახის ტრანსპორ-ტის. ის ძირითადად აწარმოებს ტვირთის გადაზიდვას ადგილობ-რივი მასშტაბით, (სადგურიდან ბაზის საწყობამდე, რაიკავშირის საწყობიდან სოფ.კოოპერატივის საწყობამდე ან მაღაზიამდე, სადგურიდან ნავთსადგურამდე და სხვა) ამიტომ მას ადგილობ-რივ ტრანსპორტს უწოდებენ. ისეთ ადგილებში სადაც რკი-ნიგზის სატრანსპორტო ქსელი სუსტად არის განვითარებული საავტომობილო ტრანსპორტი ტვირთის გადაზიდვას აწარმოებს დიდ მანძილებზედაც.

საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობამ აღნიშნა ავტოტრანსპორტის განვითარების უდიდესი მნიშვნელობა სახალხო მეურნეობის შემდგომი აღმავლობის დარგში. ყრილობამ დაადგინა მესამე ხუთწლედში ავტოგადაზიდვის 4,5 ჯერ გადიდება და ავტომაგის-ტრალებზე საავტომობილო ტრანსპორტის რეგულარული მოძრაობის მოწყობა. ავტოტრანსპორტის სათანადო განვითარების უზრუნველ-საყოფად ჩამოყალიბდა, საავტომობილო კომისარიატი.

ის ღონისძიებანი, რომლებიც ტარდება ავტოტრანსპორტის შემ-დგომი განვითარების დარგში დიდად შეუწყობს ხელს საქონლის დროულად დაყვანას წარმოებიდან საცალო სავაჭრო ქსელამდე.

ყველაზე დიდი ადგილი ტვირთის გადაზიდვაში უჭირავს რკინისგზის ტრანსპორტს ასე- მაგალითად: 1938 წლის ტვირთ-ბრუნვა[1] გვაძლევს შემდეგ სურათს:

1/რკ.გზის /მილიარდ ტონაკილომეტრებში/ უდრის 369,1

2/მდინარისა და

საზღვაო-ტრან-

სპორტის— — — "— — — — "— — — — — — — — 66,0

3/სამოქალაქო

საჰაერო ფლოტის /მილიონ ტონა-კილომეტრებში/ 31,7

აღნიშნულიდან ნათელია, რომ რკინისგზას ხუთნახევარჯერ მეტი ტვირთბრუნვა აქვს ვიდრე წყლის ტრანსპორტს. საჰაე-რო ტრანსპორტს კი გაცილებით ნაკლები.

რკინის გზის ტრანსპორტის განვითარებამ, დიდად შეუწყო ხელი საქონლის ბრუნვის ზრდას. საბჭოთა კავშირის სახალხო მეურნეობის შემდგომმა აღმავლობამ და განსაკუთრებით მრეწველ

1/ იხ. ამხანაგ სტალინის მოხსენება საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრი-ლობაზე გვ.34 ქართული გამოცემა.

რაიონებში ეკონომიური ცხოვრების შემდგომი განვითარება-დიდ მოთხოვნილებას უყენებს საერთოდ ტრანსპორტს და განსაკუთრებით რკინიგზის ტრანსპორტს. აქვს რა უდიდესი მნიშვნელობა ტრანსპორტის განვითარებას რაიონების ეკონომიური ცხოვრების აღმავლობაში, ამით ის ხელს უწყობს საქონლის ბრუნვის ზრდას და საქონლის მოძრაობის მოწესრიგებას.

მთელ რიგ ხაზებზე რკინიგზა გადატვირთულია ტვირთის გადაზიდვით. გადატვირთვა კი ქმნის დაბრკოლებას საქონლის გადაზიდვაში. ამიტომ ჩვენ, ყოველივე ზომები უნდა მივიღოთ რკინიგზის განტვირთვისათვის და სხვა სახის ტრანსპორტის სრული დატვირთვით გამოსაყენებლად. მას დაუკავშიროთ აგრეთვე საქონლის რაციონალური გადაზიდვა."...გადამწყვეტი ზომები უნდა მივიღოთ იმისათვის,-ამბობს ამხანაგი მოლოტოვი,-რათა განვტვირთოთ რკინიგზის ტრანსპორტი და გავაუმჯობესოთ წყლის და საავტომობილო ტრანსპორტის გამოყენება. აქედან გამომდინარეობს აგრეთვე ის, რომ საჭიროა გადაჭრით შევამციროთ შემხვედრი და ზოგიერთი მოჩვეული ტვირთზიდვები". 1/

წყლის ტრანსპორტს /ზღვებისა და მდინარეების/ დიდი გამოყენება აქვს ტვირთბრუნვაში და განსაკუთრებით მასიური საქონლის გადაზიდვის დარგში. მისი მთავარი ნაკლი მდგომარეობს მასში, რომ მოძრაობს შედარებით ნელა ვიდრე საჰაერო, საავტომობილო და რკინიგზის ტრანსპორტი. აგრეთვე წლის განსაზღვრულ პერიოდში ზოგ ადგილებში მდინარეების და ზღვების გაყინვით, მათი მუშაობა ჩერდება. მიუხედავად ამა ნაკლისა, ჩვენ

1/ ვ.მოლოტოვი, სსრკავშირის სახალხო მეურნეობის განვითარების მესამე ხუთწლიანი გეგმა გვ. 31.

დიდად ვიყენებთ წყლის ტრანსპორტს ტვირთის გადასაზიდად, რადგან მას აქვს მნიშვნელოვანი უპირატესობა სხვა ტრანსპორტთან შედარებით. სახმელეთოზე, გადაზიდვის ხარჯები შედარებით იაფია /ტონაკილომეტრზე/.

სატრანსპორტო ხარჯების სიაფის გამო როგორც ზევით ავღნიშნეთ ჩვენ ხშირათ ვახდენთ მთელი რიგი ტვირთის გადაზიდვას წყლის ტრანსპორტით, განსაკუთრებით იაფი ტვირთის, როგორიც არის: მარილი, სამშენებლო მასალა, ხორბალი, ნახშირი და სხვა მასიური ტვირთი, რომლის გადაზიდვის ხარჯებ მის თვითღირებულებასთან შედარებით /ხვედრითი წონით/ მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს. მათი წყლის ტრანსპორტის გადაზიდვა მთელი რიგ შემთხვევაში, აუცილებლად მიზანშეწონილად უნდა მივიჩნიოთ, ვიდრე სხვა ტრანსპორტით.

აქვს რა უდიდესი-მნიშვნელობა წყლის ტრანსპორტს, მისი რამდენადმე ჩამორჩენილობა, ლიკვიდირებული უნდა იქნეს დაჩქარებით. საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობამ წყლის ტრანსპორტის ჩამორჩენის გამოსწორებისა და მისი შემდგომ განვითარების შესახებ აღნიშნა: "ლიკვიდირებულ იქნას წყლის ტრანსპორტის ჩამორჩენა, ამაღლდეს მისი როლი სახალხო მეურნეობის მომსახურეობაში, განსაკუთრებით მასობრივი ტვირთების- ხე-ტყის, პურის, ქვანახშირის და ნავთის გადაზიდვაში"[1]. ეს უდიდეს-მნიშვნელოვანი ღონისძიებანი, რომელიც დასახულია XVIII ყრილობის მიერ წყლის ტრანსპორტის განვითარების დარგში და რაციონალიზაციას შეიცავენ საქონლის გადაზიდვაში.

1/ საკ. კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობის რეზოლუციები გვ.25-26 ქართული გამოცემა.

მნიშვნელოვანი ყურადღების ღირსია აგრეთვე საჰაერო ტრანსპორტი. მისი განვითარების პერსპექტივები დიდია. საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა ხდება ისეთ ადგილებში, სადაც არ არის სხვა სახის ტრანსპორტი, ან და ძნელად მოქმედებს. მაგალითად, ბეწვეულის გადმოზიდვა: კამჩატკიდან, აღმოსავლეთ და დასავლეთ ციმბირიდან, იაკუტიიდან და სხვა. საჰაერო ტრანსპორტი ჯერ-ჯერობით ვერ პოულობს მასიურ განვითარებას, რადგან გადაზიდვის ხარჯები შედარებით სხვა ტრანსპორტთან დიდია.

ძირითადი მომენტები, რომლებიც საფუძვლად ედება ტრანსპორტის შერჩევას საქონლის გადაზიდვის დარგში უნდა მივაჩნიოთ შემდეგი:

ა/ საქონლის გადაზიდვის სისწრაფე

ბ/ გადაზიდვასთან დაკავშირებული ხარჯების სიმცირე

გ/ ტრანსპორტის მოძრაობის რეგულარობა და მისი ექსპლოატაციური სიძლიერე.

ვაკეთებთ რა აღნიშნულ მომენტების ანალიზს, ყოველ კონკრეტულ პირობებში, გამოვიყენებთ იმ სახის ტრანსპორტს, რომელიც საბოლოო ანგარიშში ყველაზე უფრო მიზანშეწონილი იქნება გამომდინარე სახალხო მეურნეობის ინტერესებიდან.

~~ტვირთის გადაზიდვის ნორმებში დადგენილია, რომ /ნორმის [illegible] შენიშვნა/ ძირითადად მიზანშეწონილია მოკლე მანძილამდე 3 კილომეტრი, გამოვიყენოთ ურმები, საზიდები, 200 კილომეტრის მანძილამდე ავტოტრანსპორტი, 200 კილომეტრზე მეტზე რკინიგზის და წყლის ტრანსპორტი /1/.~~

- - - - - - - - - - - - - - - - - -

~~1/Л. Каминский. Складское, Транспортное и Тарное Хозяйство. стр. 116, М3. 1939г.~~

საქონლის მასის გადასაადგილებლად ხელსაყრელ პირობებში უნდა გამოვიყენოთ გადაზიდვის კომბინირებული წესი. /რკინის-გზის, წყლის და ავტო-საქალაქო ტრანსპორტის/. კომბინირებული გადაზიდვის დროს მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული, როგორც დროის ისე ხარჯების მომენტიც.

საქონლის გაცვლის რაციონალური მოწესრიგების დარგში დიდი მნიშვნელობა აქვს აგრეთვე ტვირთბრუნვის დაგეგმვას სატრანსპორტო ორგანიზაციების მიერ. ეს ამოცანა მით არის დიდი მნიშვნელოვანი, რომ მას შეუძლია წესრიგში მოიყვანოს სატრანსპორტო საშუალებათა მოძრაობა და ლიკვიდაცია უქნას არარაციონალურ გადაზიდვებს.

„ტრანსპორტის უმნიშვნელოვანეს ამოცანას-აღნიშნულია სკკპ./ბ/ XVIII ყრილობის რეზოლუციაში,- წარმოადგენს ტვირთბრუნვის დაგეგმვის მოწესრიგება. იმ მიზნით, რომ ყოველმხრივ შემცირდეს შორეული სარკინიგზო გადაზიდვა, ლიკვიდირებულ იქნას შემხვედრი და არარაციონალური გადაზიდვა და შემდგომაც გადიდდეს წყლის ტრანსპორტის და ავტოტრანსპორტის ხვედრითი წონა ჩვენი ქვეყნის ტვირთბრუნვაში"[1].

ის მნიშვნელოვანი გადაწყვეტილებანი, რომელიც მიღებული სკკპ./ბ/ XVIII ყრილობის მიერ ტრანსპორტის შემდგომ გაშლის შესახებ დიდად გააუმჯობესებს საქონლის გაცვლის საქმიანობას წარმოებულს [illegible]

1/ სკკპ./ბ/ XVIII ყრილობის რეზოლუციები გვ. 24-25. ქართული გამოცემა.

ბ. ეკონომიურ-გეოგრაფიული ფ ა ქ ტ ო რ ი

საქონლის გადაზიდვაზე გავლენას ახდენს ეკონომიურ გეოგრაფიული ფაქტორი, სახელდობრ:

1/ მოხმარების რაიონისა და წარმოების პუნქტს შორის სატრანსპორტო მანძილის სიდიდე.

2/ სატრანსპორტო ქსელის განვითარების დონე.

3/ კლიმატიური პირობები და მოხმარების რაიონის რელიეფი.

მანძილი მოხმარების რაიონსა და მიმწოდებელ წარმოების პუნქტს შორის, საქონლის მიტანის ხასიათის ერთ-ერთი განმსაზღვრელთაგანია. მართალია საზოგადოების განვითარების ერთ პერიოდში სიშორე საწარმოო ძალთა განვითარების შედეგად მეორე პერიოდში სიახლოვით იქცევა, ტვირთის გადაზიდვის სისწრაფის მიხედვით, მაგრამ გეოგრაფიულად დაშორებული მანძილზე ტვირთის გადაზიდვა მეტ დროს და საშუალებებს თხოულობს ვიდრე მოკლე მანძილზე განვითარების ერთი და იგივე პერიოდში ერთი და იგივე სახის სატრანსპორტო საშუალებებით.

დიდი მანძილი ზრდის, დროსა და გადაზიდვის ხარჯებს, რაც გავლენას ახდენს საქონლის მიტანის ხასიათზე. პრაქტიკულმა გამოკვლევებმა დაგვანახვა, რომ მთელი რიგი რთული ასორტიმენტის საქონლის გადაზიდვა წარმოებიდან საცალო ორგანიზაციაში, პირდაპირ /ტრანზიტით/, მიზანშეწონილად ითვლება მოკლე მანძილზე მაშინ, როდესაც შორეულ მანძილიდან ასეთი საქონლის საცალო ქსელში მიტანა გამართლებას პოულობს მხოლოდ საბითუმო რგოლების გავლით.

გარდა მანძილის მოშენცისა; ამავე ფაქტორს მიეკუთვნება აგრეთვე [redacted] გზების ქსელის გაშლის ხასიათი: რკინის-გზის, წყლის, ავტო-საგზაო და საჰაერო. მათი სიხშირე და კეთილმოწყობა გავლენას ახდენს საქონლის მოძრაობაზე. საერთაშორისო გზის სიხშირე ხელს უწყობს ტვირთის გარბენის ტონა-კილომეტრის შემცირებას და გადაზიდვის დროს შეკვეცას. ასე მაგალითად: მანძილი როსტოვიდან თბილისამდე არსებული რკინის-გზით /ბაქოს გზით/ შეადგენს 1851 კილ.მეტრს. ამავე პუნქტებს შორის მანძილი კრასნოდარის, ტუაფსეს და სოხუმის გზით/რომლის მშენებლობა მიმდინარეობს/ შეადგენს 964 კილ. მეტრს, რაც შეამცირებს ტვირთის გარბენას 887 კილომეტრით. მანძილი როსტოვიდან ბათუმამდე არსებული გზით შეადგენს 2.200 კილომეტრს, ხოლო შავი ზღვის სანაპირო რკინისგზით 826 კილომეტრს,[1] ეს იძლევა ტვირთის გარბენის შემცირებას 1377 კილომეტრით.

თუ საშუალოთ ვაგონის საშუალო სადღეღამისო გარბენს მივიღებთ 150 კილომეტრს, საშუალოთ ვაგონის ბრუნვა როსტოვიდან ბათუმამდე ბაქოს გზით და-სჭირდება 14,6 დღეღამე, ხოლო სოხუმის გზით დასჭირდება 5,5 დღეღამე, განსხვავება გაიძლევს 9,1 დღეღამეს.

ამრიგად რკინისგზის ქსელის სიხშირე ხელს ტვირთის მოძრაობის მიმართულებას, ამცირებს მანძილს და აკვეცავს ტვირთის მოძრაობის დროს.

კლიმატური პირობები იწვევს წლის განსაზღვრულ პერიოდში ნავიგაციის განვითარებას, რომელიც დიდ დაბრკოლებას უქმნის ტვირთბრუნვის განვითარების დარგში. როგორც ვიცით

- - - - - - - - - - - - - - - - -

1/იხ.ჟურნალი: "Плановое Хозяйство" № 2 стр.123. из.1939г.

აღვნიშნეთ წყლის ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა გაცილებით იაფი ჯდება შედარებით სხვა ტრანსპორტთან, აგრეთვე მას აქვს სხვა დადებითი მხარეებიც (რკინის გზის განტვირთვა და სხვა) ამიტომ სანავიგაციო პერიოდი აუცილებლად გამოყენებული უნდა იქნეს ტვირთბრუნვისათვის.

კლიმატური პირობების გამო მთელ რიგ რაიონებში ზამთრობით საქონლის ზიდვა მეტისმეტად გაძნელებულია, ხმელეთის გზების დაკეტვის გამო. ამიტომ ასეთ რაიონები აძლიერებენ საქონლის გადაზიდვას წლის იმ პერიოდში, როდესაც გზები დაკეტილი არ არის და ადგილობრივ ქმნიან განსაზღვრულ მარაგს ზამთრისათვის.

მთიანი რაიონებში საქონლის ზიდვა თავისებურ ხასიათს ატარებს. ასეთი რაიონებში, რკინისგზის და ავტო-ტრანსპორტის გზის გაყვანა სიძნელეებთან არის დაკავშირებული, რის გამო გამოყენებულია მარტივი ტრანსპორტი, რომლითაც გადაზიდვა მნიშვნელოვნად პატარა არის, ხარჯები კი დიდია. ეს გარემოება გამოწვეულია იმით, რომ მოსმარების რაიონის რელიეფის თავისებურება აძნელებს გაუმჯობესებული ხმელეთის ტრანსპორტის გავრცელებას, საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა კი ჯერჯერობით ძვირი ჯდება. ამიტომ მიმართავენ ცხენებით, ჯორებით [ქარავნებით] და ზოგ შემთხვევაში ჰაერის ტრანსპორტს. ასეთი რაიონების ეკონომიური ცხოვრების შემდგომი განვითარება ეჭვი არ არის გააუმჯობესებს ტრანსპორტს და უკეთ მოაწყობს საქონლის გადაზიდვას.

სავაჭრო ფაქტორი

საქონლის გატარებაზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს სავაჭრო ფაქტორი, რომელიც შედგება შემდეგი ძირითადი საკითხებისაგან:

ა/ საქონლის ასორტიმენტის ხასიათი;

ბ/ ადგილობრივ საცალო სავაჭრო ორგანიზაციის და, საწყობების საქონლის ბრუნვის სიდიდე:

გ/ საქონლის გამტარი რგოლების განლაგება და მათი მუშაობის ხასიათი.

მომხმარებელთა მზარდი მოთხოვნილების მაღალხარისხოვან დაკმაყოფილების ძირითად მაჩვენებელს წარმოადგენს, სავაჭრო-საცალო ქსელში საქონლის ასორტიმენტის სიმრავლე. ასორტიმენტის სიმრავლე მომხმარებელს აძლევს შესაძლებლობას შეარჩიოს თავისი საქონელი, რომელიც მის სურვილებს დააკმაყოფილებს. რათა უზრუნველყოფილი იქნეს საცალო ქსელი, მრავალფეროვანი საქონლის ასორტიმენტით მომხმარებელთა სურვილის მიხედვით, სავაჭრო ორგანიზაციებმა უნდა დაუკავშირდნენ იმ მიმწოდებლებს, რომლებიც უკეთ უზრუნველყოფს შემოსავლიან პირობებს.

ხელშეკრულებით ან ზეპირი გარიგებით ურთიერთობის გაფორმების შემდეგ, საქონელი უნდა გატარდეს მიმწოდებლიდან საცალო ქსელამდე.

ამ საკითხის სწორად გადაჭრისათვის ჩვენ საქონელს ვაყოფთ ორად. რთულ და მარტივ ასორტიმენტად. რთულ ასორტიმენტის საქონელს, ახასიათებს ზომათა მრავალფეროვნება სხვა და სხვა ნიშნის მიხედვით, მარტივს კი არა. მოძრაობის ჰორ-

ყესში რთული ასორტიმენტის საქონელი /გალანტერია, ტექსტილი, ჭურჭელი, მზა ტანსაცმელი, თავმორთულობა და სხვა./ წარმო-ებიდან სავაჭრო ორგანიზაციამდე უმრავლეს შემთხვევაში თხოუ-ლობს დამატებითი სასაწყობო ოპერაციებს შუალედ რგოლებში საბძლობში: დახარისხება, დაკომპლექტება და სხვა. საქონლის მარტივი ასორტიმენტი /მარილი, სარეცხი საპონი, ასანთი, მახორ-კა, შაქარი, ნავთი და სხვა./ - არ თხოულობს ისეთ დამატე-ბითი სასაწყობო ოპერაციებს, როგორც რთული ასორტიმენტის საქონელი, ამიტომ მარტივი ასორტიმენტის საქონლის მოძრაობას უბრალო ორგანიზაციული ფორმა აქვს. პრაქტიკაში ძირითადად მარტივი ასორტიმენტის საქონლის გატარების გავრცელებულ ფორმად ითვლება ტრანზიტი. საქონლის ასორტიმენტული სიმარტივე მისი ტრანზიტუ-ლად მოძრაობის ერთ-ერთი განმსაზღვრელი მომენტია. სავაჭრო ორგანიზაციებს თამამად შეუძლიათ დაუსწრებლად აწარმოონ ასე-თი საქონლის მიღება მომწოდებლის საწყობში, რაც არ მოახდენს უარყოფით გავლენას მომხმარებელთა კულტურულ მომსახურებაზე.

ამას გარდა მარტივი საქონლის ასორტიმენტის განსაზღვრუ-ლი რაოდენობით დამზადება [illegible] ერთეულში, რაც აადვილებს მომწოდებლის და მიმღების ურთიერთ დამოკიდებულებას.

სულ სხვა მდგომარეობას აქვს ადგილი რთული ასორტიმენ-ტის საქონლის მოძრაობისას. ასეთი სახის საქონელი ძირითა-დად ვიდრე სავაჭრო ქსელს მიაწოდებენ უნდა დაკომპლექტდეს და დახარისხდეს მრეწველობის ან სავაჭრო სისტემის ბაზებში. ეს მიუთითებს, რომ რთული ასორტიმენტის საქონლის შემადგე-ნელი ნაწილების წარმოება უმრავლეს შემთხვევაში დაქსაქსუ-ლია ს.ს.რ. კავშირის ტერიტორიის სხვა და სხვა ადგილებში.

რთული ასორტიმენტის საქონელთა ბაზებში თავმოყრა უქმნის პირობებს სავაჭრო ორგანიზაციებს უკეთ მოაწყონ საქონლის მიწოდება მომხმარებელთა მოთხოვნილების მიხედვით. "....საკ. კ.პ.(ბ) ცენტრალური კომიტეტის პლენუმი წინადადებას აძლევს საწარმოო სახალხო კომისარიატებს და "ცენტროსოიუზის" ნამ-ლეულად უზრუნველყონ ბაზებზე საქონლის უმაღლეს მიწოდება ძირეული მოვაჭრე ორგანიზაციების მიერ" 1/.

ამიტომ ასეთი სახის საქონელი ძირითადად თავს იყრის, მრეწველობის გამგეობ ბაზებში, მრეწველობის სავაჭრო ბაზებში, სავაჭრო სისტემის ორგანიზაციების ბაზებში, ვიდრე ის მიაღწევს საცალო ქსელს.

გამომდინარე აქედან რთული ასორტიმენტის საქონელი ბევრ შემთხვევაში მიმაწოდებლის გავლით რგოლოვანი წესით, ე.ი. დაწყებული საცალო ქსელამდე მაღალ საქონლის გაცვლის რგოლების გავლით.

გარდა საქონლის ასორტიმენტული სტრუქტურისა, საქონლის გაცვლებაში მოქმედებს ფილიალები, საცალო ორგანიზაციები და წარმოების საქონლის ბუნების ხასიათი. რისთვისაც უნდა გავარკვიოთ საცალო ორგანიზაციის და წარმოების საქონლის ბუნების ხასიათი ცალკე საქონელთა ჯგუფების და სახეების მიხედვით, ისეც მოქმედი, რომელიც ფულად ან ტიპიური ერთეულებში. ეს იმიტომ, რომ რომელიც ავლენენ საქონლის გაცვლების სახეობა დაკავშირებულია, რომელიც ბაზრებთან ან დროსთან. ამიტომ საქონლის ტიპიური მახასიათებლები (წონა, მოცულობა) გავლენას ახდენს, რომელიც საქონლის გაცვლების ბაზრებ-

---

1/საკ.კ.პ.(ბ) ცენტრალური კომიტეტის პლენუმის რეზოლუციები 28 სექტ. 2 ოქტ. 1932 წ.

ბე ისე დროზე. საქონლის რაციონალური მოძრაობის სქემა კი გულისხმობს, როგორც ხარჯების ისე დროს შემცირებას.

ჩვენ ვიცით, რომ საქონლის ტრანზიტული მოძრაობა (მსხვილი პარტიებით) გაცილებით ნაკლებ ხარჯებს და დროს თხოულობს, ვიდრე საქონლის ჩვეულებრივი მოძრაობა, ამიტომ ჩვენ ყოველგვარი ღონე უნდა ვიხმაროთ, რათა საქონელი არ გატარდეს ზედმეტ რგოლებში. იმ შემთხვევაში როდესაც პირველ სავაჭრო ორგანიზაციებს ან მაღაზიას აქვს შესაძლებლობა მიიღოს საქონელი დიდი რაოდენობით, დაწესებულ დროის ფარგლებში სავაგონო ანუ საცისტერნო ნორმების ზევით დაუყოვნით, საქონლის მოძრაობა ღებულობს მარტივ ხასიათს. იმ შემთხვევაში, როდესაც პირველ სავაჭრო ორგანიზაციას ან მაღაზიას საქონლის ბრუნვის სიმცირის გამო არ აქვს შესაძლებლობა მიიღოს სავაგონო ან საცისტერნო ნორმა, მაშინ საქონლის მოძრაობა რთულდება და ის ღებულობს სხვა ხასიათს. უკანასკნელ შემთხვევაში საქონელი, საცალო ორგანიზაციამდე ან მაღაზიამდე გაივლის შუალედ მეტ რგოლებს ვიდრე პირველ შემთხვევაში.

ზემოაღნიშნულის ნათლად წარმოდგენისათვის მოვიყვანთ ასეთ მაგალითს:

დავუშვათ რომ საქ.სახელმწიფო სავაჭრო გაერთიანების განყოფილება (საქვაჭრობის) X-სი ღებულობს კვარტალურად შემდეგი სახის საქონელს, შემდეგი რაოდენობით.

საქონლის დასახელება	რაოდენობა	წონა
მ ა რ ი ლ ი	4 ვაგონი	72 ტონა
შ ა ქ ა რ ი	3 ვაგონი	54 "
ტყავის ფეხსაცმელი. . . .	1000 წყ.	1 "

მრეწველობის და ვაჭრობის სახალხო კომისარიატის მიერ გასული წლის შეთანხმებით ზემოაღნიშნული საქონელთა ტრან-ზიტულად გაგზავნის მინიმალური ნორმა შეადგენს:

მარილისათვის . . . . . 1 ვაგონი 18 ტონა

შაქრისათვის . . . . . 1 ვაგონი 18 ტონა

ტყავის ფეხსაცმელი . . 1000 წყ. 1 ტონა

აღნიშნული საქონლისათვის ავიღოთ ბრუნვადობისა და მუდმივ გარდამავალი მარაგის შემდეგი მაჩვენებლები:

საქონლის დასახელება	ბრუნვადობა	მუდმივ გარდა-მავალი მარაგი
მარილი	50 დღე	50 დღე
შაქარი	30 დღე	30 დღე
ტყავის ფეხსაცმელი	20 დღე	10 დღე

X-ს განსაზღვრებაში საქონლის შემოზიდვის სიხშირის გამო-სარკვევად ავიღოთ ფეელასზოფის ცნობილი მარტივი ფორმულა

$X = 2a - в$ [1]

X – ნაშთი კვარტალის დასაწყისში.

a – საშუალო ნაშთი

в – ნაშთი კვარტალის ბოლოს.

თუ მარილისათვის საშუალო ნაშთი უდრის 50 დღეს და ნაშთი კვარტალის ბოლო 50 დღეს.

აღნიშნული ფორმულის მიხედვით

ნაშთი კვარტალის დასაწყისში = 100-50=50 დღეს;

შაქრისათვის =60-30=30 დღეს;

1/ იხ. ჟურნალი, "Вопросы Советской Торговли", № 2 стр. 39, из.1939г.

ცვეთის ფეხსაცმელისათვის=40-10=30 დღეს;

აქედან კვარტალის დასაწყისში შემობრუნებულ უნდა იქნეს:

მაისური-50 დღის მარაგი

შარვალი-30 დღის მარაგი

ფეხსაცმელი-30 დღის მარაგი

ახლა განვსაზღვროთ აღნიშნულ ორგანიზაციას რამდენ დღეში შეუძლია საქონელი შემობრუნოს გარანტირებული ნორმების დაცვით.

ამისათვის გამოვიყენოთ ასეთი მარტივი ფორმულა;

$$X = \frac{n \cdot m}{p}$$

X-შემობრუნების სიხშირე

n-დღეების რაოდენობა კვარტალში

m-საგარანტიო მინიმალური ნორმა

p-კვარტალში მისაღები საქონლის რაოდენობა.

მაისურისათვის $X = \frac{90 \times 1}{4} = 22,5$ დღე

შარვლისათვის $X = 30$ დღე

ფეხსაცმელისათვის $X = \frac{1000 \times 90}{1000} = 90$ დღე.

ზემოაღნიშნულის გამოთვლის შედეგად სავაჭროების X-ს განყოფილებას შეუძლია მაისური შემობრუნოს 23 დღეში ერთხელ, 50 დღეში ერთხელ შემობრუნების ნაცვლად. ამით მას შეუძლია საქონლის ბრუნვადობა დააჩქაროს. შარვლის შემობრუნება უნდა დაიცვას ნორმის მიხედვით, რადგან 30 დღეში ერთხელ შემობრუნება ბრუნვადობას უზრუნველყოფს.

სულ სხვა მდგომარეობაა ფეხსაცმელის შესახებ. ცრან-ბიცული ნორმა ფეხსაცმელის მომხმარების უზრუნველყოფილი იქნე-ბა მაშინ თუ მას შემოვიღებთ ჩვენ ქვარცალის ნორმას ერთ-ხელ. მაგრამ ეს გარემოება არ შეიძლება იქნეს გამართლებული რადგან ფეხსაცმელის მარაგის გაზრდა ასეთი დიდი ხნით გამოი-წვევს ბრუნვადობის შენელებას სამჯერ, წინაამდეგ ნორმისა, რაც უარყოფით გავლენას მოახდენს სავაჭრო ორგანიზაციის მდგომარეობაზე.

ამის თავიდან ასაცილებლად სავაჭრო ორგანიზაციამ უნდა მიიღოს ფეხსაცმელი არაუშუალოდ ფაბრიკიდან ან მრეწველობის გამშვებ ბაზიდან, არამედ დაახლოებულ მრეწველობის სავაჭრო ან სავაჭრო სისტემის ბაზიდან, წვრილი პარტიებით.

ეს იმიტომ, რომ მრეწველობა დანერგავდე ნორმაზე ქვე-ვით ფეხსაცმელს არ გადაუგზავნის სავაჭრო ორგანიზაციებს, და თუ გადაუგზავნიდა, ეს მდგომარეობა უმრავლეს შემთხვევაში არ იქნება სასარგებლო სავაჭრო ორგანიზაციისათვის, გადა-ზიდვის ხარჯებისა და გაცარიების დროის გაზრდის გამო.

აღნიშნული ორგანიზაციას, რომ გამოყოფილი ქონდა ფეხსაცმელის ფონდი კვარტალურად არა 1000 წყვილი, არამედ 3000 წყვილი, მაშინ ის თამამად მიიღებდა ფეხსაცმელს პარტიებად მრეწველობიდან. აქედან ნათელია, რომ ძირეული სავაჭრო ორგანიზაციის საქონლის ბრუნვის სიდიდეს მეტად ეფუძნება საქონლის მოძრაობაში. ამიტომ ეს გარემოება მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული. საქონლის რაციონალური მოძრაობის დროს.

დაბოლოს აღვნიშნავთ იმ მნიშვნელოვან გავლენას საქონლის გაცარებაზე, რომელსაც ახდენს სავაჭრო-საბითუმო ბაზების და საწყობების ქსელის მუშაობა და მათი განლაგება.

საბითუმო ბაზების და სასაწყობო ქსელის მუშაობა და მათი განლაგების ხასიათს, შესამჩნევი ცვლილებები შეაქვს საქონლის მოძრაობაში.

საბითუმო ბაზები, როგორც ვიცით არის მაღალი დამაკავში-რებელი რგოლები წარმოების და საცალო ორგანიზაციის შორის. ისინი არეგულირებენ, როგორც ორგანიზაციული ისე ტექნიკური საქ-მიანობას საქონლის გაცარების დარგში.

როგორც პირველი ისე მეორე ხასიათის საქმიანობას, საქონ-ლის გაცარებაში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს. საბითუმო ორგანიზაციები მუდმივად საქმის კურსში უნდა იყვნენ საქონლის გაცარებისა და სავაჭრო ორგანიზაციების დროულად მომარაგების დარგში. მათი ცუდად მუშაობა ძირეულ საცალო ქსელში იწვევს ვაჭ-რობის შეფერხებას. არის შემთხვევები, როდესაც საბითუმო ორგა-ნიზაციები მუდმივად აჩერებენ საქონელს თავის საწყობებში, ვერ უზრუნველყოფენ საქონლის შერჩევას ძირეულ სავაჭრო ორგანიზაციე-ბის მხრიდან, ნაკლებ ზეგავლენას ახდენენ წარმოებაზე საქონლის დროულად გაგზავნის დარგში და სხვა. ყველა ეს რასაკვირველია უარყოფით გავლენას ახდენს საბჭოთა ვაჭრობის გაშლაზე საერთოდ და საქონლის გაცარებაზე კერძოდ.

საქონლის გაცარების დარგში განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მივაქციოთ საბითუმო ბაზების და საწყობების განლაგების ხასიათს.

საბითუმო ბაზების სწორად მოთავსებას დიდი მნიშვნელობა აქვს საქონლის გატარების რაციონალიზაციის დარგში. ბაზების არასწორად მოთავსება იწვევს, შორეულ და დაბრუნებითი გადაზიდვებს, რაც ზრდის გადაზიდვის ხარჯებს და დროს. ასე მაგალითად, კიროვის ოლქში არის მხოლოდ ერთი ბაზა "როსშვეისბიტის", ამ ბაზის ძირითადი მომწოდებელი არის გორკის შეკერილი ტანსაცმლის ფაბრიკა. შეკერილი ტანსაცმელი გორკის ფაბრიკიდან იზიდება კიროვში, კალინინის გვერდის ავლით და კიროვიდან ისევ უკან იგზავნება კალინინში.

ალტაის მხარეში-ბარნაულში, არის ბაზა "როსშვეისბიტის" შეკერილი ტანსაცმლის, რომელსაც ღებულობს აღნიშნული ბაზა უკანვე იზიდება სლავგოროდში და სხვა პუნქტებში. უდმურტეთის ასს რესპუბლიკაში — სარაპულში და იჟევსკში არის მოთავსებული შეკერილი ტანსაცმლის ბაზები. შეკერილი ტანსაცმელი ამ ბაზებიდან უკან მიემგზავრება სვერდლოვსკის და პერმის გავლით გლაზოვში. ბაზების ასეთი არასწორი მოთავსების შემთხვევებს ადგილი აქვს სხვა რესპუბლიკებში და ოლქებში. მრეწველობის ბაზები ზოგ ადგილებში მნიშვნელოვნად დაშორებულია საცალო ორგანიზაციებს, რაც იწვევს საქონლის შორეულ გადაზიდვებს. არის შემთხვევები, როცა ბაზები საცალო ორგანიზაციებიდან დაშორებული არიან, რამდენიმე ასეული კილომეტრის მანძილზე, მაშინ როდესაც შესაძლებლობა არსებობს მათი მიახლოვებისა საცალო ქსელთან, რაციონალური პირობების დაცვით.

ასე მაგალითად: ურამოვის სავაჭრო ორგანიზაციების წარმომადგენლების ფეხსაცმლის, კალოშის, ტრიკოტაჟის, პაპიროსის, მახორკის და თევზეულ საქონელთა მისაღებათ მიემგზავ-

რებიან კურსქში, რომელიც დამორებულია 386 კილომეტრის მანძილზე. ისეთი საქონლის მისაღებათ კი როგორიც არის: მანუფაქტურა, მეკკერილი ტანსაცმელი, გალანტერია, სილიკატები და სხვა, მიემგზავრებიან ძველ თსკალთში, დამორებულ 160 კილომეტრის მანძილზე. ძველ თსკალთში არსებობს შესაძლებლობა საბითუმო ვაჭრობის ისეთი გზით, რომ დაკმაყოფილებული იქნეს ახლო მდებარე სავაჭრო ორგანიზაციები, და არ მოუხდეს მათ პროდუქციის მნიშვნელოვანი ნაწილის მიღება შორს მანძილიდან.

საბითუმო ბაზების სწორად განლაგებამ უნდა უზრუნველყოს:

ა/ საქონლის ასორტიმენტის სიმრავლე, რათა სავაჭრო ორგანიზაციებს მიეცეთ შესაძლებლობა შეარჩიონ შესაფერისი საქონლის ასორტიმენტი.

ბ/ სავალო ქსელთან მიახლოვებამ შესაძლებლობის ფარგლებში, რათა შევამციროთ საქონლის საერთო გარბანის ტონა-კილომეტრი.

გ/ დაბრუნებითი გადაზიდვის შემცირება მინიმუმამდე.

დ/ დაახლოვებული იქნეს რკინიგზის ხაზთან.

ე/ იქნეს რენტაბელური, თავის საქმიანობის დარგში.

სრულებით გაუმართლებელად უნდა ჩაითვალოს ბაზების განლაგება მხოლოდ რესპუბლიკის ან ოლქის ცენტრში და არა სხვა სავაჭრო პუნქტებში, სადაც ისინი გაამართლებენ თავის მუშაობას. ბაზების ბრუნვამ სხვა პირობებთან ერთად უნდა უზრუნველყოს მათი რენტაბელობა. პრაქტიკაში ქონდა ადგილი როდესაც ბაზებმა ბრუნვის სიმცირის გამო მიიღეს ზარალი. ასე მაგალითად; ასორტიმენტის სიმცირის გამო "ლგაპცაბაკის" :

ბაზამ 1937 წელი დაახურა 13,493 მანეთის ზარალით. "როსმეუნის-ბიჟის" ძველი ოსკოლის ბაზამ 1937 1/ წელს 10 თვეში ნახა 11.491 მანეთის ზარალი და სხვა.

ზოგ შემთხვევაში ბაზები რენტაბელურია, საკმაო ბრუნვა აქვთ, მაგრამ არა სრული ასორტიმენტის გამო აგვიანებენ საქონლის გაგზავნას. ბაზამ კი უნდა უზრუნველყოს რაც შეიძ-ლება საქონლის მსხვილი პარტიებით გაგზავნა. პრაქტიკაში არის შემთხვევები, როდესაც გადაცვლისთვის პუნქტები ბევრია, მაგრამ გადაცვლისთვის სილიე შემუშავებულია ცალკე სავაჭრო ორგანიზაციებისათვის, რაც ზოგ ცალკე კონკრეტულ შემთხვევაში უარყოფითად ახდენს გავლენას საქონლის გატარებაზე /ხარჯების ზრდა, არა სრული ასორტიმენტის მიღება, ერთიდა იმავე დროს და სხვა/.

მაგალითისათვის ავიღოთ ხელის ქსოვილი. ხელის ქსოვილის გადაცვლითვა სსრ კავშირის სხვა და სხვა რესპუბლიკებში, მხარეებში და ოლქებში ხდება: კოსტრომსკის, გავრილოვიამსკის, კრასავინსკის, იაკოვლევსკის და ნოვოსმიცოვსკის ბაზებიდან და აგრეთვე სხვა რამოდენიმე ფაბრიკიდან. ასეთი გადაცვლისთვის სისტემა იწვევს საქონლის გაგზავნას დაწვრილმანებას. /ძირი-თადად 10 ათ. მანეთიდან 100 ათ. მანეთამდე/. ამის გამომწვევი ერთ-ერთი მთავარი მიზეზი არის ასორტიმენტის სხვა და სხვაობა. სავაჭრო ორგანიზაციებს არა აქვთ შესაძლებლობა მიიღოს ცალკე ბაზიდან ან ფაბრიკიდან საქონლის ასორტიმენტის განსაზღვრული კომპლექტი, რის გამო უნდა დაუკავშირდეს სხვა და სხვა მომწოდებლებს.

1/ იხ. ჟურნალი "Вопросы Советской Торговли". № 4-5, стр.4-5 из . 1939 г.

მიმდინარე წლის I კვარტალში ყოველთვიურად: გავრილოიამ-სკის, კოსტრომსკის, ნოვოხოპიორსკის და იაკოვლევსკის ბაზებ-მა სავაგონო პარტიებით გააგზავნეს საქონელი მოსკოვში და ლენინგრადში, ხოლო 8 ოლქში გაგზავნეს 100-200 ათ. მანეთის რაოდენობით; 9 ოლქში, 50-დან 100 ათ. მანეთამდე, დანარჩენ ოლქებში 50 ათ. მანეთზე მცირე.

აღნიშნული ოთხი ბაზის გაერთიანება ერთ ბაზაში ქ.იაროსლავლში, საკ. ვაჭრობის სახ. კომისარიატის საკვლევო-სამეცნიერო ინსტიტუტის გამოანგარიშებით მოგვცემს: საქონლის გასაგზავნი პარტიების დამსხვილებას. გაერთიანებული ბაზა გაგზავნის არანაკლებ ერთი ვაგონისა 25 ოლქში; არანაკლებ ნახევარი ვაგონისა 21 ოლქში; პარტიობით 100 ათ. მანეთიდან 200 ათ. მანეთამდე 7 ოლქში; 50 ათ. მანეთიდან 100 ათ. მანეთამდე 8 ოლქში; ხოლო 50 ათ. მანეთზე ნაკლებ ერთ ოლქში. მართალია აღნიშნული კომბინატები მნიშვნელოვნად არიან დაშორებული იაროსლავლიდან, მაგრამ ის სატრანსპორტო ხარჯები, რომელიც გამოწვეული არის საქონლის მიზიდვით აღნიშნულ ბაზაში, გადაჭარბებით ანაზღაურებული იქნება იმ ეკონომიით, რომელსაც ქმნის საქონლის მსხვილი პარტიობით გაგზავნა. ამის გარდა სავაჭრო ორგანიზაციები უზრუნველყოფილი იქნებიან სრული ქსოვილის ყველა ასორტიმენტით. ნათელია, რომ ასეთ შემთხვევაში მათი გაერთიანება მიზან-შეწონილია მოხდეს ერთ მთავარ ბაზაში.

ბაზების მოთავსების საკითხის ერთ-ერთი გამომწვევი მიზეზი არის ის, რომ ისინი მელიან სხვა და სხვა ორგანიზაციების სისტემაში (სახელმწიფო მრეწველობის, სახვაჭრობის და კოოპერაციის). ამის გარდა სხვა და სხვა სისტემებს ბაზების

ტიპებს შორის არის სხვაობა. მრეწველობას ძირითადად აქვთ სპეციალიზირებული ბაზები, სავაჭრო ორგანიზაციების სისტე-მაში კი სჭარბობს უნივერსალური ბაზები.

სავაჭრო ბაზების მოთავსების დროს უნდა დავიცვათ საკ. კ.პ./ბ/ცკას სექტემბრის პლენუმის მითითება "...მრეწველო-ბის და საქონლის გამცვლი სისტემის ბაზების მოთავსებაში პა-რალელიზმის თავიდან აცილება", რათა ადგილი არ ჰქონდეს შემხვედრი ზიდვების გაწევას საქონლის გატარების დროში.

საქონლის გატარების დარგში ყურადღება უნდა მივაქციოთ აგრეთვე სავაჭრო ორგანიზაციების საწარმოო ქსელის განლა-გებას. აქ ჩვენ მრეწველობაში გვაქვს ისეთი სახის საწარმოები, რომლებიც არსებობენ სავაჭრო ორგანიზაციებთან, მაგრამ ბაზის შემადგენელ ნაწილს არ წარმოადგენენ /რაი კოოპერატივების საწარმოები, რესპ. სამომხ. კოოპ. ორგანიზაციათა კავშირების საწარმოები და სხვა/. საწარმოების არასწორად მოთავსება იწვევ-ს არარაციონალურ გადაზიდვებს, რის გამო იზრდება გადაზიდვის ხარჯები და დროება საქონლის გატარების დრო. ჩვენში ადგილი აქვს მთელ რიგ შემთხვევებს, რომ საქონლის გატარება რთულ-დება საწარმოების არასწორი მოთავსებით. ავიღოთ თუ გინდ ცეკავშირის რესპუბლიკანური საწარმოების განლაგება. აღნიშნუ-ლი საწარმოები რკინიგზის სადგურით საწარმოებიდან დაშორებული 1/2 კილომეტრის მანძილზე, რომელთან დამხმარე რკინიგზის ხა-ზის გამოყენება არ ხერხდება. აღნიშნული საწარმოები კი ძირითადად საქონლის უმრავლესობას ღებულობენ რკინიგზის საშუალებით. მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული საწარმოები დიდი მანძილით არ არიან დაშორებული რკინიგზას, წლიურად ხარჯავენ ზედმეტი

მე ასეული ათასი მანეთის მეტს ვიდრე იმ შემთხვევაში, რომ ისინი ყოფილიყო განლაგებული რკინის გზასთან. აქ უმთავრესად დიდი ხარჯებია; დატვირთვა-გადმოტვირთვაში, საქონლის რაოდენობრივ დანაკარგების ზრდაში /ჭურჭლის მტვრევა მუდმივად დატვირთვა-გადმოტვირთვის/ და სხვა. აღნიშნულ საწყობებში კი ტვირთი მსხვილი პარტიებით მიიღება და გაიცემა. საწყობების არასწორ განლაგებას ადგილი აქვს სხვა ადგილებშიაც. საწყობების რაციონალური მოთავსება მოითხოვს, რომ ისინი განლაგებული იქნან იმგვარად, რომ საქონლის მოძრაობა საწყობამდე და მის შემდეგ ძირეულ ქსელში, ამცირებდეს ხარჯებსა და დროს. ამიტომ ძირითადად საწყობები უნდა იქნან მოთავსებული დაახლოვებით იმ სატრანსპორტო ხაზთან, რომლიდანაც ღებულობს საქონლის დიდ რაოდენობას /რკინისგზებთან, წყლის ტრანსპორტის ხაზებთან/. წინასწარ ვიდრე მათი მოთავსება დაიწყებოდეს დაწვრილებითი ანალიზი უნდა გაუკეთდეს ადგილობრივ ხასიათის პირობებს და ჩვენი ეკონომიური უბნების შემდგომ განვითარებას. რათა უზრუნველყოფილი იქნეს საქონლის სწრაფად გატარება მცირე ხარჯების გაწევით.

საქონლის გატარებაზე ახდენს გავლენას საწყობის მოცულობა და მისი მოწყობილობის ხასიათი. მაშინ როდესაც საწყობი ვერ უზრუნველყოფს საქონლის საჭირო რაოდენობით მოთავსებას, სავაჭრო ორგანიზაციები იძულებული ხდებიან საქონელი გადაზიდონ აღნიშნული საწყობის გვერდის ავლით, მიუხედავად იმისა, რომ გვერდის ავლა ზოგ შემთხვევაში იწვევს დამატებით ხარჯებს. როდესაც საწყობი არის სათანადოდ მოწყობილი, ე.ი. არ არის პირობები შექმნილი საქონლის შენახვისათვის, სავაჭრო ორგანიზა-

ციები იძულებული ხდებიან მიიღონ მთგი საქონელი საცალო ქსელში საწყობის გვერდის ავლით და გასწიონ ამისათვის დამატებითი ხარჯები.

როგორც ზემოაღნიშნულიდან ჩანს, სავაჭრო ფაქტორი საქონლის გატარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი განმსაზღვრელთაგანია.

თავი მეხუთე

მოხმარების რაიონის წარმოების პუნქტებზე მიმაგრების პრინციპები

საქონლის გადაზიდვაზე ზემომქმედ ძირითადი ფაქტორების შესწავლის შემდეგ, ჩვენ უნდა გავარკვიოთ მოხმარების რაიონის წარმოების პუნქტებზე მიმაგრების საკითხი.

უკანასკნელი საკითხის რაციონალური მოგვარება თავიდან აგვაცილებს შემხვედრ გადაზიდვებს, მინიმუმამდე დაიყვანს დაბრუნებით გადაზიდვებს და დიდად შეუწყობს ხელს შორეული გადაზიდვების შემცირებას. ყოველივე ეს მოგვცემს ხარჯების და დროის დიდ ეკონომიას საქონლის გადაზიდვის დარგში. ხელს შეუწყობს ტრანსპორტის განტვირთვას, დროულად უზრუნველყოფს სავაჭრო ორგანიზაციებს და საწარმოებს შესაფერისი საქონლით.

ს.ს.რ.კავშირის წარმოების პუნქტები მოთავსებულია სხვა და სხვა ადგილებში. მოხმარების რაიონები დაკავშირებული არიან წარმოებებთან საჭირო საქონლის მიხედვით. მთელი რიგი პირობების გამო, წარმოების ყოველი დარგი შეუძლებელია და მიზანშეუწონელია განვითარდეს მოხმარების ყველა რაიონში, ისე რომ, ადგილობრივი მოთხოვნილება დაკმაყოფილებული იქნეს მთლიანად ადგილობრივი წარმოებით.

ეს რომ შესაძლებელი იყოს, მაშინ საქონლის გადაზიდვის საკითხის მოგვარება ადვილი იქნებოდა.

როგორც ვიცით მრეწველობის განლაგების დროს"...აუცილებელია ვხელმძღვანელობთ იმით, რომ მრეწველობა მიუახლოვოთ

ნედლეულის წყაროებსა და მოხმარების რაიონებს" /ს.კ.პ/ბ/ XVIII ყრილობის რეზოლუცია/. ზემოთ აღნიშნული პრინციპის საფუძველზე, მრეწველობა განლაგდება იმ ადგილებში, სადაც უფრო მიზანშეწონილი იქნება. ყოველ რაიონს ყველა საქონლის პროდუქციის წარმოებისათვის ნედლეულის ბაზა არ აქვთ და არც მისი შექმნის შესაძლებლობა, რისთვისაც მოხმარების რაიონებმა ზოგი საქონელი უნდა მიიღონ სხვა რესპუბლიკებში და ოლქებში მოთავსებული წარმოებიდან. ამისათვის ისინი უნდა იქნენ მიმაგრებული როგორც ადგილობრივ ისე მის საზღვრებს იქით განლაგებულ წარმოების პუნქტებზე.

ჩვენი სახალხო მეურნეობის გეგმიანი განვითარება, სრულ შესაძლებლობას გვაძლევს, მოხმარების პუნქტების წარმოების პუნქტებზე ისეთი სახით მიმაგრებას, რომელიც თავიდან აგვაცილებს მთელ რიგ არარაციონალურ გადაზიდვებს. სამწუხაროდ ზოგი საქონლის და სამრეწველო ორგანიზაციების დაუდევრობით, მათ მიერ საკუთარი შესაძლებლობის სუსტად გამოყენებით პრაქტიკაში ადგილი აქვს მოხმარების პუნქტების წარმოების პუნქტებზე არასწორად მიმაგრებას, რაც იწვევს არარაციონალურ გადაზიდვებს, რომლის გამო სრულებით ზედმეტად იხარჯება საშუალებები და დიდდება საქონლის მოძრაობის დრო.

აი მაგალითად: 1939 წლის I კვარტალში მოსკოვი აგზავნიდა არხანგელსკში და იაროსლავში მამაკაცის შალის კოსტიუმებს, ამავე დროს ლენინგრადიდან ასეთივე კოსტიუმები იგზავნებოდა სვერდლოვსკში და ხაბაროვსკში. მოსკოვი აგზავნიდა ბამბეულის ქსოვილის პალტოებს სარატოვში, ამავე დროს ბ.ს.ს. რესპუბლიკა ასეთივე პალტოებს აგზავნიდა ალტაის მხარეში, კრასნოდარში, ირკუტსკის ოლქში და უფრო შორს აღმოსავლეთით.

სტალინოში და ვოროშილოვგრადში როსტოვის ქარხნებიდან გამოშვებული საოჯახო საპონი მოწინააღმდეგე მიმართულებით სამი ათასი კილომეტრის მანძილზე ხვდებოდა მოსკოვიდან თბილისში მიმავალ საოჯახო საპონს, მაშინ, როდესაც კავკასიაში და ამიერ კავკასიაში მოთავსებული საოჯახო საპნების ქარხნებს მთლიანად შეეძლოთ დააკმაყოფილონ ადგილობრივი მოთხოვნილება. მახაჩკალის თევზეული ხარკოვიდან იგზავნებოდა სვერდლოვსკში, ამავე დროს ასეთივე საქონელი მოსკოვიდან იზიდებოდა ვორონეჟში და ჩრდილოეთ-კავკასიაში, რომლის დროს ზედმეტი გადარბენა უდრიდა 1408 კილომეტრს.

პირველი ხარისხის პაპიროსი [ფასი 1მან. 30კაპ.] სოხუმიდან, ბათუმიდან, თბილისიდან, ერევნიდან და როსტოვიდან იზიდებოდა ჩრდილოეთით-ნალჩიკში, კრასნოდარში, სტალინგრადში და სხვა პუნქტებში როსტოვის იქით ტულამდე და კალინინამდე, ამავე დროს მოსკოვის, როსტოვის და კრასნოდარის ფაბრიკებიდან ასეთივე ხარისხის პაპიროსი იგზავნებოდა სამხრეთით მახაჩკალამდე. ტვირთის ზედმეტი გადარბენა ასეთი არარაციონალური ზიდვის დროს აღწევდა 4630 კილომეტრს.

ყირიმიდან პაპიროსი იგზავნებოდა ორიოლში, ტულაში კალინინში, ივანოვოში და პერმში, ამავე დროს ასეთივე პაპიროსი იგზავნება ლენინგრადიდან ხარკოვში. ასეთი არარაციონალური მიმოზიდვა იწვევს ტვირთის ზედმეტ გარბენას 1946 კილომეტრის რაოდენობით.

მხოლოდ მარტო მასობრივი მოხმარების ხარისხის პაპიროსმა 1939 წლის I კვარტალში მოგვცა ვაგონ-კილომეტრებში ზედმეტი გარბენის ჯამური სურათი:

პაპიროსის დასახელება	მეშვეულის ფაბრიკა	მადნეულის ფაბრიკა	სულ
არისხი III-35 კაპ.	105.000	50.000	155.000
" II-ა 65 კაპ	22.000	18.000	40.000
" II-ა 1 მან.	99.000	40.000	139.000
" I-ა 1 მან.30 კაპ.	43.200	37.800	81.000
" I-ა 2 მან.	87.200	104.130	191.330
სულ	356.400	249.930	606.330

როგორც ცხრილიდან ჩანს მხოლოდ მასობრივი მოხმარების პაპიროსის გამოშვებაში ადგილი, ჰქონდა 1939 წლის I კვარტალში— მეშვეულის ფაბრიკებს 356.400 თავშ-კოლოფის და ფაბრიკებს 249.930 თავშ-კოლოფის.

" გლავთამბაქოს" 1939 წლის I კვარტალის მაჩვენებ-გაწერის მიხედვით /იხ.თანდართული ცხრილი №2/ მარტო ჩვენს ერთ სახის პაპიროსი მარიხნი "I ა", ფასით 2 მანეთი, საშუალო კალიბრის მახასიათებლით გვაძლევს მეშვეული სახის მოთხოვნას სქემას /იხ.თანდართული სქემა № 1/.

მოთავსებული მონაცემებს "გლავთამბაქოს" მუშაკები ხსნიან, ერთგვარი ხარისხის პაპიროსთა მიწის არამიცის განსხვავებით.

პირველ ყოვლისა იხმება საკითხი: შეიძლება თუ არა არსებულ პირობებში, ადგილობრივად დამზადებულმა პაპიროსმა

გასწიოს სხვა ადგილზე დამზადებული ასეთივე ხარისხის პაპირო-სის მაგივრობა, და წარმოადგენს თუ არა ეს მომხმარებელთა მოთხოვნილებაში იძულებითი ასორტიმენტს, ამ სიტყვის სრული მნიშვნელობით. ამ კითხვაზე ჩვენ ვპასუხობთ შემდეგნაირად: მართალია სხვა და სხვა ადგილზე დამზადებული ერთგვარი პა-პიროსთა შორის არის მკვეთრი განსხვავება არომატში, მაგრამ ასეთი მკვეთრი განსხვავება, საერთოდ არ ქმნის დაბრკო-ლებას მომხმარებელთა მოთხოვნილებაში და არ სვამს საკითხს იძულებითი ასორტიმენტის შესახებ. არ იქნებოდა სწორი სახალ-ხო მეურნეობის თვალსაზრისით ასეთი მკვეთრი განსხვავებით გაგვემართლებია ერთგვარი ტვირთის შემხვედრი და გადარბენი-თ ზიდვა, რომელზედაც ძლიერად ასეული ათას მანეთობით იხარ-ჯება და ტვირთავს ტრანსპორტს. მეორე მხრივ ისმება საკითხი: შეიძლება თუ არა ერთგვარი ხარისხის პაპიროსი დამზადდეს ზუსტ ერთნაირი არომატით ცალკე ფაბრიკების მიერ? ეს შესაძლებელია და საჭიროც არის ჩატარდეს. უკანასკნელი ღონისძიების ჩატა-რება სრულ უზრუნველყოფას წარმოადგენს, შემხვედრი და გადარ-ბენითი მოძრაობის თავიდან ასაცილებლად.

რათა ყოველმხრივად გამართლებული იქნეს ერთგვარი ხარისხის პაპიროსის მოძრაობა, ს.ს.რ. კავშირში, საჭირო ორგანიზაციებმა უნდა უარყონ /ანდა უკანასკნელ შემთხვევაში აწარმოონ მცირე რაოდენობით/ ისეთი სახის პაპიროსის შემო-ზიდვა, რომლის ხარისხი ადგილობრივ მზადდება საკმაო რაო-დენობით. ამასთან ერთად წარმოებამ თანდათანობით უნდა მოახდინოს ერთგვარი ხარისხის პაპიროსის არომატის უნი-ფიკაცია.

შეუთანხმებელი მეურნეები ~~[illegible]~~ გამოწვეული დიდი რაოდენობით, საშუალებების და დროის ხარჯვა თითქმის დაკარგულად უნდა ჩაითვალოს სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისით. ამიტომ მოხმარების რაიონების წარმოების პუნქტებზე მიმაგრების დროს აუცილებლად საჭიროა გამოვდიოდეთ სახალხო მეურნეობის ინტერესებიდან.

საქონლის რაციონალური გადაზიდვისათვის, მიმაგრება უნდა მოხდეს ცალკე საქონლის მიხედვით, რომლისათვისაც უნდა შედგეს ბალანს-განრიგი, რომელშიაც ნაჩვენები იქნება ერთ მხარე გადამზიდველი პუნქტები, ხოლო მეორე მხარეზე მომხმარებლები. ამისათვის მხედველობაში უნდა ვიქონიოთ ყველა მხრით განხილული საკითხები, (რათა საქონლის გადაზიდვა არსებულ პირობებში რაციონალურად მოვახდინოთ) სახელდობრ:

ა/წარმოების განლაგების ხასიათი

ბ/წარმოების სპეციალიზაციის ხასიათი.

გ/წარმოების პროდუქციის ოდენობა.

/წელიწადში, კვარტალში, თვეში/.

დ/მოხმარების რაიონის სასაქონლო ფონდის სიდიდე

/წელიწადში, კვარტალში, თვეში/.

ე/წარმოების პუნქტის დაშორება მოხმარების რაიონამდე.

ვ/მოხმარების რაიონის წარმოების პუნქტთან დამაკავშირებელი ტრანსპორტის სახეები და მათი მუშაობის ხასიათი.

მოხმარების რაიონების წარმოების პუნქტებზე მიმაგრების ნათელსაყოფად მოვიყვანოთ ასეთი მაგალითი:

დავუშვათ, რომ წარმოების პუნქტებია: ა, ბ, გ, დ, რომლებიც ამზადებენ კვარტალში მაქანს, რაოდენობით:

ა- 100 ტონას
ბ- 200 "
გ- 400 "
დ- 700 "

დავუშვათ აგრეთვე, რომ მოხმარების რაიონები, რომლებიც მიმაგრებულნი არიან აღნიშნულ წარმოების პუნქტებზე არის შემდეგ, რომელთა შაქრის ბრუნვა კვარტალურად უდრის:

№ 1 - 350 ტონას
№ 2 - 300 "
№ 3- 200 "
№ 4 - 150 "
№ 5 - 200 "
№ 6 - 200 "
№ 7 - 100 "

მოხმარების პუნქტები დაკავშირებულნი არიან წარმოების პუნქტებს, რკინიგზის ტრანსპორტით. ეკონომიის მიზნით ჩვენ ისე უნდა მოვახდინოთ მიმაგრება, რომ რაც შეიძლება მახლობელ წარმოებიდან ხდებოდეს პროდუქტის მიღება, რისთვისაც უნდა ვაწარმოოთ მანძილის გამოთვლა წარმოების პუნქტებიდან მოხმარების რაიონამდე.

მოხმარების რაიონები \ წარმოების პუნქტები	ა	ბ	გ	დ
№ 1.	715	445	430	230
№ 2.	705	435	420	220
№ 3.	320	120	300	100
№ 4.	530	260	470	415
№ 5.	130	140	360	355
№ 6.	500	230	440	445
№ 7.	520	250	40	160

სიახლოვის მიხედვით მიმანიშნებლიდან, მოვახდინოთ მიმაგრება შემდეგნაირად:

წარმოების „ა" პუნქტს მიემაგრება მხოლოდ ერთი მოხმარების რაიონი: № 5 – 200 ტონა

წარმოების „ბ" პუნქტს მიემაგრებიან:

რაიონები № 4 . . . . 150 ტონა
" № 6 . . . . 200 "

ს უ ლ . . 350 ტონა

წარმოების „გ" პუნქტს მიემაგრება მხოლოდ ერთი რაიონი: № 7 – 100 ტონა

წარმოების „დ" პუნქტს მიემაგრება:

რაიონები № 1. . . . 250 ტონა
№ 2. . . . 300 "
№ 3. . . . 200 "

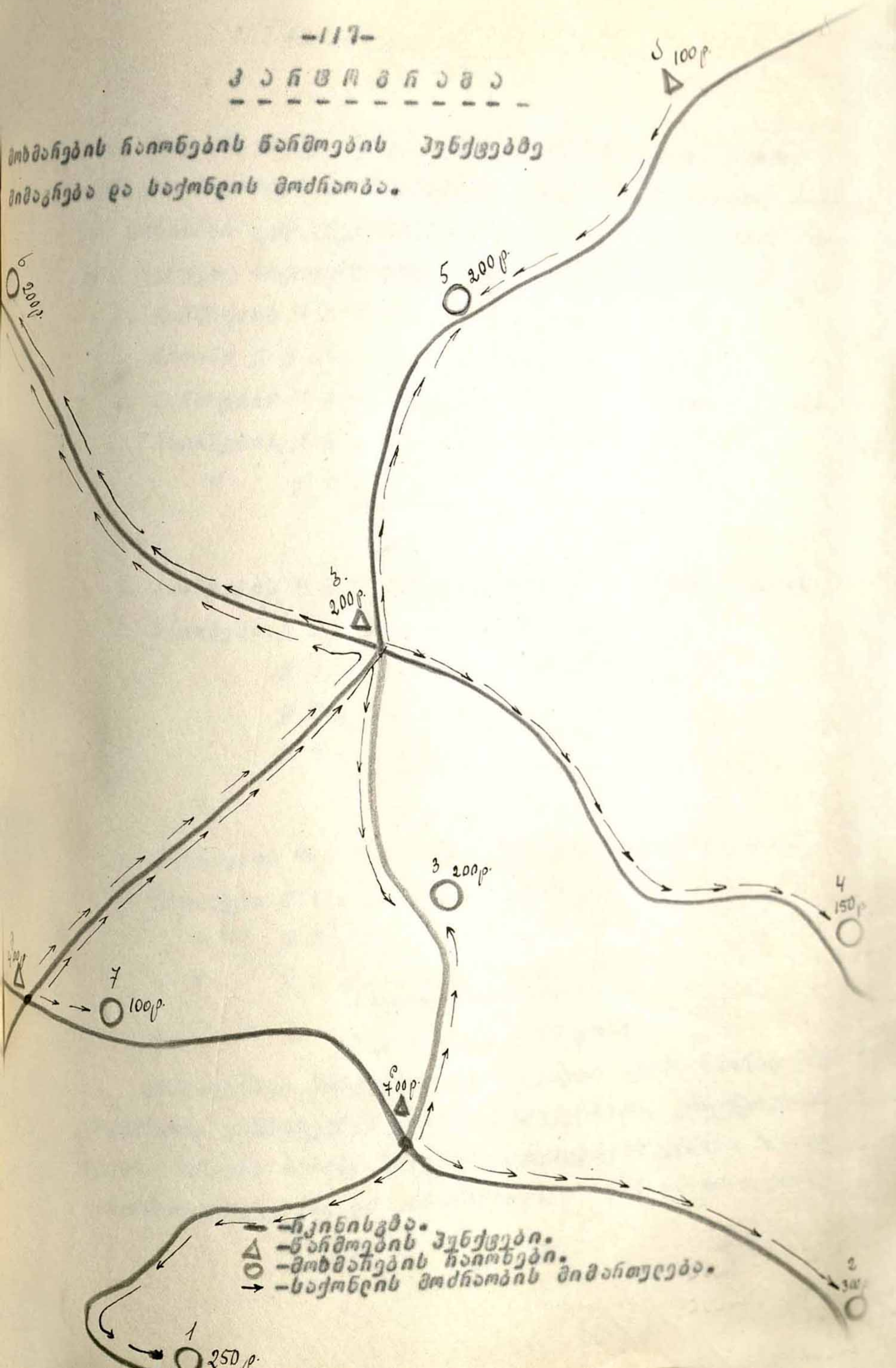
ს უ ლ . . 750 ტონა

აღნიშნული მიმაგრების სქემა მიზანშეწონილია მით, რომ რაიონები მიემაგრებიან ახლობელ წარმოების პუნქტებს, მაგრამ თუ სხვა მომენტსაც მივიღებთ მხედველობაში მაშინ ჩვენ იძულებული ვხდებით სქემაში შევიტანოთ შესწორება, რადგან ზოგი წარმოების პუნქტები პროდუქციის რაოდენობით არ აკმაყოფილებს მახლობელ რაიონებს, ზოგი კი ამზადებს გაცილებით მეტს, ვიდრე მოითხოვს მახლობელი რაიონები.

ზემოაღნიშნული სქემა მოითხოვს, რომ " ა " წარმოების პუნქტმა დაამზადოს 200 ტონა, ნაცვლად 100 ტონისა, " ბ " პუნქტმა დაამზადოს 350 ტონა, ნაცვლად 200 ტონისა." გ " პუნქტმა უნდა შეამციროს წარმოება 300 ტონით, " დ " პუნქტმა კი გაზარდოს 50 ტონით. ისმება საკითხი, გარდავქმნათ სქემა თუ მოვახდინოთ ცვლილება საწარმოო პროგრამის დარგში? საწარმოო პროგრამაში ცვლილებების შეტანა აღნიშნული სქემის შესაბამისად შეიძლება მოვახდინოთ მხოლოდ მაშინ, თუ ის მიზანშეწონილი იქნება სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისით. ეს საკითხი უნდა გადაწყდეს ყოველ კონკრეტულ პირობებში მთელი რიგი გაანგარიშებათა საფუძველზე. დავუშვათ რომ ამ შემთხვევაში სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისით გამართლებულია ცვლილებების შეტანა საწარმოო პროგამაში, მაშინაც შეიცვლება თუ არა სქემა? რასაკვირველია უნდა შეიცვალოს, იმიტომ რომ საერთო საწარმოო პროგამის მნიშვნელოვანი გარდაქმნა მოითხოვს სათანადო პერიოდს პროდუქცია კი მომხმარების რაიონებმა თანდათანობით უნდა მიიღონ არსებული მდგომარეობის მიხედვით უნდა მოვახდინოთ ცვლილებები სქემაში. შესწორება ისე უნდა მოხდეს, რომ მომხმარების რაიონი დამატებით მივამაგროთ წარმოების იმ პუნქტს, რომელიც ამზადებს ჭარბ პროდუქციას მახლობელ რაიონებისათვის და უფრო ახლოს

კ ა რ ტ ო ს ქ ე მ ა

მოხმარების რაიონების წარმოების პუნქტებზე მიმაგრება და საქონლის მოძრაობა.



არის მასთან, ვიდრე სხვა ჭარბად მწარმოებელი პუნქტი.

დავხედოთ საქონლის მოძრაობის სქემას /იხ. 117 გვერდი/ მანძილი წინასწარ გამოანგარიშებული გვაქვს და მოვახდინოთ გამოთვლა, შედეგად მივიღებთ ახალ სქემას:

1. წარმოების "ა" პუნქტს - 100 ტონა, მიემაგრება;
   რაიონი № 5 . . . . 100 ტონა
2. წარმოების "ბ" პუნქტს - 200 ტონა, მიემაგრებიან;
   რაიონები: № 4 . . . . 150 ტონა
   " № 6 . . . . 50 "

   სულ . . . 200 ტონა
3. წარმოების "გ" პუნქტს - 400 ტონა, მიამაგრებიან
   რაიონები: № 5 . . . . 100 ტონა
   № 3 . . . . 50 "
   № 6 . . . . 150 "
   № 7 . . . . 100 "

   სულ . . 400 ტონა
4. წარმოების "დ" პუნქტს- 700 ტონა, მიემაგრებიან
   რაიონები: № 1 . . . . 250 ტონა
   " № 2 . . . . 300 "
   " № 3 . . . . 150 "

   სულ . . . 700 ტონა

დასაბუთებულ პირობებში უკანასკნელი სქემა სწორად უნდა მივიჩნიოთ, განსაზღვრულ დროის განმავლობაში. კორექტივების შეტანა მოხდება მაშინ, როდესაც ცვლილებებს ექნება ადგილი საწარმოო პირობებში და სამომხმარებლო ფონდის სიდიდეში.

გარდა ამისა, ავტო–საქამანო ტრანსპორტის განვითარება, წყლის ტრანსპორტის არსებობა და მისი გაუმჯობესება, ახალი საწარმო ბაზების შექმნა და ზრდა, ძირითად ელემენტებს შეიცავს მოპოვების რაიონების წარმოების ცენტრებზე მიმაგრების სქემაში.

ზემოაღნიშნული საქმიანობის თანმიმდევრობის დაცვამ, კონკრეტული პირობების სწორი ანალიზის საფუძველზე მილიონების ეკონომია უნდა მისცეს სახალხო მეურნეობას. მიმდინარე წლის 1-ლ კვარტლის მაგალითმა დაგვანახვა, რომ ამ დარგში საქმე სათანადო სიმაღლეზე არ დგას. ვაჭრობის სახ. კომისარიატი ამ საქმის მოგვარებას სათანადო ყურადღებას არ აქცევს. ამ გარემოებამ, როგორც მთავარ მიზეზთაგანმა გამოიწვია შემხვედრი, დაბრუნებითი და შორეული გადაზიდვები.

მოპოვების რაიონებს წარმოების ცენტრებზე არასწორი მიმაგრება გამოწვეულია აგრეთვე საქონლის გასაღების სფეროების არასწორი განსაზღვრით, რის შედეგად სავაჭრო ორგანიზაციებს უხდებათ მიიღონ საქონელი დაშორებულ წარმოების ცენტრიდან, მაშინ, როდესაც შესაძლებელია მისი მიღება მახლობელ ცენტრიდან. აჰა მაგალითად: 1939 წლის I კვარტალში ფანჯრის მინის გადაზიდვა მოხდა შემდეგი სქემით: რს"სრ ადგილობრივი მრეწველობის კომისარიატის "როსსტეკლოფარ[illegible]მა" გაგზავნა მინა კრასნოურალსკის ქარხნიდან (ბაშკირის ასსრ) აღმოსავლეთით, -ირკუტსკის ოლქში (კრასნოიარსკის მხარე). სსრ კავშირის მსუბუქ მრეწველობის სახალხო კომისარიატის "გლავსტეკლომ" გააგზავნა მინა ულან-უდეში მოთავსებულ ქარხნიდან დასავლეთით:-ნოვოსიბირსკის მხარეში, ალტაის მხარეში და კრასნოიარსკში. შედეგად მიუღეთ 2000 კილომეტრიან შემხვედრი მიდვა ირკუტსკ-ნოვოსიბირსკის

მონაში. აქედან ნათელია, რომ "როსსხცეკლოდარფორცორგის" და "გლავხცეკლოს" პროდუქციის გასაღებისათვის არ არის საჭირო განსაზღვრული გასაღების რაიონები, რამაც გამოიწვია შემხვედრი გადაზიდვები. თუ მივიღებთ მხედველობაში ზემოაღნიშნულ მომეწყებს პაპირის 1 ა ხარისხის, რაციონალური მოძრაობის სქემა მიიღებს შემდეგ სახეს /იხ. თანდართული სქემა № 2/

ჩვენი სახალხო მეურნეობის შემდგომ აღმავლობასთან დაკავშირებით მოხმარების რაიონების წარმოების ცენტრებთან რაციონალურად მიმაგრების საკითხები ღებულობს უფრო და უფრო დიდ მნიშვნელობას. მესამე ხუთწლედში, სახალხო მეურნეობის განვითარების გეგმას მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეაქვს [illegible] წარმოების მიღის და განლაგების დარგში.

საფეიქრო ფაბრიკების წარმოება; შუა აზიის რესპუბლიკებში, დასავლეთ ციმბირში, ყაზახეთის რესპუბლიკაში, და სხვა დარგე მოხმარების საქონელთა ფაბრიკების, ქარხნების და კომბინატების წარმოება სხვა და სხვა რესპუბლიკებში, მხარეებში და ოლქებში ქმნიან მოხმარების რაიონების წარმოების ცენტრებთან უკეთ დაკავშირების პირობებს, რომელსაც თანდათნობით შეაქვს ცვლილებები საქონლის მოძრაობის დარგში.

ყოველი ცვლილებანი საქონლის გადარიდების სქემის შეცვლის დროს ძირითადად უნდა უპასუხებდეს:

1. გადაზიდვის ხარჯების მინიმუმამდე დაყვანას, არსებული ტრანსპორტის რაციონალური გამოყენებით.

2. გადაზიდვის დროს შემცირებას.

3. საცალო-სავაჭრო ქსელის საქონლით საქონლის ასორტიმენტით დროულად უზრუნველყოფას.

დ ა ს კ ვ ნ ა

ზემო აღნიშნულიდან ნათელია, რომ სახალხო მეურნეობის დარგში საქონლის გადარეკვის რაციონალურად მოწესრიგებას აქვს უდიდესი მნიშვნელობა. საქონლის ზედმეტად წვალება, მისი მოძრაობის გზებში, წარმოებიდან მომხმარებლამდე, ერთი მხრივ აბრკოლებს წარმოების და სოფლის მეურნეობის გაფართოებას, ხოლო მეორე მხრივ მომხმარებლები თავის დროზე ვერ ღებულობენ საჭირო საქონელს. ჩვენში კი მნიშვნელოვნად დიდდება სასაქონლო პროდუქცია და ამასთან ერთად მოსახლეობის მოთხოვნილება საქონელზე "დღეობით კი არა არამედ საათობით იზრდება" /მოლოტოვი/, ამიტომ საჭირო ორგანიზაციების ძირითადი ამოცანაა, დროულად დააკმაყოფილოს მომხმარებლები საჭირო საქონლით რისთვისაც უნდა მიიღოს ყოველივე ზომები.

ბრძოლა რეჟიმეკონომიისათვის, საჭირო საქონლის დანიშნულების მიხედვით მთელი დროში გადარეკვა,-საჭირო ორგანიზაციების ყოველდღიური საბრძოლო ამოცანაა. ცოცხალი და გაწონასწორებული მუშაობა და მასთან ერთად დროც, რომელიც ზედმეტად იხარჯება საქონლის გადარეკვის დარგში, საქონლის არარაციონალური მოძრაობის შედეგად, მნიშვნელოვანი რეზერვებია. ამიტომ ამ საკითხის სწორად გადაჭრა დიდად შეუწყობს ხელს ჩვენი ეკონომიური ცხოვრების შემდგომ განვითარებას.

სხვა და სხვა მიზეზებით გამოწვეული არარაციონალური საქონლის გადარეკვა, რომელსაც ადგილი ჰქონდა მიმდინარე წლის I კვარტალში, გვაძლევს არასასურველ სურათს. საბ. ვაჭრობის

სახალხო კომისარიატთან არსებულ საველე-სამეცნიერო ინსტიტუტის მასალები ნათელ სურათს გვაძლევს იმ მნიშვნელოვან ეკონომიაზე, რომელიც შეიძლება ჩვენ მივიღოთ, საქონლის არარაციონალური მოძრაობის სწორად მოწესრიგებით.

ასე მაგალითად: 1939 წლის I-ლი კვარტალის საქონლის გატარების არარაციონალურად მოძრაობის თავიდან აშორება, სოჯაბო ხაზის მიხედვით გვაძლევს ეკონომიას წლიურად 17.253 ათას ტონა-კილომეტრს და 287.7 ათას მანეთის რკინიგზის ტარიფზე. სილიკატური საქონლის /ფაიფური, ფაიანსი, ხარისხელი ქურქელი და ფანჯრის მინა/ იძლევა ეკონომიას წლიურად: 1840 ათ. ვაგონ-კილომეტრს და რკინიგზის ტარიფში 1110 ათ. მანეთს.

შალის ქსოვილების /წმინდა სუკნო, უხეში სუკნო, შალის ხაბანი/ იძლევა ეკონომიას 5.856 ათ. ტონა-კილომეტრს და რკინიგზის ტარიფში 902 ათ. მანეთს, და ასე შემდეგ.

ჩვენი პარტია და ხელისუფლება მიუთითებს სავაჭრო ორგანიზაციებს გაატარონ საქონელი სწრაფად, შუამავალი რგოლების გვერდის ავლით. ჯერ კიდევ 1933 წელს სა.კ.პ./ბ/ ცეკას სექტემბრის პლენუმმა წინადადება მისცა შრომისა და თავდაცვის საბჭოსთან არსებულ საქონლის ფონდების კომიტეტს, "...განიხილოს და დაამტკიცოს მწარმოებლიდან მომხმარებლამდე საქონლის სწრაფად მიტანის წესები, შუამავალი რგოლების გვერდის ავლით, გაითვალისწინოს შემხვედრი გადაზიდვების ლიკვიდაცია და პარალელიზმის აღმოფხვრა მრეწველობისა და საქონლის გაცვლის სისტემების საბითუმო ბაზების განაწილებაში".1/

- - - - - - - - - - - - - - - - -

1/ სა.კ.პ./ბ/ ცეკას პლენუმის /28 სექტემბრის 2 ოქტ/ რეზოლუციები.

ამ საკითხთან დაკავშირებით, პარტიის და ხელისუფლების შემდეგი დადგენილებები აძლევენ მითითებებს სავაჭრო და სხვა ორგანიზაციებს /რომლებიც დაკავშირებული არიან საქონლის გაცარებასთან/ ამ დარგში მუშაობის კვლავ მოწესრიგების შესახებ. მაგრამ მავნებლობის შედეგების ლიკვიდაციის ჯერ კიდევ სრულად აღმოუფხვრელობამ და საგეგმო შესაძლებლობის სუსტად გამოყენებამ, ამ დარგში ჩვენ პრაქტიკაში მოგვცა ის მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებანი, რომლებზედაც ზემოთ გვქონდა ლაპარაკი.

საქონლის რაციონალური გაცარების უზრუნველსაყოფად, საჭირო შემდეგი ღონისძიებების ჩატარება:

1. წარმოების პუნქტების რაც შეიძლება მოხმარების რაიონებთან დაახლოება. /ამ შემთხვევაში მხედველობიდან არ უნდა გაუშვას ნედლეულის წყაროების მომენტიც, რათა წარმოებების განლაგება იქნეს მიზანშეწონილი სახალხო მეურნეობის თვალსაზრისით/. ადგილობრივი მრეწველობის განვითარება, ადგილობრივი რესურსების გამოყენებით. ეს პირობა მოგვცემს: ა/ არარაციონალური და შემხვედრი შორის ტვირთზიდვის აღმოფხვრას.
ბ/ სავაჭრო ორგანიზაციები კვლავ დაუკავშირდებიან მრეწველობას, საქონლის ასორტიმენტის საჭირო რაოდენობის მისაღებად, გ/ მრეწველობას გაუადვილდება საწარმოო პროგრამის გარდაქმნა, მომხმარებელთა მოთხოვნილების მიხედვით.

2. საწარმოო პროგრამის გარდაქმნა მის მომსახურებაში შემავალ მოხმარების რაიონების მოთხოვნილების საფუძველზე, როგორც პროდუქციის რაოდენობის, ისე ასორტიმენტის მიხედვით ე.ი. საწარმოო პროგრამა შეთანხმებული უნდა იქნეს მის ახლობელ რაიონების მოთხოვნილებას, რომლის მომსახურება რაციონალური გამოთვლით მას დაეკისრა.

ეს პირობა ჩვენ მოგვყავს: ა/ შორეული ტვირთზიდვის გაუქმე-ბას ან მის შეკვეცას, ბ/ მომხმარებელთა მოთხოვნილების დროუ-ლად დაკმაყოფილების უზრუნველყოფას, გ/ საჭირო საქონლის ასორ-ტიმენტით მომარაგებას საცალო ქსელის.

3. ისეთი სახის ტრანსპორტის გამოყენება, რომელიც სა-ხალხო მეურნეობის თვალსაზრისით მოგვცემს უპირატესობას, ე.ი. ჩვენ საბოლოო გამოთვლით უნდა განვსაზღვროთ, რომელი სახის ტრანსპორტი გამოვიყენოთ /წყლის, ავტო-საჭაპანო, რკინიგზის თუ საჰაერო/. განსაკუთრებით ყურადღების ღირსია წყლის ტრანს-პორტის გამოყენება, რათა შევამციროთ გადაზიდვის ხარჯები და ხელი შევუწყოთ რკინიგზის ტრანსპორტის განტვირთვას განსაკუთრებით მასობრივი ტვირთით /მარილი, ხე-ტყე, ხორბალი, ფქვილი, ნავთი, ნახშირი და სხვა/. მათ შესაძლებელია მეტი დრო დასჭირდეს მოგ-ზაურობისათვის ვიდრე რკინიგზაზე, მაგრამ საბოლოო გამოთვლამ შეიძლება /მხედველობაში უნდა მივიღოთ საქონლის მარაგი, ბრუნ-ვის შენელების მიერ გამოწვეული უარყოფითი ხასიათის შედეგები და სხვა/ დაგვანახოს, რომ მიუხედავად დროის ხანგრძლიობისა მაინც ხელსაყრელი იქნეს ტვირთის მიღება წყლით ვიდრე რკინის გზით.

ტრანსპორტის სწორად შერჩევის ღონისძიება საქონლის გადა-ზიდვის ხარისხობრივი მაჩვენებლის ერთ-ერთი პირობაა. განსა-კუთრებით ყურადღების ღირსია ტვირთის გადაზიდვა კონტეინერე-ბის საშუალებით. კონტეინერები აჩქარებენ ტვირთის მოძრაო-ბას და ამცირებენ, როგორც გადაზიდვის ისე ტარის ხარჯებს. კონტეინერების გამოყენება რკინის გზაზე ამცირებს ტარის ხარ-ჯებს ვაგონზე საშუალოდ 200 მანეთიდან 100 მანეთამდე.

გარდა ამისა კონცენტრები ამცირებს დანაკარგებს, განსაკუთრებით ფხვიერ ცვილზე საშუალოდ 10%-ით.

ზემოაღნიშნული მოგვცემს:

ა/ ცვილის სწრაფად გადიდებას.

ბ/ გადამუშავების ხარჯების შემცირებას

გ/ ტრანსპორტის განვითარებას.

4. საბითუმო ბაზების და საბითუმო ორგანიზაციებთან არსებულ საწყობების მიმაწოდებლად განლაგება და მათი მუშაობის სათანადო სიმძლავრემდე დაყვანება.

ბაზებისა და საწყობების სწორად მოთავსებამ და მათი მუშაობამ უნდა უზრუნველყოს: ა/ ცვილის გადამუშავების ხარჯების შემცირება, ბ/ საქონლის მიწოდების გაუმჯობესება საცალო ქსელის მიერ საწყობებში და ბაზებში, გ/ საბითუმო ორგანიზაციების მიერ საცალო ქსელის მოთხოვნილების უკეთ შესწავლა.

5. მოხმარების რაიონების წარმოების რაიონებზე სწორად მიმაგრება. ამ საკითხის საერთო მომწესრიგებელი უნდა იქნეს ვაჭრობის სახალხო კომისარიატი. ამ უკანასკნელმა კონტროლი უნდა გაუწიოს აგრეთვე მიწოდების ყველა დარგობრივ გაერთიანებათა პროდუქციის რეალიზაციის გეგმას, რომ მოხმარებით რომ ადგილი არ ჰქონდეს არარაციონალურ გადაზიდვას. მოხმარების რაიონების წარმოების რაიონებზე მიმაგრების სქემის გადასინჯვა უნდა მოხდეს ყოველ კვარტალში, ზოგ შემთხვევაში უფრო ადრე დროში, ეს იმიტომ, რომ ცვლილებები, რომლებსაც ადგილი აქვს ჩვენ სახალხო მეურნეობაში გავლენას მოახდენს აღნიშნულ საკითხზე, /ახალი ფაბრიკა ქარხნების წარმოება, სატრანსპორტო ქსელის გაშლა, სასაქონლო ფონდების ზრდა და სხვ/

აღნიშნული უზრუნველყოფს:

ა/ შემხვედრი და გადარბენითი გადაზიდვების გაუქმებას.

ბ/ შორეული და დაბრუნებითი გადაზიდვების მინიმუმამდე დაყვანას.

გ/ საქონლის გატარების ხარჯების და დროის შემცირებას.

დ/ ხელს შეუწყობს საცალო ქსელის უკეთ უზრუნველყოფას საჭირო საქონლის ასორტიმენტით.

ზემოაღნიშნული მოთხოვნანი საფუძვლად უნდა დაედვას საქონლის გატარების მოწესრიგებას, რომლის მიხედვით ადგილობრივი კონკრეტული პირობების გათვალისწინებით უნდა მოხდეს საქონლის დაყვანის სქემა.

საქონლის გატარების რაციონალური სქემამ უნდა უზრუნველყოს: ა/ძირითადი საცალო სავაჭრო ქსელი საჭირო საქონლით. ბ/ საქონლის რაც შეიძლება სწრაფად დაყვანა დამზადების ან წარმოების პუნქტიდან საცალო-სავაჭრო ქსელამდე, გ/საქონლის გატარების ხარჯების შემცირება დ/ საქონლის გაუფუჭებლად და რაოდენობრივი დანაკარგების გარეშე გატარება.

რათა ამოცანა წარმატებით იქნეს შესრულებული საჭიროა სავსებით ლიკვიდირებულ იქნეს კონტრრევოლუციონერი მავნებლობის შედეგები საქონლის გატარების დარგში და სრულად იქნეს გამოყენებული ტექნიკური შესაძლებლობანი.

ვ.ა ბ უ ლ ა ძ ე

2/7-1939 წელი.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. კ.მარქსი, კაპიტალი ტომი I და II, ქართული გამოცემა

2. Энгельс, Элберфелдские речи, К.Маркс и Ф.Энгельс, сочинения, том III, изд. 1929 года.

3. ვ.ლენინი, ეკონომიური რომანტიზმის დახასიათებისათვის ტ. II, ქართული გამოცემა

4. ვ.ლენინი, კაპიტალიზმის განვითარება რუსეთში ტ. III, ქართული გამოცემა

5. ვ.ლენინი, იმპერიალიზმი, როგორც კაპიტალიზმის უმაღლესი სტადია, რჩეული ნაწერები ტომი III, ქართული გამოცემა

6. В.Ленин, Система Тэйлора - порабощение человека машиной, том XVIII, изд. 1929 года.

7. В. Ленин, Набросок плана научно-технических работ, том XXII, изд. 1929 года.

8. ი.სტალინი, ლენინიზმის საკითხები, თარგმანი მეათე რუსული გამოცემიდან.

9. ი.სტალინი, საანგარიშო მოხსენება პარტიის XVII ყრილობაზე საკავშირო კ.პ./ბ/ ც.კ-ის მუშაობის შესახებ. ქართ. გამოც.

10. ვ.მოლოტოვი, მოხსენება საკავშირო კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობაზე ქართული გამოცემა

11. ლ.კაგანოვიჩი, მოხსენება საკავშირო კ.პ./ბ/ XVII ყრილობაზე ორგანიზაციული საკითხების შესახებ. ქართული გამოცემა

12. ლ.კაგანოვიჩი, სიტყვა საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობაზე, ქართული გამოცემა

13. ლ.ბერია, სიტყვა საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობაზე. ქართული გამოცემა.

14. Савельев и Поскребышев, Директивы ВКП/б/ по хозяйственным вопросам, изд. 1931 года.

15. Резолюции Октябрьского пленума ЦК ВКП/б/ 1931 г.

16. საკავშირო კ.პ./ბ/ ცეკას სექტემბრის 1932 წლის პლენუმის რეზოლუციები. ქართული გამოცემა.

17. ВКП/б/ в резолюциях и решениях с"ездов, конференций и пленумов ЦК, ч. II, изд. 1933 г.

18. Партия о кооперации, постановления и резолюции ВКП/б/ изд. 1928 г.

19. საკ.კ.პ./ბ/ XVIII ყრილობის რეზოლუციები. ქართული გამოცემა.

20. Партийская организация товародвижения, изд. 1936 года.

21. Балаев и Лукьянов, Транспортирование хлебных грузов изд. 1938 года.

22. Шевелев, Организация и техника транспортных операций изд. 1936 года.

23. С. Гурович, Основные вопросы оптовой торговли промышленными товарами, изд. 1936 года.

24. А. Никулин, О внутренней торговле, изд. 1928 года.

25. Я. Каминский, Складское, транспортное и тарное хоз-во изд. 1938 года."

26. Чэз Стюарт, Трагедия расточительства, изд. 1926 г.

27. Чэз и Шлинк, Как растрачивается деньги потребителя изд. 1928 года.-

28. Подгурский, Транзитные операции в связи гендоговорами, изд. 1929 года.

29. Воробьев-Набатов, Транзитные операции и предварительные заказы, изд. 1930 года

30. Сборник статей, Планирование перевозок, изд.1930 г.

31. Журналы, "Советская Торговля" и "Вопросы советской торговли." №№ с 1932г. до мая 1939г.

32. Журнал "Плановое хозяйство", № 2 1939 года.

33. Журнал, "Финансовое и хозяйственное законодательство", № 19-20, изд. 1936 года.

34. Бюллетени Наркомторга СССР

35. Бюллетени Центросоюза СССР.

36. ნკონის ვზის ყაირფები.

37. საკავშირო ვაჭრობის სახალხო კომისარიატთან არსებულ საკვლევ-სამეცნიერო ინსტიტუტის მასალები.

ცხრილი № 1

საქონლის წარმოება, რეალიზაცია, შემოზიდვა და გაზიდვა რ.ს.ფ.ს. რესპუბლიკაში 1939 წ. I კვ.

...ხარეების, ოლქების და ...ს.ს.რ. რესპუბლიკების ...ასახელება.	მილიონ მანეთებში		% % – ში		
	ადგილობრივ რეალიზაციისათვის საქონლის შეზიდვით.	ადგილობრივად წარმოებული	რჩება ადგილზე, ადგილობრივ წარმოებულთან შეფარდებით.	გაზიდვა ადგილობრივ წარმოებულთან შეფარდებით.	შემოზიდვა რეალიზაციის [illegible]თან შეფარდებით.
...რხანგელსკის ოლქ. . . .	13,0	1,6	63,0	37,0	92,0
...ოლოგდის "	10,1	7,4	75,0	25,0	42,0
...ენინგრადის "	210,8	245,5	71,0	29,0	0,3
...მოლენსკის "	17,6	23,4	48,0	52,0	35,0
...ია ზანის "	9,3	3,3	18,0	82,0	92,0
...ულის "	18,9	16,2	44,0	58,0	58,0
...ოს კოვის "	247,6	378,2	63,8	36,2	2,5
...ალინინის "	32,8	29,9	67,0	33,0	12,0
...ვანოვის "	20;0	27,7	57,0	43,0	21,0
...აროსლავის "	15,2	9,0	3,3	96,7	98,0
...ორკის "	30,9	41,3	70,0	30,0	5,8
...დმურთის ასსრ	5,7	9,5	39,0	61,0	29,6
...აშკირეთის "	9,9	22,0	37,0	62,8	17,7
...ათრეთის "	11,6	34,9	29,0	71,0	12,9
...უიბიშევის ოლქ	10,9	38,4	42,5	57,5	3,5
...ორდვის ასსრ	2,9	0,4	100,0	–	88,0
...კალოვის ოლქ.	10,4	14,8	51,5	48,5	27,4
...ორონე ის "	22,4	12,7	87,0	13,0	51,0
...ამბოვის "	9,7	8,5	29,4	70,6	74,0
...ურსკის "	17,9	10,9	81,5	18,5	49,7
...რლოვის "	15,6	31,3	23,7	76,3	53,0
...არატოვის "	15,0	14,1	69,0	31,0	35,0
...ტალინგრადის "	26,6	18,8	92,0	8,0	35,0
...ოსტოვის "	42,6	33,3	67,0	33,0	47,5
...რასნოდარის მხარე	34,0	25,8	49,0	51,0	62,5
...რჯონიკიძის "	17,9	7,5	84,0	16,0	65,0
...აბარდო-ბალყარეთი ასსრ	1,7	6,1	8,2	91,8	71,0
...რდილო-ოსეთი "	2,2	16,1	8,7	91,3	37,0
...აჩნეთ-ინგუშეთის "	3,4	5,0	28,0	72,0	58,5
...ირიმის "	12,7	21,2	55,0	45,0	7,9
...ოვოსიბირსკის ოლქი	41,7	44,8	62,0	38,0	33,6
...ლთაის მხარე	2,7	16,5	35,4	64,6	82,0
...აკუტის ასსრ	24,2	13,6	48,0	52,0	72,5
...აბაროვსკის მხარე	119,7	7,7	100,0	–	93,5
...ერდლოვის ოლქ. . . .	35,5	16,8	94,0	6,0	55,0
...მის "	23,3	13,3	64,0	36,0	63,5
[illegible] "	[illegible]	2,2	100,0	–	91,5

1989 წლის I კვარტალში "გლავუნივერმაგის" [illegible] [illegible], [illegible] [illegible] I- " ა "

[illegible]

№№	ნაწარმოების შენახ. / რესპუბ. დასახელება მხარეები და ოლქები რომლებიც ღებულობს საქონელს.	ლენინგრადი	მოსკოვი	როსტოვი	[illegible]	კიევი	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	ბაქო	[illegible]	[illegible]
34.	რიაზანის ოლქი	–	4,6	–	–	–	4,8	–	–	–	–	–	–
35.	სარატოვის "	–	10,8	4,3	–	–	5,0	–	–	–	–	–	–
36.	სვერდლოვსკის "	12,6	–	10,0	–	–	14,4	–	–	–	–	12,1	–
37.	ჩრდილ.ოსეთის ასსრ	1,8	–	2,9	–	–	3,8	–	–	–	–	–	–
38.	სმოლენსკის ოლქი.....	11,8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	9,4	–
39.	სტავროპოლის "	–	10,6	4,9	–	–	1,6	–	7,8	–	–	–	–
40.	პერმის "	8,1	–	1,2	–	–	–	–	11,0	–	–	8,7	–
41.	თათრეთის ასსრ	–	6,7	1,3	–	–	–	–	–	7,3	–	–	–
42.	ტამბოვის ოლქი......	–	6,1	2,0	–	–	–	6,6	–	–	–	–	–
43.	ტულის "	–	6,0	–	–	–	–	–	–	–	–	5,7	–
44.	უდმურტის ასსრ	1,2	2,5	–	–	–	3,8	–	–	–	–	–	–
45.	ჩელიაბინსკის ოლქი	7,3	–	13,6	–	–	–	–	–	–	–	12,8	–
46.	ჩეჩენო-ინგ. ასსრ	–	3,0	2,0	–	–	6,3	–	–	–	–	–	–
47.	ჩიტის ოლქი..........	18	–	13,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–
48.	იაროსლავის "	2,6	1,6	–	–	–	2,4	–	–	–	–	–	–
49.	ბ.ს.ს.რ.	40,5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	36,2	–
50.	თურქმენეთის სსრ	14,0	12,9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
51.	უზბეკეთის სსრ	35,0	14,3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
52.	ტაჯიკეთის სსრ	18,7	12,2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
53.	ყაზახეთის სსრ	12,9	29,0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
54.	ყირგიზეთის სსრ	8,4	7,0	–	–	–	–	–	–	–	–	26,9	–
55.	უ.ს.ს.რ.	12,0	8,3	5,0	374,7	–	–	–	–	–	96,5	–	–
56.	აზერბაიჯანის სსრ	7,0	5,6	–	–	–	63,3	0,1	28,6	–	–	–	–
57.	საქართ. სსრ	2,9	4,7	–	–	–	–	–	–	41,0	–	–	–
58.	სომხეთის სსრ	2,5	1,8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	ს უ ლ	617,0	584,4	300,3	374,7	28,9	125,[illegible]	4,7	45,4	70,3	99,5	129,9	103,