

Великих успіхів досяг колектив за рахунок впровадження заходів соціального характеру. Так, збудовані благоустроєний гуртожиток на 400 місць, два п'ятиповерхових стоквартирних будинки кожний площею 4152 м<sup>2</sup>, п'ятиповерховий шостидесятиквартирний будинок готельового типу, дитсадок на 140 місць. Успішно ведеться будівництво піонерського табору на 120 місць.

Велика увага приділяється на заводі розвитку фізичної культури і спорту. Є спортивна база, регулярно провадяться заводські спартакіади, туристські походи, поїздки за місто в дні щотижневого відпочинку. Робота заводу суворо відповідає комплексному плану. Щокварталу всім службам розсилаються завдання у відповідності з комплексним планом, з наступним щомісячним контролем за його виконанням. Питання комплексного плану поставлені також на порядок денний Дня майстра, Дня якості та ін., які провадяться щомісяця. Ця робота знаходиться під постійним наглядом парткому заводу і спеціальних комісій партійного контролю.

В ході розробки комплексного плану виявляються питання, що потребують розв'язання в інтересах дальшого поліпшення заводського планування. Так, у зв'язку із включенням у п'ятирічний план розвитку заводу нового розділу «Соціальний розвиток колективу», на порядок денний поставлено питання про створення соціологічної служби, яка провадила б необхідні дослідження і надавала допомогу в розробці і впровадженні заходів. Необхідність створення такого розділу плану підтверджується багатрічним досвідом соціального планування на ленінградських підприємствах.

Широке залучення робітників, інженерно-технічних працівників і службовців до активної участі в роботі по перспективному плануванню сприяє повнішій мобілізації резервів заводу, є ефективною формою залучення трудящих до участі в удосконаленні організації виробництва.

Успішне розв'язання завдань дев'ятої п'ятирічки можна забезпечити шляхом систематичного контролю за виконанням завдань комплексного плану, широкого роз'яснення трудящим їх важливості як для окремих членів колективу, так і для всього суспільства.

**А. МАЛЕС,**

**нач. планово-економічного відділу Хмельницького заводу термoplastавтоматів.**

## **ЗНАЧЕННЯ МАЯТНИКОВОЇ МІГРАЦІЇ ДЛЯ РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТРУДОВИХ РЕСУРСІВ**

Зростання чисельності населення — основне джерело збільшення трудових ресурсів країни. В межах окремих місцевостей — міст, областей, республік — трудові ресурси можуть поповнюватись не лише за рахунок природного приросту населення, але і його міграції.

Нині, коли резерви трудових ресурсів міст обмежені, великий вплив на забезпеченість господарства міст трудовими ресурсами справляє міграція населення, зокрема маятникова, що являє собою випадок рухливості населення. Маятникова міграція буває прямою і зворотною. Під прямою розуміється щоденний приїзд на роботу в дану територіальну одиницю з інших, а під зворотною — щоденний виїзд. Сальдо маятникової міграції, тобто кінцевий результат, виражається різницею між чисельністю тих, хто приїздить і тих, що від'їжджають.

У масштабі всієї країни маятникова міграція охоплює близько 12% середньорічної чисельності робітників, службовців, слухачів та учнів вищих і середніх спеціальних учбових закладів. У деяких інших країнах маятникова міграція ще більша. В Польщі, наприклад, маятникові мігранти становлять понад 20% всіх робітників і службовців, в Угорщині — 12,5%<sup>1</sup>.

Маятникова міграція зумовлена нерівномірним розміщенням промисловості, обмеженістю прописування і складністю одержання житла в деяких містах, відмінностями в умовах життя в місті і в сільській місцевості та ін. Вона має деякі негативні наслідки. Зокрема, щоденні поїздки на значну відстань призводять до величезних непродуктивних затрат вільного часу трудящих, а також викликають так звану «транспортну втому», яка знижує продуктивність праці, та ін.

<sup>1</sup> Марксистско-ленинская теория народонаселения, «Мысль», М., 1971, стор. 371.

Разом з тим маятникова міграція — позитивне явище. В результаті її індустріальні галузі міст забезпечуються кадрами, розосереджується населення, в значній мірі послаблюється житлова проблема великих міст, підвищується ефективність використання сконцентрованих у великих містах трудових ресурсів високої кваліфікації, оскільки працівники нижчої кваліфікації поповнюються за рахунок жителів приміської зони. Тому маятникова міграція збережеться й надалі. Завдання полягає у тому, щоб надати їй оптимальних розмірів з метою найраціональнішого використання трудових ресурсів.

Вперше на території СРСР провадився облік для визначення маятничкової міграції населення за станом на 1 червня 1967 р. При цьому місцеві статистичні органи самі розробляли підсумкові дані і одержували сальдо маятничкової міграції. Цей порядок мав великі недоліки. По-перше, обсяг робіт був дуже великий для місцевих статистичних органів, оскільки вони мали обмінюватись із статистичними органами інших областей, країв, республік даними про чисельність працівників, які проживають на їх території (з числа облічених по даній території), по-друге, одержані сальдо маятничкової міграції були неточними і вимагали дальшого коригування в ЦСУ СРСР.

При проведенні Всесоюзного перепису населення в 1970 р. питання, пов'язані з вивченням маятничкової міграції, були включені в програму, але облік її здійснено лише по 95 містах.

За станом на 1 червня 1971 р. провадився облік робітників і службовців за місцем роботи і проживання. У вказівках ЦСУ СРСР про порядок його проведення відмічалось, що матеріали обліку мають бути вихідною базою даних, що характеризують маятничкову міграцію робітників і службовців, необхідних для складання балансу трудових ресурсів по областях, краях і республіках. Облік провадився за формою № 1 — міграція «Звіт про чисельність працівників за місцем роботи і місцем проживання», що складається з двох розділів: I. «Чисельність працівників за місцем роботи», в якому всі працівники підприємства, установи, організації розподілялись по території областей, країв, республік, де фактично знаходилось їх місце роботи. II. «Чисельність працівників за місцем проживання», в якому всі працівники розподілялись по території областей, країв, республік, де фактично вони проживали (прописані). Як у першому, так і у другому розділі із загальної кількості працівників виділялись працюючі (або проживаючі) у містах і міських селищах і в сільській місцевості.

На відміну від обліку, проведеного в 1967 р., у 1971 р. працівники розподілялись не лише за місцем проживання, але й за місцем роботи. При побудові балансу трудових ресурсів по областях, краях, республіках необхідно мати точні дані про чисельність робітників і службовців, які працюють на їх території, і про тих, що працюють на території даного селища, але живуть в інших областях, краях, республіках. У 1971 р. було змінено також порядок розробки підсумкових даних. Розрахунки провадилось централізовано в ЦСУ СРСР по кожній територіальній одиниці і результати повідомлялись місцевим статистичним органам.

Дані обліку на 1 червня 1971 р. по Харківській області показують, що із загальної чисельності робітників і службовців, облічених у міській місцевості, працювало у міській місцевості 94,4%, у сільській місцевості даної області — 3,8% і на території інших областей — 1,8%. З цієї ж кількості робітників і службовців у міській місцевості проживало 88,3%, у сільській — 10,5% і на території інших областей — 1,2%. Частина населення працює і проживає в міській місцевості, а облічена в сільській місцевості даної області чи в інших областях. Аналіз даних лише внутріобласної маятничкової міграції показує, що кількість облічених у міській місцевості, а проживаючих у сільській перевищує в 29 разів кількість робітників і службовців, облічених у сільській місцевості, а проживаючих у міській. Кількість облічених у міській місцевості Харківської області, а проживаючих у інших областях, у 10 разів більша від чисельності робітників і службовців, які проживають у міській місцевості Харківської області, а облічені по інших областях.

По сільській місцевості Харківської області кількість робітників і службовців, які облічені у сільській місцевості, а проживають у міській місцевості та інших областях, менша від кількості робітників і службовців, що проживають у сільській місцевості, а облічені у міській місцевості та інших областях. Ці дані свідчать про те, що для міської місцевості Харківської області характерне переважання чисельності тих, що приїздять на роботу, над тими, що виїздять, а у сільській місцевості — чисельності тих, які виїздять, над тими, які приїздять.

Матеріали обліку чисельності працівників на 1 червня 1971 р. також показали, що міграційні потоки з Харківської області спостерігаються не лише по лінії зв'язку міста з селом у межах області, але й між містами, а також населеними пунктами інших областей і республік. Наявність маятничкової міграції в Харківській області зумовлена багатьма причинами. За даними Всесоюзного перепису населення 1970 р., його чисельність тут становила 2826 тис. чол., у тому числі міського — 69% і сільського — 31%. Харків за чисельністю населення займає шосте місце в країні, поступаючись лише перед Москвою, Ленінградом, Києвом, Ташкентом і Баку. Чисельність на-

селення Харкова, за даними останнього перепису населення, становила 1223 тис. чол., або 43,3% всього населення і 62,5% міського населення області.

Наявність прямої маятникової міграції в Харківській області зумовлена тим, що в містах особи працездатного віку, не зайняті в суспільному виробництві, не можуть покрити потребу в трудових ресурсах. А в найближчих районах, які оточують Харків та інші великі міста області, не відбувається істотного росту промислових підприємств. Населення цих районів систематично збільшується. Частина його, проживаючи в сільській місцевості, виїздить працювати у міста, покриваючи дефіцит балансу трудових ресурсів області. Зворотна маятникова міграція в області, тобто виїзд з міст на роботу в сільську місцевість, пояснюється тим, що сюди виїзять особи із спеціальною і вищою освітою, покриваючи нестачу цих спеціалістів у сільській місцевості.

Наявність транспортних зв'язків сприяє збільшенню маятникової міграції, яка в свою чергу викликає розвиток транспорту. За останні роки в Харкові значно поліпшилась робота міського транспорту. Так, у 1959 р. довжина трамвайних колій становила 161 км і вагонів було 558, у 1965 р. відповідно 176 км і 727 вагонів, а в 1972 р.— 232 км шляху і 756 вагонів. Довжина троллейбусних ліній у місті збільшилась з 79,2 км у 1965 р. до 157,6 км у 1972 р., а парк троллейбусів відповідно — з 204 до 430 машин. Кількість перевезених пасажирів трамваями і троллейбусами в порівнянні з 1959 р. зросла в 1965 р. у 1,29 раза, або на 29,5%, а в 1972 р.— у 1,46 раза, або на 45,6%.

Значно поліпшена робота внутріміського автобусного транспорту. Багато які промислові підприємства мають автобуси для перевезення від місця проживання на роботу і назад робітників і службовців, які проживають як в інших районах міста, так і за його межами. Наприклад, Харківський велосипедний завод щодня привозить з приміської зони близько 10% робітників і службовців.

У Харкові будується метро. З введенням його в експлуатацію робота внутріміського транспорту значно поліпшиться, скоротиться час на переміщення робітників і службовців від місця проживання до місця роботи і назад.

Для маятникової міграції має значення не лише внутріміський, але й приміський транспорт, особливо залізничний. У Харківській області широко застосовується електровозна тяга. Електрифікація магістралей розпочалась у 1956 р., а нині вона поширилась на 60% експлуатаційної довжини залізниць області. Приміські поїзди майже повністю обслуговуються електровозами. Розвиток швидкісного пасажирського залізничного транспорту сприяв збільшенню радіусу розселення маятникових мігрантів до кількох десятків кілометрів. Велику допомогу в перевезенні пасажирів надає автобусне сполучення на міжміських і приміських лініях міста.

Отже, маятникова міграція — це природне і дуже характерне явище сучасного розвитку міського розселення. Головне завдання полягає у тому, щоб встановити її оптимальні розміри, для чого необхідно:

— систематично вивчати маятникову міграцію за допомогою спеціальних обстежень, які провадить ЦСУ УРСР. Крім того, можна використати дані, які містяться в облікових картках працюючих, дані про місячні і сезонні залізничні і автобусні білети і первинні матеріали переписів населення, де містяться відомості про місце роботи опитуваного і місце його проживання;

— раціональніше розміщати промислові підприємства та інші сфери прикладання праці по території. Нині деякі підприємства Харкова (ХТЗ, «Серп і молот», «Електроверстат» та ін.) окремі цехи розміщують за межами міста. Це скорочує потребу міста в робочій силі, збільшує зайнятість трудових ресурсів невеликих міст, які стають центрами залучення робочої сили з навколишніх селищ;

— необхідно ще більшу увагу приділяти розвитку внутріміського і міжміського транспорту.

**І. ХРИСТИЧ,**  
інженер-економіст (Харків).

## **З ДОСВІДУ РОЗРОБКИ БРИГАДНИХ ПЛАНІВ У БУДІВНИЦТВІ**

Протягом десяти років високих темпів росту продуктивності праці добивається комплексна бригада мулярів-монтажників тресту «Нікопольбуд», керована Героєм Соціалістичної Праці І. Д. Ганчевим. Бригада стала ініціатором впровадження річних планів завантаження робітників на безперервному потоковому будівництві об'єктів житлово-цивільного призначення. Суть цих планів полягає у тому, що кожний член колективу знає наперед, на яких об'єктах він працюватиме, обсяг робіт, планований виробіток у натуральних показниках і матеріальне заохочення за свою працю.