УДК 330.342.173:94(571.6)

Кривошеев Артем Яковлевич – аспирант Дальневосточного института управления – филиала ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ» (г. Хабаровск). *E-mail:blackjack234@mail.ru*

А. Я. Кривошеев
A. Y. Krivosheev

Развитие судоремонта на Дальнем Востоке СССР в 1965 – 1985 гг.

Статья посвящена особенностям развития судоремонта в условиях Дальнего Востока. Выявлены основные трудности и противоречия в развитии этой отрасли народного хозяйства региона. Показано, что на протяжении всего исследуемого периода сохранялся устойчивый дефицит судоремонтных мощностей, который особенно ощущался в гражданском флоте. Освещены вопросы строительства новых заводов. Указаны основные направления развития производственных мощностей и организации производства на судоремонтных заводах различных ведомств. Отмечены проблемы развития отраслевой науки. Автор приходит к выводу, что ведомственная разобщенность предприятий, а также отсутствие единой скоординированной отраслевой науки значительно тормозили развитие судоремонта. Все это не позволяло полностью покрыть потребности военного и гражданского флота Дальневосточного бассейна в судоремонте. Эта статья посвящена развитию судоремонта в 1965 – 1975 гг.

Development of ship repair in the Far East of USSR in years from 1965 to 1985

The article is dedicated to specialities of ship repair development in environments of Far East. Main difficulties and contradictions in progress of this national economy branch belonging to the region are revealed. It is shown, that during the whole period being researched, a persistent deficiency of ship repair capacities remained, which could especially be felt in the civilian fleet. Light is brought upon issues of new plant building. Main tendencies in development of manufacture capacities and manufacture arrangement at ship repair plants of different departures are designated. Problems of branch science are marked. The autor comes to a conclusion, that departmental disunity of concerns, as well as a lack of a unified, coordinated branch science has significantly retarted ship overhaul development. All of this did not allow to completely cover the needs of military and civilian fleet of far eastern basin in ship overhaul. This article is dedicated to the development of ship overhaul during the years 1965 – 1975.

Ключевые слова: *Дальний Восток, судоремонт, развитие, научно-технический прогресс, специализация, кооперация, агрегатный метод, оптимальный режим.*

Keywords: *Far East, ship repair, scientific and technical progress, differentiation, collaboration, aggregative method, optimal mode, progress.*

Важной задачей являлось ускоренное развитие на Дальнем Востоке судоремонтной базы. В годы восьмой пятилетки (1966 – 1970 гг.) стала усиливаться диспропорция между ростом численности флота и темпами развития судоремонтных предприятий региона. На XXIII съезде первым секретарем Приморского крайкома КПСС В.Е. Чернышевым справедливо отмечалось, что Дальневосточному морскому пароходству и другим ведомствам планировалось к поступлению большое количество плавучих заводов, промысловых и других судов. И действительно, со второй половины 1960-х гг. начинаются масштабные поставки судов разных классов [1. 2. С. 24]. Они продолжались вплоть до распада СССР. Уже в 1966 г. судоремонтная база Дальнего Востока не удовлетворяла потребностей в ремонте флота. Часть транспортного и промыслового флота ремонтировалась за границей. По расчетам Госплана СССР, дефицит судоремонта на Дальнем Востоке в 1966 – 1970 гг. не уменьшался, а возрастал [3. С. 249 – 250].

Исходя из сложившейся ситуации, руководство страны приняло ряд мер. На 1966 – 1975 гг. намечалось претворение в жизнь мероприятий по развитию судоремонтной базы и портового хозяйства в системе Министерства рыбного хозяйства СССР (далее – МРХ СССР), Министерства морского флота (ММФ СССР) и Министерства судостроительной промышленности (далее – МСП СССР), что должно было значительно сократить существующий разрыв между мощностями судоремонтной промышленности и потребностью в ремонте флота [4. Л. 21]. Так, Постановлением ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области» [5] предполагалось строительство ряда новых судоремонтных предприятий: судостроительный завод (далее – СРЗ) – в бухте Патрокл (г. Владивосток), новый СРЗ – в г. Советская Гавань. Строительство СРЗ в бухте Патрокл для ремонта крупнотоннажного флота рыбной промышленности было предусмотрено Постановлением ЦК КПСС и СМ СССР от 2 июня 1962 года №534, подтверждено Постановлением СМ СССР от 4 января 1965 №2 и Постановлением ЦК КПСС и СМ СССР от 8 июля 1967 года №638. Начало строительства завода было предусмотрено с 1968 г. [6. Л. 78]. Однако строительство завода не было включено в пятилетний план и впоследствии вообще не начато. Аналогичная ситуация сложилась со строительством СРЗ в Советской Гавани: в 1965 г. вышло Постановление Совета министров СССР, но строительство не было начато [7. Л. 18]. Единственным новым судоремонтным предприятием, вступившим в строй в 1970 г., стал крупнейший СРЗ ММФ СССР на Дальнем Востоке – Славянский СРЗ.

Кроме того, постановлением предусматривалось значительное развитие существующих заводов, обеспечивших сокращение дефицита судоремонта для рыбопромыслового флота Дальневосточного бассейна. Однако фактическое развитие получили действующие заводы по ремонту крупнотоннажного флота

(Приморский, Северный, Петропавловская СРВ) [8. Л. 9]. Отчасти, это объясняется тем, что руководство объединения «Дальремфлот» стремилось в первую очередь модернизировать предприятия, дающие большее количество валовой продукции, являющиеся основными в выполнении производственных планов объединения, а также тем, что недостаток судоремонтных мощностей, прежде всего, ощущал крупнотоннажный флот[1][9. Л. 126]. В результате, заводы по ремонту средне- и малотоннажного флота, особенно Диомидовский (во Владивостоке), Холмский и Невельский (на о. Сахалине) развития не получили, хотя оно предусматривалось постановлением [5]. Поэтому большие заводы, специализирующиеся на ремонте крупнотоннажных судов, загружались ремонтом среднего и мелкого флота. Это вносило определенную дезорганизацию и понижало эффективность их работы [8. Л. 9].

В годы восьмой и девятой пятилеток (1966 – 1975 гг.) основным узким местом многих судоремонтных заводов была нехватка доков [10. С. 40 – 45]. В частности, отмечалось, что из-за недостаточной пропускной способности доков в годы восьмой пятилетки (1966 – 1970 гг.) Приморский СРЗ терял много рабочего времени, как следствие, допускался простой судов в ожидании ремонта. Доки были нужны предприятию для постановки в ремонт судов типа БМРТ и других крупных кораблей. По плану док должен был прийти в 1965 г., но был задержан [11. Л. 63] и пришел только в 1970 г., его грузоподъемность составляла 27 тыс. т. Реконструкция и модернизация Северного СРЗ (согласно действовавшему проектному заданию) закончилась к 1975 г., с выходом на мощность более 30 млн. руб. судоремонта в год. В 1970 г. на завод пришли 2 дока грузоподъемностью 8,5 тыс. т и 27 тыс. т [12. Л. 111; 8. Л. 9 – 10]. Аналогично проводилась реконструкция производства и на других СРЗ МРХ и СРЗ ММФ. Так, в конце 1965 г. Владивостокский СРЗ получил плавучий железобетонный док, что позволило выполнить полный цикл судоремонтного производства [13. С. 28 – 29]. Особенно успешно из судоремонтных предприятий ММФ развивался СРЗ №1 г. Советская Гавань [14. С. 26]. Всего же за восьмую пятилетку (1966 – 1970 гг.) основные фонды судоремонтных предприятий ММФ СССР увеличились на 47,2%, а площадь их цехов – на 127 тыс. кв. м [15. С. 43]. Мощность предприятий МРХ СССР за этот же период повысилась в 1,7 раза [16. С. 3]. Тем не менее, на Дальнем Востоке дефицит судоремонтных мощностей сохранялся.

Передовиками производственного развития среди судоремонтных предприятий выступили заводы спецсудоремонта МСП СССР. Так, Дальневосточный завод «Звезда», специализированный на ремонте и переоборудовании атомных подводных лодок Краснознамённого Тихоокеанского флота (далее – АПЛ КТОФ) во второй половине 1960-х – начале 1970-х гг. получил стремительное развитие. Строительство завода для ремонта и переоборудования АПЛ должно было быть закончено в 1963 г., однако, в 1966 г. строительство завода продолжалось. Хорошо иллюстрирует темпы развития предприятия в 1960 – 1970-е гг. рост объемов докового судоремонта. В 1966 – 1967 гг. такой рост не был предусмотрен, а в последующие 1968 – 1975 гг.

[1] РГАЭ Ф. 33. Оп. 2. Д. № 290. Л. 126.

составлял 575% к 1965 г. Общий рост объема судоремонта за 1966 – 1975 гг. составил примерно 286%. Исходя из заданных темпов строительства завод предполагалось достроить к 1973 г. с достижением проектной мощности к 1976 г. [17. Л. 99]. Весьма успешно развивался и Дальзавод. По сути, это предприятие стало генератором научно-технического прогресса для судоремонтных предприятий Дальнего Востока. За годы восьмой пятилетки (1966 – 1970 гг.) на заводе были созданы 32 специализированных участка, были смонтированы и пущены в действие шесть переменно-поточных линий. В создании специализированных участков и поточных линий активное участие наряду с заводскими инженерами принимали ученые Хабаровского филиала Центрального научно-исследовательского института технологии судостроения (далее – ЦНИИ ТС), ученые и конструкторы Дальневосточного филиала (Всероссийского научно-исследовательского института технологии судостроения (далее – ВНИИТСМ) «Сириус», профессорско-преподавательский коллектив Дальневосточного политехнического института. В результате эффективной работы предприятия 18 января 1971 г. вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР: «… за успешное выполнение восьмого пятилетнего плана и организацию производства новой техники наградить коллектив ордена Ленина Дальзавода орденом Трудового Красного Знамени» [18. С. 267 – 268]. Подобные успехи объяснялись тем, что на специализированных СРЗ МСП СССР работали лучшие кадры, по сравнению с СРЗ других ведомств. Кроме того, МСП выделялись большие средства на техническое перевооружение и расширение производства. Научно-техническому прогрессу также способствовала мощная научная база МСП СССР, расположенная на Дальнем Востоке.

Наряду со строительством промышленных объектов и техническим перевооружением производства, стало возможно применение определенных организационно-технических мер. Учитывая недостаток квалифицированных кадров судоремонтников и общий дефицит трудовых ресурсов в районах расположения судоремонтных предприятий, Управление «Дальремфлот» в конце 1960-х – первой половине 1970-х гг. сделало упор на осуществление мер внутризаводской специализации. Как показал опыт, внутризаводская специализация обеспечивала более быстрый рост производительности труда и увеличения объемов производства на существующих судоремонтных мощностях. Начиная с 1966 г. и по 1971 г. на предприятиях Дальремфлота были организованы 196 специализированных участков по ремонту судовых машин, механизмов, систем и устройств, средств автоматизации, радиопоисковой и радионавигационной аппаратуры. Организованные по предметно-замкнутому циклу участки были оснащены испытательными стендами. Создание специализированных участков обеспечило повышение производительности труда на этих участках, в среднем, в 2 – 2,5 раза [8. Л. 3 – 4].

В результате, на крупных судоремонтных предприятиях Дальнего Востока благодаря организации специализированных участков и изготовлению деталей «нулевого этапа», то есть запаса деталей до постановки судна в ремонт, повысился уровень внедрения агрегатного и агрегатно-узлового метода ремонта.

Сущность данных методов ремонта заключалась в создании на СРЗ необходимого запаса узлов, блоков и модулей для агрегатной замены вышедших из строя с отправкой демонтированных агрегатов для ремонта на завод-изготовитель или специализированное ремонтное предприятие [19. С. 56; 20. С. 57 – 58]. В 1968 г. на предприятиях объединения «Дальремфлот» были отремонтированы агрегатным методом 399 узлов и агрегатов, а в 1970 г. эта величина была доведена до 660 единиц [8. Л. 6]. Подобные мероприятия проводились и в группе СРЗ ММФ [21. С. 1]. Тем не менее, как отмечалось на выездном заседании Межведомственного совета по судоремонту при Госплане СССР «Технический прогресс в судоремонте», проходившем в 1975 г. в г. Находке, агрегатный метод ремонта не нашел должного внедрения в судоремонтной отрасли [22. Л. 197 – 198; 23. С. 71]. Специализация и кооперация в судоремонте в 1965 – 1985 гг. развивались весьма слабо. Уровень кооперирования, в целом, по СРЗ региона не превышал 10% [24]. Как отмечалось, при достижении необходимого уровня кооперирования производительность труда в судоремонте повышалась на 8%. Сроки стоянки судов в ремонте сокращались на 15% [25. С. 45]. Основными причинами такого положения являлись ведомственная разобщенность и, что самое важное, территориальная разбросанность предприятий. Судоремонтные заводы находились в тысячах километрах друг от друга без устойчивых транспортных связей и не могли эффективно развивать кооперацию.

Тем не менее, имелись положительные примеры создания специализированных участков на основе кооперации заводов, находящихся в непосредственной близости друг от друга. Так, в 1970 г. на основе созданных в 1966 – 1969 гг. специализированных участков СРЗ МРХ Приморья, Камчатки и Сахалина была организована межзаводская кооперация. К примеру, Петропавловская судоверфь выполняла ремонт 17 наименований механизмов, устройств и узлов судов типа БМРТ и СРТМ для Петропавловского СРМЗ. В свою очередь, Петропавловский СРМЗ выполнял ремонт 6 наименований механизмов и узлов для Петропавловской судоверфи на судах типа БМРТ и СРТМ, в том числе топливной аппаратуры, технологического и рыбообрабатывающего оборудования. Приморский СРЗ выполнял для Гайдамакского и Диомидовского заводов свыше 85 наименований деталей неснижаемого запаса для судов среднетоннажного флота [8. Л. 4].

Вместе с тем, технический уровень судоремонтных предприятий с середины 1960-х начал постепенно отставать от уровня передовых стран. Виной тому был целый ряд причин. Судоремонт изначально был «разорван» между многими ведомствами, что не давало проводить единую политику по его развитию [26. С. 282]. В лучшем положении находились предприятия судоремонта, находящиеся в ведении МСП СССР. Однако и на них имелись сложности. Так и не было создано отдельное НИИ судоремонта, судоремонтникам приходилось переделывать под себя разработки судостроителей. К примеру, на Дальзаводе судоремонтное производство с каждым годом усложнялось, острее ощущались недостатки в организации производства, ИТР завода просто не справлялись со всеми задачами и вопросами производства. Ремонт и отладка корабельных систем, схем

автоматики, радиоэлектроники, гидроакустики, астронавигационных, ракетных, поисковых и других комплексов требовали высокой собственной технической культуры, привлечения десятков заводов-смежников, была необходима очень высокая организация труда. Директор завода Ю.П. Удовиченко в 1971 г. отмечал: «… Мы продолжаем, что называется, вариться в собственном соку, практически самостоятельно, как умеем, переделывать на свой лад труды судостроительных научно-исследовательских институтов для судоремонта», – и предлагал создать в Приморье НИИ судоремонта [27. Л. 137]. Несколько лучшее положение имели СРЗ МРХ.

В 1966 году, вместе с созданием Дальневосточного управления этих предприятий, в г. Находке был организован Дальневосточный филиал Центрального конструкторско-технологического института судоремонта (далее – ЦКТИС), коллектив которого специализировался на развитии производства заводского судоремонта, технологии, специализации, производственного кооперирования, экономики и технической информации производства СРЗ рыбной промышленности [28. Л. 71 – 73]. Однако данный филиал не располагал теми же силами, которыми располагали отраслевые институты МСП, поэтому при всех положительных моментах внедрения прогрессивных наработок в производство в исследуемом периоде его роль в повышении технического уровня судоремонтного производства региона оставалась скромной. Аналогичная ситуация складывалась с Дальморниипроектом, профильным проектным институтом ММФ СССР. Развитие судоремонтных мощностей и, что более важно, технологии судоремонта группы СРЗ ММФ было лишь одним из многих направлений его работы.

Нельзя сказать, что не прилагались усилия скоординировать научно-исследовательские, проектно-конструкторские и технологические работы в области судостроения и судоремонта. Эти попытки предпринимались со второй половины 1960-х гг. Основной особенностью этой деятельности была попытка привлечь научные силы судостроения на решение проблем, возникающих в судоремонтном производстве. Однако координационные планы научно-исследовательских работ в большинстве своем не были доведены до практического применения по причине ведомственной разобщенности. Отсутствие согласованности в работе научных подразделений судостроения и судоремонта приводило к тому, что в конструкциях судов отечественной постройки далеко не всегда реализовывались потенциальные преимущества стандартизации и унификации судов и судового оборудования [24]. Все это не давало специализировать предприятия. Так, к примеру, на Северном СРЗ в 1970 г. ремонтировались 53 судна 22 различных типов [29. Л. 37]. Подобное положение было и на других заводах отрасли.

С началом девятой пятилетки (1971 – 1975гг.) устойчивый дефицит судоремонтных мощностей сохранялся. Наиболее яркое выражение эта проблема имела в Приморском крае. Так, только по Приморскому краю в 1971 году дефицит в судоремонтных работах для морского и рыбного флотов составлял 90 – 100 млн. руб. [6. Л. 11 – 12]. Поэтому в Основных направлениях ускоренного

развития производительных сил Приморского края в 1971 – 1975 гг. и в последующих пятилетках особое внимание уделялось проблеме развития судоремонтных мощностей.

Все судоремонтные ведомства с начала 1970-х гг. не вели строительство новых судоремонтных заводов. Основной упор был сделан на реконструкции и расширении действующих предприятий. Исключение составлял Диомидовский СРЗ, средств на модернизацию которого в 1971 – 1975 гг. не было предусмотрено. В 1965 – 1970 гг. капитальные вложения на развитие завода также не выделялись [8. Л. 11]. Аналогичное положение наблюдалось и в десятой пятилетке. В результате, к 1981 г. состояние станочного парка, техническая оснащенность цехов и вспомогательных служб завода не позволяли вести ремонт флота на современном уровне [30. Л. 66]. Столь неудовлетворительное положение было только на этом заводе. В целом, преимущество при распределении средств в Управлении «Дальремфлот» МРХ СССР на модернизацию и расширение производства, как и в предыдущей пятилетке, предоставлялось заводам, специализирующимся на ремонте крупнотоннажного флота – Приморскому, Северному СРЗ, Петропавловской судоремонтной верфи (далее – СРВ). Так, в 1973 – 1975 гг. по действовавшему проектному заданию была закончена реконструкция Приморского СРЗ с доведением проектной мощности до 44 млн. рублей судоремонта в год, Северного СРЗ – 30 млн., Петропавловской СРВ – 35,3 млн., Петропавловском СРМЗ – 12 – 13 млн. Меньшее развитие получили Невельский, Холмский и Гайдамакский заводы [8. Л. 10]. В результате, отставание заводов, ремонтирующих малый и средний флот, постепенно нарастало.

Высокие темпы нового строительства сохранялись на ДВЗ «Звезда». В 1973 г. было принято Постановление ЦК КПСС и СМ СССР №501-152 от 19 июля 1973 г., которое расписывало развитие и модернизацию предприятия на 10 лет вперед [31. Л. 48]. В исполнение постановления в 1976 г. на заводе было построено уникальное техническое сооружение – первый эллинг. Это здание давало возможность поставить на крытое стапельное место подводную лодку и надводные суда длиной до 140 метров, что позволило проводить ремонт круглогодично, невзирая на погоду. Спустя пять лет, в 1981 г., был построен второй эллинг, больший по габаритам. В эллингах были предусмотрены все системы, необходимые для осуществления ремонта и модернизации кораблей. В 1980 г. в строй вступил построенный в г. Херсоне плавдок «Паллада». Одновременно был построен передаточный стапель и трансбордер, что в совокупности составляло уникальный судоподъемный комплекс, позволяющий поднимать и перемещать суда с доковым весом до 13500 т [32]. Новое сооружение и док-камера должны были передавать корабли на общий трансбордер, а с него – на открытые стапельные места и в судоремонтный эллинг [26. С. 276].

Достигнутый технический уровень судоремонтного производства позволил продолжить в первой половине 1970-х гг. организационное совершенствование производства и методов организации судоремонта. В начале 1970-х гг. на судоремонтных предприятиях начались попытки внедрения поточно-

позиционного метода ремонта судов, однако, его внедрение серьезно замедлялось низким уровнем специализации предприятий и многотипным составом флота, который приходил на ремонт. Как следствие, планы по внедрению этого метода ремонта срывались. Так, в 1974 г. Приморский СРЗ так и не разработал организационно-техническую документацию для осуществления промышленного внедрение поточно-позиционного метода ремонта судов типа БМРТ проекта 394, хотя внедрения метода планировалось в начале девятой пятилетки [22. Л. 9], аналогичная ситуация наблюдалась и на других предприятиях отрасли. В том же 1975 г. был допущен срыв внедрения поточно-позиционного метода ремонта на Холмском СРЗ [33. Л. 73]. Однако необходимо отметить, что, пусть и медленнее, чем планировалось, агрегатный и поточно-позиционный методы ремонта постепенно внедрялись в судоремонтной отрасли. Так, уже в конце 1975 г. Приморский СРЗ приступил к ремонту 12 БМРТ проекта 394 по поточно-позиционному методу [34. Л. 6].

На СРЗ Министерства морского флота (далее – ММФ) в Приморском крае в 1971 – 1975 гг. также постепенно осуществлялся переход на индустриальные методы ремонта флота (агрегатный, агрегатно-узловой), основой для которых послужил ввод в действие крупных мощностей на Находкинском и Славянском СРЗ в 1974 – 1975 гг. [35. Л. 29]. Серьезные мероприятия по расширению производства проводились на СРЗ ММФ г. Советская Гавань и Владивостокском СРЗ. Заводы перевооружались новыми доками, Владивостокский и Находкинский СРЗ – доками подъемной силой 30000 т, Совгаванский СРЗ – доком подъемной силой 8500 т [26. С. 278; 14. С. 28]. Из всего перечня мероприятий необходимо выделить создание в 1974 г. на Совгаванском СРЗ ММФ судостроительного комплекса. Завод получил крытый эллинг площадью более 3 тыс. кв. м, оборудованную достроечную площадку. Появилась реальная возможность поточно-позиционной постройки судов. Буксиры и самоходные рейдовые плашкоуты формировались под крышей на потоке [14. С. 28 – 29].

Помимо этого, учитывая нарастающий дефицит судоремонтных мощностей, в ММФ СССР в первой половине 1970-х гг. был разработан оптимальный режим работы судоремонтных заводов. Основное условие оптимизации ремонта флота заключалось в более высокой степени организации ремонтных работ. При неизменных трудовых и материальных ресурсах обеспечивались минимальная продолжительность ремонта и минимальные совокупные затраты в системе «флот – заводы». Достигалось это благодаря прогнозированию объемов и сроков постановки судов в ремонт, что обеспечивало равномерность загрузки цехов, экономически целесообразную концентрацию сил и средств на каждом ремонтируемом судне при максимально возможном сокращении числа одновременно стоящих на ремонте судов, работы укрупненными комплексными бригадами судоремонтников и другое [15. С. 43 – 44]. Так же для максимально возможного сокращения объема судоремонтных работ в бассейнах стали создаваться базы технического обслуживания флота, которые выполняли ремонт на судах без вывода их из эксплуатации (включая «нулевой цикл» работ перед постановкой судна на завод). К середине 1970-х гг. в ММФ были созданы 63

такие базы. Для оснащения этих баз Дальневосточное морское пароходство получило 5 плавучих мастерских [26. С. 278]. Создавались такие базы (далее – БТО) и в МРХ. Например, в 1975 г. в Корсакове на основе судоремонтного цеха с использованием опыта Находкинской базы активного морского рыболовства Приморыбпрома была создана База технического обслуживания (далее – БТО), и начала внедряться система комплексного межрейсового технического обслуживания флота. Это позволило отказаться от практики межрейсового технического обслуживания БМРТ Корсаковской базы на СРЗ Приморья и Камчатки и исключить межрейсовые простои судов в портах, доходившие до 60 суток [36. С. 44].

К 1976 г. был завершен переход СРЗ ММФ №1 г. Советская Гавань на работу в оптимальном режиме, что вызвало резкое сокращение сроков ремонта судов. Выявились недостатки в существовавшей до этого организации труда [14. С. 26]. Совгаванский СРЗ ММФ продолжал оставаться одним из самых передовых и высокоорганизованных предприятий не только среди СРЗ Дальнего Востока, но и всего СССР. Так, в 1974 г. коэффициент сменности использования оборудования по СРЗ ММФ, в среднем, составлял 0,8, тогда как на Совгаванском СРЗ ММФ – 1,56 [15. С. 46]. Принятые меры позволили значительно сократить дефицит судоремонта в системе ММФ, но полностью ликвидировать его не удалось.

Таким образом, в 1965 – 1975 гг. постепенно нарастал дефицит судоремонтных мощностей. Постановлениями партии и правительства предусматривалась постройка трех СРЗ, однако, был построен только один. Два других в пятилетние планы включены не были. Строительство новых промышленных объектов велось преимущественно на СРЗ, специализирующихся на крупнотоннажном флоте. СРЗ, специализирующиеся на ремонте среднетоннажного и мелкого флота, развития не получили. В частности, преимуществом в развитии пользовались заводы спецсудоремонта – ДВЗ «Звезда» и Дальзавод. На СРЗ ММФ в 1971 – 1975 гг. внедрялись новые организационно-технические мероприятия, позволившие увеличить производительность труда и частично ликвидировать дефицит ремонтных мощностей для кораблей ДВМП. В целом, получила развитие и группа СРЗ МРХ СССР. Однако это развитие не успевало за темпами пополнения флота рыбной промышленности, поэтому дефицит судоремонта в рыбной промышленности был самым ощутимым. Не было создано единой системы отраслевых НИИ судоремонта, что существенно замедляло темпы технического развития предприятий отрасли. Поэтому среди судоремонтных предприятий разных ведомств постепенно увеличивался разрыв в техническом отношении.

Литература и источники:

1. Этапы развития промыслового флота России / под ред. В. Ф. Корельского, В. И. Шинкаренко // Калининградский морской рыбный порт

[электронный ресурс –.– Режим доступа: http://www.kmrp.ru/o-porte/history/712.html.

2. Островский, Ю. Дальневосточному пароходству – 100 лет / Ю. Островский // Морской флот. – 1980. – № 4. – С. 24.

3. КПСС. Съезд, 23-й. 29 марта – 8 апреля 1966 года. Стенографический отчет. В 2-х томах. Т. 2. – М. : Политиздат, 1966. – С. 249 – 250.

4. ГАПК – Ф. П-68. – Оп. 4. – Д. № 190. – Л. 21.

5. О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области : постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 08.07.1967 г. № 638. // СПС «Консультант-плюс».

6. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 50. – Д. № 7. – Л. 78.

7. ГАХК. – Ф.П-35. – Оп. 90. – Д. № 545 – Л. 18.

8. ГАПК. – Ф. 1534. – Оп. 1. – Д. № 129. – Л. 9.

9. РГАЭ. – Ф. 33. – Оп. 2. – Д. № 290. – Л. 126.

10. Смирнов, А. Г. Плавучие доки в судостроении, судоходстве и судоремонте / А. Г. Смирнов // Судостроение. – 1994. – № 1. – С. 40 – 45.

11. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 6. – Д. № 464. – Л. 63.

12. ГАПК. – Ф. 1534. – Оп. 1. – Д. № 113. – Л. 111.

13. Ячин, В. Две пятилетки Владивостокского завода / В. Ячин // Морской флот. – 1966. – № 7. – С. 28 – 29.

14. Наш судоремонтный. Совгаванский судоремонтный завод Министерства морского флота, 1987 / под ред. А. В. Прихненко, В. К. Надточий [и др.]. – Хабаровск : кн. изд-во. – 112 с.

15. Бабынин, Н. Судоремонтным заводам – оптимальный режим / Н. Бабынин // Морской флот. – 1974. – № 6. – С. 43.

16. Основные направления развития рыбной промышленности // Рыбное хозяйство. – 1972. – № 2. – С. 3.

17. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 4. – Д. № 187. – Л. 99.

18. Дальзаводцы. 1887 – 1987. – Владивосток : Дальневосточное книжное издательство, 1987. – 400 с.

19. Матвиенко, В. Н. Развитию судоремонтного производства – комплексный подход / В. Н. Матвиенко // Судостроение. – 1982. – № 1. – С. 56.

20. Иванов, Л. В. Агрегатный метод ремонта морских судов / Л. В. Иванов // Судостроение. – 1968. – № 6. – С. 57 – 58.

21. Улучшить работу судоремонтных предприятий, повысить темпы и качество судоремонта // Морской флот. – 1966. – № 8. – С. 1.

22. ГАПК. – Ф. 1534. – Оп. 1. – Д. № 314. – Л. 197 – 198.

23. Юрьев, И. Г. Перспективы технического прогресса в судоремонте / И. Г. Юрьев // Судостроение. – 1976. – № 6. – С. 71.

24. Осипов, В. А. Генезис систем управления судостроительным и судоремонтным производством России / В. А. Осипов, Л. Н. Жилина, В. В. Комиссарова // Интернет-журнал «Науковедение» [электронный ресурс]. –.–

Режим доступа: http://naukovedenie.ru/index.php?p=issue-4-12-economy-management

25. Шачнев, А. Агрегатный метод ремонта: возможности и трудности / А. Шачнёв // Морской флот. – 1973. – № 6. – С. 45.

26. История отечественного судостроения: в 5 томах. Том 5: Судостроение в послевоенный период 1946 – 1991 / под ред. И. Д. Спасского. – СПб., 1996. – 472 с.

27. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 50. – Д. № 222. – Л. 137.

28. ГАПК. – Ф. 1534. – Оп. 1. – Д. № 1. – Л. 71 – 73.

29. ГАПК. – Ф. 1534. – Оп. 1. – Д. № 116. – Л. 37.

30. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 56. – Д. № 250. – Л. 66.

31. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 54. – Д. № 6. – Л. 48.

32. Дальневосточный завод «Звезда» [электронный ресурс]. –.– Режим доступа: http://www.fes-zvezda.ru/about/history/

33. ГАПК. – Ф. 1534. – Оп. 1. – Д. № 334. – Л. 73.

34. ГАПК. – Ф. 1534. – Оп. 1. – Д. № 342. – Л. 6.

35. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 50. – Д. № 358. – Л. 29.

36. Афонин, Ю. Г. База технического обслуживания – важный фактор в повышении эффективности использования флота / Ю. Г. Афонин // Рыбное хозяйство. – 1979. – № 7. – С. 44.