Окончание. Начало см.: №1 (66) 2014 г.

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 постепенное увеличение разрыва в потребностях ремонта флота, особенно рыбной промышленности, и имеющимися судоремонтными мощностями. Раскрыты основные государственные меры, направленные на преодоление ведомственной разобщенности и координации развития судоремонтных заводов разных ведомств как единой отрасли. Автор приходит к выводу, что к середине 1980-х были предприняты первые шаги к развитию судоремонта как единой отрасли, однако, так и не были преодолены интересы отдельных ведомств, не было создано единой системы отраслевой науки. Тем не менее, отрасль выполняла свою основную функцию – ремонт основной части гражданского и военного флота Дальневосточного бассейна.

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

The article is dedicated to specialities of the ship repair development in the Far East. Main difficulties and contradictions in progress of this national economy branch belonging to the region are revealed. The gradual growth of discontinuity between the needs of the fleet overhaul, especially of the fish trade, and the existing ship overhaul capacities, is shown. Main state measures, directed at the overcome of departmental disunity and coordination of the ship overhaul plant development of different departments as a single branch are given. The author comes to a conclusion, that by the middle of 1980th, first steps to develop the ship overhaul as a single branch were undertaken, however the interests of single departments were not overcome, the unified system of branch science was not created. Nevertheless, the branch fulfilled its primary role: overhaul of the major part of civilian and military fleet of the Far-Eastern basin.

Ключевые слова: *Дальний Восток, судоремонт, межотраслевое развитие, научно-технический прогресс, специализация, кооперация, унификация, механизация, автоматизация.*

Keywords*: the Far East, ship repair, scientific and technical progress, differentiation, collaboration, inter-branch development, unification, mechanization, automatization.*

В десятой (1976 – 1980 гг.) пятилетке была изменена структура управления группы судоремонтных заводов Министерства рыбного хозяйства (далее – СРЗ МРХ СССР). Это было обусловлено решениями, принятыми в постановлениях ЦК КПСС и СМ СССР [1; 2]. В соответствии с ними была принята генеральная схема управления рыбным хозяйством [3]. Было сокращено число звеньев в системе управления производственными объединениями рыбного хозяйства. В том числе было ликвидировано производственное объединение «Дальремфлот», а его подведомственные предприятия перешли в непосредственное подчинение вновь организованного объединения «Ремрыбфлот», объединившего под своим управлением все СРЗ МРХ в масштабах СССР. Следует отметить, что проведенные реорганизации не привели к кардинальным изменениям в функционировании, а главное, в развитии производства восьми дальневосточных СРЗ МРХ. Продолжилось их медленное поступательное развитие. Так, получил дальнейшее развитие Северный СРЗ. Завод пополнялся новым оборудованием, строились новые цеха [4. Л. 99]. К 1977 г. завод ремонтировал за год до 60 судов крупного тоннажа, и срок ремонта каждого составлял 1 – 3 месяца [5. Л. 85]. На Приморском СРЗ были построены крупные блоки цехов (дизельный и доковый), созданы участки по изготовлению топливной аппаратуры двигателей внутреннего сгорания, запасных частей, резинотехнических, капроновых и капролоновых изделий, деталей и изделий по межзаводской кооперации и другое [6. С. 15]. Аналогичные мероприятия выполнялись и по другим СРЗ МРХ. Приоритетное развитие по-прежнему получали заводы, ремонтирующие крупнотоннажный флот.

Продолжалось развитие группы СРЗ Министерства морского флота (далее – ММФ). Высокими темпами велось строительство Славянского СРЗ. Введенный в строй в 1970 г. завод активно достраивался. В 1976 – 1980 гг. завершился ввод в эксплуатацию блок цеха №2 [7. Л. 189]. В мае 1977 г. на акватории завода был установлен второй плавучий док, пришедший из Югославии, грузоподъёмностью 30 тыс. т – в те годы крупнейший на Дальнем Востоке [8]. К концу 1980 г. суммарная численность работников Владивостокского, Находкинского, Совгаванского и Славянского СРЗ составляла около 12 тыс. чел. [9. С. 26].

Среди судоремонтных предприятий в авангарде развития, не уступая лидерства, шли СРЗ Министерства судостроительной промышленности (далее – МСП) СССР. Так, за 1970 – 1980 гг. технический уровень основного производства Дальзавода – судоремонта – возрос в 2,2 раза, уровень механизированных работ повысился на 19% [10. Л. 46]. Подводя некоторый итог развития предприятия за

1970-е гг., в 1979 г. на заводском партийном собрании первый секретарь Приморского крайкома КПСС В.П. Ломакин справедливо отмечал [11. С. 349]: «… Сегодняшний Дальзавод – это четвертая часть всех объемов производства заводов судоремонтной промышленности края, 10% – промышленного производства Владивостока. Дальзавод – ведущее предприятие Приморья по техническому уровню, механизации производства, комплексному решению хозяйственных задач».

Однако, в целом, все 1970-е годы развитие судоремонтных предприятий продолжало идти по остаточному принципу. Это сказывалось на работе заводов. Только в 1979 г. внеплановые простои в ожидании ремонта транспортно-перерабатывающего и наливного флота составили более 2 тыс. судо-суток. Слабо удовлетворялись потребности Дальнего Востока в новом технологическом оборудовании, средствах механизации, промысловой технике для флота, запчастях для различных машин. В 1979 г. они удовлетворились только на 50%, а потребность в ремонте этого оборудования – на 7% [12. Л. 108]. Повышалась острота проблем и в системе СРЗ МРХ. Так, в 1980 г. на стол министру рыбного хозяйства СССР В.М. Каменцеву легла докладная записка из Приморского крайкома КПСС, где указывалось, что дефицит в судоремонте в целом по Дальневосточному бассейну составил 140 млн. руб., в том числе по Приморскому краю – 75 млн. руб. [13. Л. 66]. Однако мер, кардинально снизивших бы дефицит судоремонта, не последовало. На взгляд автора, решение лежало в плоскости управления. Необходимо было собрать судоремонтные предприятия под единым началом с организацией в рамках единого ведомства отраслевой науки. В материалах XXV съезда КПСС во всеуслышание была озвучена проблема раздробленности по разным министерствам и ведомствам предприятий, находящихся в одном экономическом районе и выпускавших однородную продукцию. Выдвигалось предложение по формированию межотраслевых программ развития с закреплением функции контроля исполнения над конкретными должностными лицами и органами власти. Так же ставился вопрос о создании системы управления группами однородных отраслей [14. С. 85]. Однако в десятой пятилетке в отношении судоремонтных предприятий подобных комплексных программ, разработанных и принятых к реализации, не появилось.

В годы одиннадцатой (1981 – 1985 гг.) пятилетки проблема нехватки производственных мощностей судоремонтных предприятий предельно обострилась. Судоремонт становился сдерживающим фактором развития рыбопромыслового и другого флота Дальневосточного бассейна, что подтверждается рядом фактов. К середине 1980-х гг. из-за недостаточного выделения лимитов на ремонт и интенсивную эксплуатацию резко ухудшилось техническое состояние флота рыбной промышленности. Разрыв между потребностью и обеспеченностью в ремонте увеличился, по сравнению с 1981 г., в 3 раза и достиг в 1985 г. 52,5 млн. руб. только по Приморскому краю. Например, ежегодно выполняемые судоремонтные работы по плавзаводам (398 проекта) и плавбазам типа «Спасск» составляли лишь 44% от потребностей. Положение усугублялось медленным развитием судоремонтных заводов Дальрыбы и

Ремрыбфлота, снижением лимитов на ремонт флота. Так, в 1986 г. были снижены лимиты на 5,5 млн. руб. на судоремонтных предприятиях МСП и на 2,5 млн. руб. – на судоремонтных предприятиях ММФ, по сравнению с 1981 г. В условиях ограничения лимитов без базы ремонта в 1986 г. остались 18 крупнотоннажных судов, 3 плавзавода (398 проектов) и плавбаза «Советская Россия». Не было ясности по восстановительному ремонту с частичной модернизацией плавбаз типа «Спасск», пополнению приемно-обрабатывающего флота взамен списываемых, под нормальное выбытие до 1990 г. попадали 25 плавбаз и 67,5% плавзаводов от общего количества [15. Л. 11].

В первой половине 1980-х годов были сделаны первые шаги к объединению усилий разных ведомств по ускорению развития судоремонта и ликвидации сложившегося дефицита его мощностей. Еще на XXV съезде КПСС отмечалось, что насущной задачей является преодоление несогласованности действий различных ведомств путем создания системы управления группами однородных и взаимосвязанных отраслей. В Госплане были образованы межотраслевые комплексные подразделения. К примеру, была образована комиссия Совета министров СССР по вопросам развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, а также межведомственная территориальная комиссия при Госплане СССР с местонахождением в г. Тюмени. Они помогли лучше управлять территориально-производственными комплексами, лучше учитывать и сочетать региональные и отраслевые интересы [16. С. 68 – 69]. Был создан и Межведомственный совет по судоремонту при Госплане СССР. Однако эффективность его работы со второй половины 1970-х гг. была недостаточной. В 1980 г. на заседании Межведомственного совета по судоремонту в частности отмечалось, что медленно создавались специализированные производства по изготовлению средств технического оснащения, имело место дублирование в их проектировании и производстве. Планы по взаимной поставке средств механизации зачастую не выполнялись [17. С. 58]. Все это говорило о весьма слабой координации развития СРЗ разных ведомств. Попытки создания условий для управления судоремонтными предприятиями как единым целым продолжились в 1980-е годы. Так, в Постановлении СМ СССР «О мерах по ускорению научно-технического прогресса в народном хозяйстве» трем «судоремонтным» министерствам – МСП, МРХ, ММФ СССР – необходимо было представить в 1984 г. в Совет министров СССР основные направления дальнейшего расширения и углубления межотраслевой специализации и кооперирования производства в машиностроении на 1986 – 1990 гг. и на период до 2000 г. на базе максимальной унификации узлов и деталей с использованием новой техники и технологии [18]. Здесь судоремонт стал рассматриваться как единая отрасль – объект управления. В рамках этих схем были определены базовые заводы по ремонту отдельных типов дизелей, компрессоров, винтов с регулируемым шагом в соответствии со специализированными мощностями цехов, участков. Были намечены специализация и кооперация производства запасных частей к дизелям зарубежной постройки, фланцев, отливок и других изделий. Однако схемы не получили практической реализации вследствие

преобладания ведомственных интересов и отсутствия единой управляющей системы этих производств [19]. Необходимо отметить, что еще в материалах Региональной межотраслевой научно-практической конференции «Проблемы стандартизации и повышения качества продукции», прошедшей во Владивостоке в 1966 г., отмечалась необходимость реализации мероприятий внутризаводской унификации деталей массового применения и ряда других прогрессивных мероприятий [20. Л. 32 – 35]. Подобные темы неоднократно поднимались и в общесоюзных практических конференциях по судоремонту [21. С. 62 – 65], а также в порядке дискуссии и предложений в ведомственных журналах [22. С. 24 – 25]. По вышеупомянутым причинам реализация рекомендаций практически не была проведена. Интересы разных ведомств не давали развиваться судоремонту как единой отрасли. В результате, за период 1965 – 1985 гг. для судоремонтных предприятий было характерно практически полное отсутствие автоматизации технологических процессов [23]. Так, на самом технически развитом СРЗ Дальнего Востока – Дальзаводе – в конце 1983 г. проведенный анализ работ и операций, выполняемых с применением ручного труда, показал их долю в 50,9%, а наиболее высокий уровень – 76% – был непосредственно на ремонтируемых судах [24. С. 18]. Все это говорит о весьма скромной технической оснащенности труда, в первую очередь, непосредственно на судах. Слабо были развиты технологическая специализация и кооперация производства. Особенно сдерживала развитие судоремонтного производства информационная разобщенность предприятий. Она обуславливала развитие мелких производств на предприятиях и нерациональные производственные связи. Между судоремонтом и судостроительной промышленностью производственные и информационные связи были развиты слабо, что сдерживало совершенствование инфраструктуры этих производств. Научная база судостроения была организована в пределах своей отрасли и имела слабые связи с предприятиями судоремонта [23].

Тем не менее, среди судоремонтных предприятий по уровню технического развития производства наиболее развитыми в течение всего исследуемого периода оставались СРЗ МСП СССР. Многие производственные процессы на них были механизированы и автоматизированы [25. С. 42 – 45]. Поэтому полностью нельзя согласиться с мнением авторов Истории Отечественного судостроения, утверждающих, что научно-технический прогресс на судоремонтных предприятиях не выходил «… за уровень катучих лесов, механизированных установок для механической (с использованием щеток и шарошечных барабанов) очистки наружной поверхности корпусов судов и ручного инструмента» [26. С. 282].

Таким образом, в первой половине 1980-х гг. были сделаны первые шаги по координации усилий «судоремонтных» ведомств, однако, преодолеть ведомственные интересы не удалось. В результате, нехватка судоремонтных мощностей становилась сдерживающим фактором развития флота на Дальнем Востоке. Развитие судоремонтной базы в исследуемом периоде осложнялось ведомственной разобщенностью и недостатком ресурсов для развития. Так, за весь исследуемый период был построен лишь один новый СРЗ. Медленнее, чем в

судостроении, протекали процессы технического перевооружения, внедрение передовых методов ремонта судов. Дело осложнялось ведомственной разобщенностью, отсутствием специализированных НИИ, которые бы оказывали помощь в развитии производственных процессов на судоремонтных предприятиях. Это привело к постепенному отставанию отрасли от мировых лидеров. Тем не менее, поставленные задачи по ремонту флота отрасль выполняла. Зачастую не имея технической поддержки, судоремонтная отрасль пыталась решить проблемы производства своими силами. Первоочередное развитие получили заводы, ремонтирующие крупнотоннажный флот. В 1970-е гг. получили развитие Северный, Приморский, Владивостокский, Находкинский СРЗ, а также СРЗ ММФ №1 (г. Советская Гавань), а также СРЗ МРХ, располагающиеся на Камчатке. В итоге, в течение 1965 – 1985 гг. нехватка мощностей судоремонта оставалась весьма актуальной проблемой. И эту проблему, к сожалению, полностью решить не удалось.

Литература и источники:

1. О некоторых мероприятиях по дальнейшему совершенствованию управления промышленностью : постановление ЦК КПСС и Совмина СССР № 139 от 02.03.1973 г. // Библиотека нормативно-правовых актов Союза Советских Социалистических Республик [электронный ресурс] –.– Режим доступа: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_7986.htm/

2. Об утверждении общего положения о всесоюзном и республиканском промышленном объединениях : постановление Совмина СССР № 140 от 02.03.1973 г. // Библиотека нормативно-правовых актов Союза Советских Социалистических Республик [электронный ресурс] –.– Режим доступа: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_7987.htm

3. О генеральной схеме управления рыбным хозяйством : постановление Совмина СССР № 1047 от 25.12.1975 г. // СПС «Консультант Плюс»

4. ГАХК – Ф. П-35. – Оп. 106. – Д. № 22. – Л. 99.

5. ГАХК. – Ф. П-35. – Оп. 106. – Д. № 78. – Л. 85.

6. Кузьмин, М. А., Развитие морских рыбных портов и судоремонтных заводов / М. А. Кузьмин, В. П. Федоров // Рыбное хозяйство. – 1982. – № 6. – С. 15.

7. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 54. – Д. № 419. – Л. 189.

8. Славянский судоремонтный завод [электронный ресурс] –.– Режим доступа: http://www.ssrz.ru/newsite/about/history.html

9. Островский, Ю. Дальневосточному пароходству – 100 лет / Ю. Островский // Морской флот. – 1980. – № 4. – С. 26.

10. ГАПК – Ф. П-68. – Оп. 56. – Д. № 259. – Л. 46.

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

12. ГАПК – Ф. П-68. – Оп. 58. – Д. № 219. – Л. 108.

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

14. КПСС. Съезд, 25-й. 24 февраля — 5 марта 1976 г. Стенографический отчет. [В 3-х т.]. – Т. 1. – М. : Политиздат, 1976. – С. 85.

15. ГАПК Ф. – П-68. – Оп. 115. – Д. № 426. – Л. 11.

16. КПСС. Съезд, 26-й.. XXVI съезд Коммунистической Партии Советского Союза. 23 февраля — 3 марта 1981 г. Стенографический отчет. [В 2-х т.]. – Т. 1. – М. : Политиздат, 1981. – С. 68 – 69.

17. Заседание Межведомственного совета по судоремонту // Судостроение. – 1980. – № 11. – С. 58.

18. О мерах по ускорению научно-технического прогресса в народном хозяйстве : постановление Совмина СССР № 814 от 18.08.1983 // Библиотека нормативно-правовых актов Союза Советских Социалистических Республик [электронный ресурс] –.– Режим доступа: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_11694.htm

19. Гладун, В. И. Особенности генеральной схемы развития судоремонта / В. И. Гаклун // Методические вопросы развития экономики океана. – Владивосток, 1978.

20. ГАПК – Ф. П-68. – Оп. 30. – Д. № 743. – Л. 32 – 35.

21. Вторая всесоюзная межотраслевая конференция по судоремонту // Судостроение. – 1974. – № 4. – С. 62 – 65.

22. Мерзлов, Е. Проектирование и развитие судоремонтных заводов / Е. Мерзлов // Морской флот. – 1969. – № 10. – С. 24 – 25.

23. 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-econoty-management

24. Кармазин И. С., Внедрение средств механизации в судоремонте / И. С. Камарзин, А. Н. Сидорук // Судостроение. – 1987. – № 6. – С. 18.

25. Хейфец, В. Я. Прогрессивные технологические процессы и средства механизации на судоремонтных предприятиях / В. Я. Хейфец // Судостроение. 1981. – № 12. – С. 42 – 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.