УДК 338.45:621(571.620)”1965/1970”

Кривошеев Артём 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

Artyom Yakovlevich Krivosheev – postgraduate student of the Far-Eastern institute of management – FGBOU VPO branch "The Russian Academy of National Economy and Public Service by the President of the Russian Federation" (Khabarovsk). *E-mail: blackjack234@mail.ru*

A.Y. Krivosheev

Развитие производственной и научно-технической базы судостроения Хабаровского края в годы восьмой пятилетки (1965 – 1970 гг.)

Статья посвящена влиянию научно-технического прогресса на развитие судостроительной отрасли Хабаровского края в годы восьмой пятилетки. На конкретных примерах показаны ее техническая перевооруженность, внедрение в производство новых технологий и организация труда.

Ключевые слова: *судостроительная отрасль, кораблестроение, научно-технический прогресс, новая технология, культура производства, производительность труда, экономический эффект, модернизация.*

Development of industrial and scientific-technical base of shipbuilding in Khabarovsk Territory during the eightfive-year plan (1965-1970)

The paper is devoted to the development of industrial and scientific-technical base of the shipbuilding in the Khabarovsk Territory during the eighth five-year plan. Technical upgrading and the implementation of new technologies and the work organization are shown by the authors on particular examples.

Keywords: *shipbuilding industry, shipbuilding, scientific and technical progress, new technology, production standards, labor productivity, teconomic effect, modernization.*

Развитие производственных мощностей судостроительной промышленности с конца 60-х – начала 70-х гг. зависело от ряда политических и экономических факторов. К их числу в первую очередь следует отнести утвердившуюся к тому времени военную доктрину, предусматривающую противостояние СССР (с союзниками по Варшавскому

договору) блоку НАТО, что требовало постоянного наращивания мощностей военного судостроения с тем, чтобы обеспечить не только количественный, но и качественный паритет противостоящих военно-морских сил [1. С. 269].

Перед Дальневосточным судостроением стояла задача обеспечить Тихоокеанский флот (далее – ТОФ) атомными подводными лодками (далее – АПЛ), соединения которых являлись основными ударными силами флота. Дальневосточные судостроители также строили для ТОФ вспомогательные суда, малые противолодочные корабли. АПЛ строил завод им. Ленинского комсомола. Малые ракетные, противолодочные, артиллерийские корабли строились на Хабаровском и Владивостокском судостроительных заводах. К 1965 г. завод им. Ленинского комсомола уже являлся одним из передовых предприятий отрасли в масштабах страны. Так, технологические процессы раскроя и заготовки металла были механизированы, соответственно, на 100% и 52%, а сварочные работы производились автоматами. Широко применялся метод агрегатной сборки, были созданы специализированные участки, цеха, расширилось применение штамповок (вместо свободной ковки). Энерговооруженность труда за годы предыдущей семилетки выросла на 125%. Все это говорило о широком применении механизированного инструмента и приспособлений, о сокращении ручного труда, вследствие чего значительно снизилась и трудоемкость заказов. В большом объёме внедрялись организационно-технические мероприятия и новая техника, дающая большую экономическую эффективность. Только в 1965 г. от внедрения этих мероприятий были получены более 865 тыс. руб. экономии [2. Л. 79]. Особое внимание уделялось: внедрению поточно-позиционного метода постройки заказов; организации механизированных поточных линий; сокращению объемов тяжелого ручного труда за счет механизации вспомогательных производств; внедрению систем сетевого планирования; введению станков с программным управлением. Все это позволило коллективу завода достичь значительного роста объема производства и производительности труда. За три года пятилетки здесь были получены 90% прироста объема промышленной продукции за счет роста производительности труда [3. Л. 15].

Завод находился в контакте со многими научно-исследовательскими институтами, которые помогали ему разрабатывать актуальные темы. Было налажено взаимодействие с Хабаровским филиалом Научно-исследовательского института №138. В 1965 г. завод и институт работали над совершенствованием организационных форм управления, внедрением сетевого метода планирования. Завод имел связи с Комсомольским политехническим институтом. Все это позволило коллективу предприятия изготовить и запустить более 15 новых видов рентабельной продукции [2. Л. 79].

В целом же, за пятилетие 1965 – 1970 гг. на заводе была внедрена принципиально новая технология постройки заказов – блочный поточно-позиционный метод постройки подводных лодок проекта 667А, обеспечивающий сокращение цикла их постройки на 1,2 – 2 месяца.

Максимально расширено насыщение блоков, внедрено агрегатирование узлов и механизмов [4. Л.12], созданы 63 специализированных участка, 8 поточных линий, внедрены 1200 мероприятий, автоматизированы и механизированы 70% корпусо-сварочных работ против 52,5% в 1965 г. Модернизированы 265 единиц оборудования [4. Л. 2]. На начало 1971 г. на заводе действовали: 11 механизированных поточных линий, 12 комплексно-механизированных поточных участков, 49 специализированных участков, 435 единиц автоматического и полуавтоматического оборудования [4. Л. 12]. За счет новой техники, НОТ, рационализации и изобретательства был получен экономический эффект за пятилетие – около 13 млн. руб [5. Л. 29]. Так, на XIV Пленуме крайкома КПСС в 1971 г. отмечалось следующее: «Большая работа по внедрению достижений науки и техники в производство, освоению новой продукции, прогрессивных технологических процессов, внедрению передовых методов организации труда проведена на заводе имени Ленинского комсомола (тт. Деев, Неупокоев), Николаевском-на-Амуре судостроительном заводе… и др. Эти предприятия по праву можно считать ведущими в вопросах технического прогресса в крае....» [5. Л. 17].

Одним из направлений деятельности администраций судостроительных предприятий было внедрение мероприятий технической эстетики и повышения культуры производства. В 1967 г. крайком КПСС в своем Постановлении «О подведении итогов четвертого этапа смотра повышения культуры производства и уровня технической эстетики на предприятиях и в организациях края» отмечал: «Наиболее лучших результатов в повышении культуры производства добился коллектив Хабаровского судостроительного завода (директор т. Чистов, секретарь парткома т. Красельников)» [6. Л. 108 – 109]. На заводе на протяжении нескольких лет велась работа по внедрению научной организации труда и технической эстетики. За два года коллектив завода получил от внедрения мероприятий по культуре производства экономический эффект – 613,5 тыс. руб., внедрил: 9 комплексно-механизированных участков, 3 механизированные поточные линии, около 900 единиц различной оргоснастки, 849 пневмоприспособлений. Степень охвата рабочих механизированным трудом выросла до 72%. Только за последний этап заводом были внедрены около 100 мероприятий. Организованы и внедрены два комплексно-механизированных участка по сборке и сварке тавровых узлов с применением полуавтоматической сварки, участки централизованного размножения технической документации, фотопроекционной разметки насыщения и другое. Проведенная работа позволила не только повысить культуру производства, но и производительность труда. За период смотра энерговооруженность каждого рабочего места возросла по электроэнергии на 44%, по сжатому воздуху – на 36,5%.

В 1965 – 1970 гг. на заводе были разработаны и внедрялись комплексные планы технического прогресса, научной организации труда, социального развития, работы с кадрами, которые находились под контролем администрации и парткома [7. Л. 233].

В 1966 – 1968 гг. число рабочих, занятых механизированным трудом, увеличилось на 14%, сократился удельный вес рабочих, занятых тяжелым физическим трудом и на вспомогательных работах, вырос уровень механизации сварочных работ в специальных цехах. Был освоен выпуск кораблей на экспорт, заканчивалась подготовка производства 3-х новых судов с более высокими тактико-техническими данными. Половина работающих на заводе были охвачены планами научной организации труда. В 1968 г. 77% роста производительности труда были получены за счет научно-технического прогресса [7. Л. 233].

Однако в модернизации и техническом развитии завода отмечались и недостатки. Так, в Постановлении крайкома КПСС от 16 марта 1969 г. «О работе парткома Хабаровского судостроительного завода по техническому прогрессу и освоению новой техники» говорилось, что ряд основных показателей завода значительно уступал показателям других судостроительных заводов, строящих однотипные корабли. Имелись недостатки в планировании и внедрении планов прогресса: в них включались многочисленные мероприятия без расчета их эффективности и мало крупных отраслевых тем; многие внедренные процессы, новое оборудование не отрабатывались, использовались плохо и не давали ожидаемого эффекта Так же отмечалось, что недостаточно использовались имеющиеся средства и формы материального и морального поощрения за разработку и внедрение мероприятий технического прогресса. Из выделенных средств на премирование за внедрение новой техники за 3 года были использованы только 25% [3. Л. 17]. Не осуществлялось должного контроля над внедрением законченных разработок в производство [7. Л. 224]. Тем не менее, отмечалось, что Хабаровский судостроительный завод в крае «… по вопросам научной организации труда, технической эстетики считается одним из передовых предприятий. Завод располагает хорошими кадрами и необходимой материально-технической базой для выпуска сложной техники» [3. Л. 16].

Модернизация и расширение таких предприятий, как: Хабаровский завод им. Кирова, Благовещенский судостроительный завод имени Октябрьской революции, Николаевский судостроительный завод, – были преимущественно обусловлены расширением строительства рыбопромыслового флота для рыбаков дальневосточного бассейна. Эти предприятия специализировались преимущественно на строительстве рыболовецких судов. Специфика строящихся судов во многом определяла развитие таких предприятий судостроения.

Так, в соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области» от 08.07.1967 г. №638, ставились задачи перед Министерством рыбного хозяйства СССР по развитию рыбной промышленности и судоремонтных мощностей [8. Л. 11]: ликвидировать имеющееся несоответствие между ростом флота, развитием мощностей судоремонтных предприятий и

пропускной способностью морских рыбных портов; обеспечить на предприятиях Дальневосточного экономического района ввод в действие в 1967 – 1970 гг. мощностей по ремонту судов на 45 млн. руб. в год…, а в 1971 – 1975 гг. – мощностей по ремонту судов на 65 млн. руб. в год. По Хабаровскому краю были предусмотрены расширение и реконструкция Советско-Гаванского машиностроительного завода, доведение его до мощности 20 млн. руб. судоремонтных работ в год.

19 ноября 1968 г. вышло Постановление бюро крайкома КПСС и исполкома Краевого Совета депутатов трудящихся «О мерах по дальнейшему развитию рыбной промышленности и укреплению экономики рыболовецких колхозов края» [9. Л. 142] что определяло не только необходимость строительства новых судов, но и их ремонта.

Так, в 1968 г. на судоремонтном заводе Министерства морского флота СССР г. Советская Гавань (далее – СРЗ ММФ) более 50% наращивания объемов производства шло за счет увеличения численности рабочих. Отставание роста производительности труда от роста заработной платы также имело место. В 1968 г. производительность труда выросла на 5,3%, а заработная плата – на 11,9%. Плохо использовалось оборудование, коэффициент его загрузки составлял 0,67 при сменности 1,08. Практически 35 – 40% оборудования простаивали [9. Л. 120]. На Николаевском ССЗ в 1965 г. только достраивались и реконструировались цеха, в том числе слип и строительство продвигались медленно из-за плохо налаженных поставок. Поэтому на заседании Хабаровского партийно-хозяйственного актива 12 февраля 1965 г. отмечалось [10. Л. 53]: «Многие вопросы мы не в состоянии решить без помощи вышестоящих организаций, одним из важнейших вопросов является техническое снабжение, из-за срыва поставок поставщиками задерживаем выполнение многих работ». Для ускорения поставок оборудования с завода им. Горького потребовалось вмешательство Хабаровского крайкома партии.

Серьезное нарекание руководства завода им. Горького вызывала работа строителей [10. Л. 53 – 54]: «… строители не справляются со строительством объектов из-за недостаточности рабочей силы и строймеханизмов. План соцобязательств выполнен только на 64%». Аналогичная ситуация складывалась и на Николаевском судостроительном заводе. Постановлением бюро крайкома КПСС от 16 мая 1967 г. «О ходе работ по выполнению сдаточной программы на Николаевском судостроительном заводе» отмечалось: «… отрицательно сказываются на повышении технического уровня производства и сокращении сроков постройки судов систематические срывы планов капитального строительства. Между заводом и строительным управлением нет делового контакта в работе, многие вопросы решаются неоперативно. Но, несмотря на трудности, в 1970 г. на Николаевском ССЗ были введены новые производственные мощности. Годом ранее на предприятии были внедрены серьезные мероприятия НТП, такие как: поточно-позиционный метод постройки сейнеров; ввод установки для очистки тонкой листовой стали и другие. Совершенствование поточно-

позиционного метода позволило заводу увеличивать выпуск судов, сокращать сроки и улучшать качество их строительства. Это также позволило (за всю историю завода) в 1970 г. все заказы сдать не только досрочно, но и без перегона на достройку. Теперь не нужно было посылать в командировку в г. Владивосток по 250 – 300 чел. и возить детали самолетом. Это давало большую экономию средств, материальных ресурсов и человеческого труда. Коллектив завода 12 августа 1971 г., то есть на 4,5 месяца досрочно, выполнил пятилетний план по реализованной товарной продукции [15. Л. 44].

Значительную работу по развитию технического прогресса в судостроительной отрасли Хабаровского края и всего Дальневосточного судостроения в годы восьмой пятилетки проводил Хабаровский филиал Научно-исследовательского института технологии судостроения (далее – ЦНИИ ТС).

В 1969 г. вышло Постановление бюро крайкома КПСС «О работе Хабаровского филиала ЦНИИ ТС по повышению технического уровня производства в судостроительной промышленности края», где отмечалось, что научно-исследовательская тематика работ, выполняемых филиалом, была, в основном, актуальна, имеет элементы новизны, коллективом получены 32 авторских свидетельства на изобретения, каждый рубль затрат давал более 2-х руб. экономической эффективности. За 3,5 года текущей пятилетки филиалом института были внедрены в производство 260 разработок с экономическим эффектом 10 млн. руб. На Комсомольском, Хабаровском, Николаевском-на-Амуре, им. Кирова судостроительных заводах внедрены: технология поточно-позиционной постройки траулеров и сейнеров; система сетевого планирования и управления постройкой отдельных судов; крупноагрегатный метод монтажа механизмов и устройств; механизированные поточные линии в корпусообрабатывающих цехах. Все это в значительной мере способствовало выполнению производственного плана и сдаточной программы, сокращению циклов постройки и освоению новых сложных проектов кораблей, росту производительности труда и повышению рентабельности производства на судостроительных заводах края [16. Л. 212].

На предприятиях судостроительной промышленности края значительная часть внедренных в производство новых технологических процессов, средств механизации и технической оснастки была выполнена при непосредственном участии специалистов филиала. Только в 1968 г. по предприятиям отрасли от внедрения проработок и рекомендаций филиала была получена годовая эффективность в сумме 1,4 млн. руб [3. Л. 8].

Работниками филиала (совместно с судостроительными предприятиями Хабаровского края) был разработан и внедрен ряд новых технологических процессов, средств механизации новой техники, среди которых [3. Л. 47]:

– комплексно-механизированная линия по очистке и окраске корпусной стали на заводе им. Кирова, линии газовой резки – на Хабаровском судостроительном заводе и заводе им. Кирова.

– поточно-групповые линии изготовления арматуры на Комсомольском судостроительном заводе; отрабатывается организация испытаний у стенки завода по программам ходовых – на Николаевском судостроительном заводе; сетевое оперативное планирование – на Комсомольском и Хабаровском судостроительных заводах.

Всего судостроительными предприятиями края только в 1968 г. внедрены около 1000 мероприятий с годовым экономическим эффектом более 4 млн. руб. Все это позволило повысить их организационно-технический уровень, улучшить условия труда [3. Л. 47].

Одними из серьезных причин, тормозящих внедрение мероприятий технического прогресса в судостроительной отрасли, являлись: неудовлетворительное планирование этих работ; серьезные недостатки в организации исполнения и привлечения к исполнению плана технического прогресса всего коллектива. Такое положение с планированием сложилось в результате экономических преобразований 1965 г., когда были введены новые системы планирования и экономического стимулирования, которые понизили значение планов научно-технического прогресса предприятий.

Мероприятия заводского плана технического прогресса на заводе им. Кирова, Николаевском и Хабаровском судостроительном заводах не являлись директивными для цехов и участков, практически не включались в обязательную номенклатуру, хотя это было и рекомендовано Положением по новой системе планирования и экономического стимулирования [Л. 48]. Очень удачно высказался по поводу новой системы планирования директор филиала ЦНИИ ТС Чугаевский [3. Л. 48]: «По новой системе оплата коллектива любого участка поставлена в прямую зависимость от выполнения производственного плана, естественно, что к его выполнению приковано внимание всего коллектива. План же технического прогресса продолжает оставаться планом второго сорта, рангом пониже, спроса и потерь коллективу участка или цеха при его срыве поменьше».

В результате такого положения планом технического прогресса на предприятиях занимался ограниченный круг лиц, его материально-техническое обеспечение было неудовлетворительным, установленные сроки внедрения мероприятий систематически срывались. Совершенно недостаточно использовались и средства, отпускаемые на премирование за внедрение мероприятий технического прогресса. Так, по Хабаровскому судостроительному заводу были использованы только 20% из отпущенных средств, по Николаевскому судостроительному заводу – 60% [3. Л. 48].

Сами планы в большей мере были насыщены мелкими, мало влияющими на рост производительности труда мероприятиями, и, в то же время, не включались в план уже внедренные на родственных предприятиях мероприятия, существенно повышающие производительность труда.

Серьезной проблемой также являлось неудовлетворительное использование уже внедренных организационно-технических мероприятий и средств механизации. К примеру, по заводу им. Кирова в 1966 г. совместно с филиалом была внедрена поточно-позиционная постройка траулеров. Только

годовой экономический эффект составил 370 тыс. руб., на 20% была снижена трудоемкость постройки, в 2 раза – продолжительность постройки траулера, завод начал строить заказы с наиболее высокими технико-экономическими показателями в отрасли. Только поточная постройка могла обеспечить выполнение значительно возросшей сдаточной программы 1966 – 1968 гг. Значение потока для завода было неоспоримо. И, тем не менее, в 1968 г. при попустительстве дирекции и отделов заводоуправления положение на потоке значительно ухудшилось. Завод уже в 1969 г. отставал на 2 – 3 судна по заделу для нормального выполнения сдаточной программы, что привело в дальнейшем к штурмовщине на сдаточных заказах, нарушению ритма на переходящих объектах и, как результат, – к снижению технико-экономических показателей [3. Л. 48 – 49].

Оценивая результаты деятельности филиала ЦНИИ ТС в годы восьмой пятилетки, директор филиала выделил следующие недостатки в его работе [3. Л. 49]: «В составе выполненных и намеченных к выполнению в 1969 г. еще много мелких тем, малоэффективных, явно недостаточно тем комплексного характера, решающих главные вопросы судостроительного производства. Еще велики сроки разработки научно-исследовательских работ до изготовления опытно-промышленных образцов и внедрения их в производство, отдельные из которых внедряются по готовым чертежам в течение 2 – 3 лет. На наш взгляд, в системе разработки и внедрения опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ слабым звеном является неудовлетворительное материально-техническое снабжение, особенно по комплектующим изделиям. В результате, разработанные чертежи на эффективные средства механизации лежат без движения год».

В вышеупомянутом постановлении бюро крайкома отмечалось также, что темпы развития филиала ЦНИИ ТС все еще не удовлетворяли потребностям обслуживаемых заводов края. Заявки предприятий края на проведение научно-исследовательских работ удовлетворялись лишь на 70%, не все актуальные для предприятий темы включались в разработку. Только 25% работ филиала выполнялись для судостроительных заводов края [16. Л. 213].

Отмечалось, что за 3,5 года восьмой пятилетки одна треть всех разработок не внедрена в производство. Имели место случаи, когда разработка и внедрение опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ затягивались на 3 – 4 года, в результате чего терялась их актуальность. Делался вывод, что технический уровень разработок и значимость проводимых исследований в филиале ЦНИИ ТС еще не достигли должного уровня [16. Л. 213].

Однако, несмотря на все трудности и проблемы, судостроение в крае активно развивалось. И филиал ЦНИИ ТС этому активно способствовал. В соответствии с Постановлением Центрального комитета нашей партии и Совета министров «О повышении эффективности научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и ускорении внедрения новой техники в производство», коллективы лабораторий филиала ЦНИИ ТС определили

основные направления научно-исследовательской деятельности, основные проблемы по обеспечению постройки новых заказов, повышению организационно-технического уровня обслуживаемых предприятий. Был намечен комплекс мероприятий, направленных на повышение эффективности работы филиала, устранение имеющихся недостатков [16. Л. 213].

К 1968 г. в Хабаровском филиале ЦНИИ ТС уже работал вычислительный центр, который производил расчеты сетевых графиков постройки судов. Судостроительные предприятия края являлись передовиками в использовании электронно-вычислительной техники в производстве.

В условиях Хабаровского края с коротким (менее полугода) навигационным периодом, с удаленностью морских районов испытаний особое значение имела организация ритмичной постройки заказов в течение года с проведением швартовых испытаний в зимний период и испытаний у стенки заводов по программам ходовых испытаний. Филиалом ЦНИИ ТС совместно с заводом им. Ленинского комсомола были предусмотрены разработка и внедрение поточно-позиционной постройки заказов блочным методом, велись подготовительные работы по обеспечению круглогодичного вывода и испытания заказов [3. Л. 50].

Была запланирована разработка и внедрение ритмичной постройки заказов в смешанном потоке на Хабаровском судостроительном заводе, отрабатывалась поточно-позиционная постройка заказов в Николаевске-на-Амуре [3. Л. 50].

В 1969 г. было осуществлено внедрение комплексно-механизированных линий по очистке и окраске корпусной стали на Хабаровском, Комсомольском и Николаевском судостроительном заводах, была намечена и частично уже реализовывалась механизация корпусозаготовительных, трубомедницких, слесарно-заготовительных цехов с окончанием работ в ближайшие 2 – 3 года по всем судостроительным предприятиям края [3. Л. 50].

Таким образом, судостроительная отрасль края вследствие возрастающих государственных заказов, преимущественно на военные и рыболовные суда, активно развивалась. Внедрение мероприятий научно-технического прогресса обеспечило введение в производство новых технологических процессов, средств механизации, технической оснастки, что с рядом других мероприятий позволило обеспечить снижение трудоемкости и продолжительности постройки судов до лучших показателей передовых заводов нашей страны.

Литература и источники:

1. История отечественного судостроения. В 5 т. Т. 5. Судостроение в послевоенный период 1946 – 1991 гг. / А. М. Васильев [и др.]. – СПб.: Судостроение, 1996. – 544 с.

2. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 90. – Д. 410 – а.*
3. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 132.*
4. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 98. – Д. № 7.*
5. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 98. – Д. № 22.*
6. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 90. – Д. № 552.*
7. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 150.*
8. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 90. – Д. № 545.*
9. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 67.*
10. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 90. – Д. № 319.*
11. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 90. – Д. № 550.*
12. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 236.*
13. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 357.*
14. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 360.*
15. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 271.*
16. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 167.*
17. *ГАХК Ф. – П – 35. – Оп. 96. – Д. № 51. – Л. 187 – 188.*