

УДК [94 : 338.45] (477.73) «1944/1991»

## ПРОМИСЛОВІСТЬ МИКОЛАЇВЩИНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ 1960-х – ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ 1980-х рр.

*Олександр Усиков*

Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського  
Україна, 54030, м. Миколаїв, вул. Нікольська, 24  
e-mail: usikovoo@gmail.com

Актуальність вивчення історії промислової сфери окремих регіонів та областей України пояснюється необхідністю висвітлення й усвідомлення закономірностей економічного розвитку українських земель в умовах незалежної України, що стала суб'єктом світової цивілізації. Вивчення економічної історії певного регіону допоможе більш глибоко дослідити сучасні економічні процеси, визначити варіанти й альтернативні шляхи розвитку на майбутнє, щоб вивести Україну та її регіони з економічної кризи.

Осмислення новітніх явищ і процесів у промисловому розвитку сьогодні, які розвиваються на основі ринкових відносин і на даний час привели до падіння промислового потенціалу України, потребують розробки та здійснення відповідної економічної та соціальної політики, а в її становленні корисними повинні стати певні уроки з історичного минулого як усієї держави, так і окремих її регіонів та областей.

Мета статті полягає у дослідженні промисловості Миколаївщини у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр.

Різні аспекти, опосередковано тотожні з предметом нашого дослідження, містяться у роботах В. Бабича [1], Ю. Павленко [25], П. Соболя [27], М. Шитюка [20], В. Шкварця, М. Мельника [30].

Зі скасуванням адміністративно-господарських реформ хрущовської доби, відновилася залежність України від союзного центру та диктату союзних міністерств. Розпочалась нова реформа, спрямована на розширення сфери госпрозрахункових відносин на підприємствах і створення ефективної системи стимулювання праці. На нові методи планування й економічного стимулювання підприємства переводилися поступово. До 1971 р. на нові умови планування й економічного стимулювання перейшло понад 200 великих підприємств Миколаївщини, які дали близько 85% загального прибутку всіх підприємств області. На підприємствах освоєно 335 нових типів машин та устаткування, які створені у СРСР впер-

ше. У розглянутий період радянська економіка особливо акцентовану увагу стала приділяти економії трудових, матеріальних і фінансових ресурсів. На заводі імені 61 комунара у результаті удосконалення спуску суден з похилого стапелю тільки на одному з них отримана річна економія у сумі 110 тис. крб., вивільнено 156 чол. для використання на інших роботах [7, арк. 77].

На ЧСЗ за роки восьмої п'ятирічки, у результаті створення 35 комплексно-механізованих і спеціалізованих ділянок, потокових ліній отримано економічний ефект понад 100 тис. крб. На цьому ж підприємстві, за рахунок впровадження заходів з технічного прогресу, а також впровадження раціоналізаторських пропозицій і винаходів отримана економія 10 млн. крб. Також згідно з радянською економічною моделлю, у здійсненні режиму економії на основі технічного прогресу важливе значення мало впровадження у виробництво раціоналізаторських пропозицій і винаходів. У Миколаївській області за 1966-1970 рр. впроваджено у виробництво 65510 раціоналізаторських пропозицій і винаходів, що дало економію у сумі 47583 тис. крб. У Миколаєві за рахунок впровадження 1292 заходів по новій техніці за восьму п'ятирічку отримана економія на суму 17761 тис. крб. і вивільнено 6961 виробничників для інших ділянок. На заводі «Дормашина», за рахунок упровадження у 1970 р. 238 пропозицій, отримана річна економія на суму 82,7 тис. крб. Також у проведенні режиму економії важливе значення мало впровадження наукової організації праці (НОП). Так, у 1970 р. на Миколаївському заводі гідроапаратури на впровадження 63 заходів НОП витрачено 20,9 тис. крб., а економічний ефект отриманий на суму 46,1 тис. крб., вивільнено понад 20 працівників для інших ділянок виробництва. На заводі «Дормашина» за рахунок заходів НОП отримана економія на суму 12 400 крб. У цілому за 1966-1970 рр. продуктивність праці підвищилася на заводах імені 61 комунара більш ніж на 60%, «Дормашина» – на 54%, гідроапаратури – на 46%, ЧСЗ – на

43% [22, с. 19-20].

Значне підвищення ефективності виробництва на основі технічного прогресу на початку 1970-х рр. стало вирішальним фактором. На ЧСЗ створена автоматизована система управління виробництвом (АСУВ), до складу якої увійшов відділ розробок і впроваджень. АСУВ створена на базі центральної лабораторії організації та економіки, нового обчислювального центру та машинно-обчислювальної станції. Спільно з Миколаївським обчислювальним центром розроблено спеціальну програму для розрахунку системи мережевого планування й управління будівництвом суховантажних та інших суден. Розроблено мережевий графік для побудови суховантажів, що створило умови для замкнутого виробництва суховантажних суден зі скороченням стапельного періоду до чотирьох місяців. З листопада 1970 р. введена у дослідну експлуатацію ЕОМ «Мінськ-32». Продовжилося оснащення заводу засобами механізації інженерної й управлінської праці: загальний економічний ефект від засобів механізації інженерної та управлінської праці склав за 1970 р. 145 тис. крб. Завдяки ЕОМ значно скорилася видача цехам планово-технологічної й іншої документації. Впровадження комплексу завдань дозволило на 15% скоротити трудомісткість випуску планово-технологічної й облікової документації на будівництво суден [21].

Велика робота у 1966-1970 рр. почалася з технічної реконструкції підприємств, підвищенню якості продукції [19, с. 52]. У досліджуваний період якісно новим напрямом стало технічне переозброєння, у першу чергу автоматизація та механізація виробничих процесів, ліквідація важкої фізичної праці. Так, для механізації вантажно-розвантажувальних робіт на заводі імені 61 комунара силами своїх інженерів і робітників спроектовано та виготовлено 110 кранів різних конструкцій, 35 автокранів та автовантажувачів потужністю 2200 контейнерів, що дало можливість механізувати ці роботи з 40 до 90%. Впровадження нової та вдосконалення існуючої технології засобів механізації й оснащення сприяло зниженню у 1969 р. витрат трудомісткості на 300 тис. нормо-годин, замість запланованих 285 тис., досягнута економія матеріалів на суму 270 тис. крб. [12, арк. 24].

27 червня 1967 р. достроково зданий морякам торгового флоту суховантаж нового типу «Партизанська іскра», побудований суднобудівниками ЧСЗ. Найчисельнішою серією модифікацій суховантажів, які будувалися на ЧСЗ, стали суховантажі типу «Феодосія». Надалі за ти-

пом «Феодосії» побудовано чотирнадцять суховантажів: «Капітан Кушнарєнко», «Капітан Шанцберг», «Капітан Алексєєв», «Капітан Камінський», «Капітан Кодецький», «Капітан Чирков», «Капітан Джурашкевич», «Капітан Анистратенко», «Капітан Модест Іванов», «Капітан Василь Кулик», «Капітан Георгій Баклай», «Капітан Лев Соловійов», «Капітан Леонтій Борисенко», «Капітан Сліпко». У 1968 р. ряд суден цієї серії експортовано до Великобританії та Кувейту [5, с. 48].

У 1965-1966 рр. СПБ «Машпроект» приступило до створення двигунів другого покоління й агрегатів на їх основі. У 1975 р. за створення та впровадження у серію й експлуатацію нових типів головних автоматизованих газотурбозубчатих агрегатів з великим ресурсом і високою економічністю в усьому спектрі швидкостей для сучасних кораблів ВМФ групі фахівців СПБ «Машпроект» і ПТЗ присуджена Державна премія СРСР [24, с. 20]. Успішна робота судових газових турбін привернула до них увагу інших галузей економіки. У 1966 р. з ініціативи підприємства розпочато роботи по створенню газотурбогенераторів на базі судових турбін для плаваючої електростанції «Північне саяво», у 1969 р. – для енергопоїздів. Успішне вирішення даного завдання забезпечило експлуатацію електростанції й енергопоїздів у північних районах СРСР, у Сибіру, на БАМі.

Середині 1960-х рр. характеризується великими змінами в історії військово-морського флоту. Це пов'язано з появою ядерних ракет морського базування, які перетворили підводні човни у стратегічну зброю. У СРСР усвідомили необхідність створення спеціалізованих ракетних протичовнових кораблів. З середини 1960-х рр. по 1973 р. на заводі імені 61 комунара побудовано 15 великих протичовнових кораблів проекту № 61: «Комсомолец України», «Кмітливий», «Моторний», «Відважний», «Стрункий», «Червоний Кавказ», «Рішучий», «Винахідливий», «Строгий», «Тямущий», «Сміливий», «Червоний Крим», «Здатний», «Швидкий», «Стриманий». Всі вони стали ефективним засобом боротьби з підводним флотом противника [26, с. 99].

Надалі одночасно зі зростанням ролі та значення підводних човнів, особливо атомних з міжконтинентальними балістичними ракетами на борту, якісно змінилася протичовнова оборона. Потрібні нові протичовнові комплекси, кораблі, здатні вирішувати завдання пошуку та знищення підводних човнів на будь-яких просторах світового океану. Різними варіантами нових радянських кораблебудівних програм

намічалось побудувати близько 32-х великих протичовнових кораблів проекту 1134 «Беркут». Головним кораблем проекту 1134-Б став «Миколаїв», закладка якого відбулася 25 червня 1968 р., а 13 серпня 1969 р. вже зареєстрований до списків кораблів ВМФ СРСР і 19 грудня спущений на воду. У період з 1968 по 1978 рр. побудовані і здані ВМФ СРСР сім кораблів проекту 1134Б: «Миколаїв», «Очаків», «Керч», «Азов», «Петропавловськ», «Ташкент», «Таллінн» [6, с. 21-22].

Коли ЧСЗ добудовував другий крейсер-вертольотоносець проекту 1123 «Ленінград» і повним ходом готувався до закладки на стапелі третього, головком ВМФ С. Горшков на засіданні Президії науково-технічної ради у грудні 1967 р. запропонував розробити замість нього новий проект 1143 для спільного базування літаків вертикального зльоту та посадки Як-36М і вертольотів Ка-25. У 1970 р. ЧСЗ розпочав будівництво такого корабля – першого радянського важкого авіаносного крейсера (ВАКР) «Київ» [9, арк. 13]. Він увійшов до складу Північного флоту. Другий корабель проекту «Мінськ» – до складу Тихоокеанського флоту. Третій ВАКР «Новоросійськ», зі збільшеною авіагрупою та вдосконаленим радіоелектронним озброєнням, також увійшов до складу Тихоокеанського флоту. Після смерті С. Горшкова ВАКР «Баку» став іменуватися «Адмірал флоту Радянського Союзу Горшков».

Останнім авіаносним кораблем, побудованим на ЧСЗ, який увійшов до складу радянського флоту 25 грудня 1990 р., став корабель третього покоління проекту 1143 ВАКР «Адмірал флоту Радянського Союзу Кузнецов». При закладці у вересні 1982 р. він отримав назву «Рига». Вже через два місяці, після смерті Л. Брежнєва, його перейменували у «Леонід Брежнєв». У серпні 1987 р. він став «Тбілісі», а зі здачею флоту отримав ім'я улюбленого флотом наркома ВМФ Кузнецова [26, с. 223].

У 1967 р. завод «Океан» здав траулер проекту 1283 водотоннажністю 2600 т, а з 1969 р. почато будівництво серії траулерів проекту 1376 типу «Алтай» водотоннажністю 6470 т. Проектування цього траулера виконало ЦКБ «Чорноморсуднопроект», внутрішньотрюмну механізацію – ПКБ «Прогрес». Серія цих суден, що випускалася до 1975 р., склала 31 одиницю [3, с. 116].

У 1968 р. найбільший проектант на півдні СРСР миколаївське ЦКБ «Чорноморсуднопроект» і ЧСЗ отримали від Міністерства оборони замовлення на проектування та будівництво судна космічної служби «Академік Сергій Коро-

льов». Приймальний акт підписаний 28 грудня 1970 р. Відзначено, що судно побудували у рекордні терміни навіть для ЧСЗ. Воно неодноразово брало участь у вирішенні найрізноманітніших і складних завдань національного масштабу. «Академік Сергій Корольов» створювався у період безпрецедентної гонки між СРСР і США за першість у висадці людини на Місяць. Однак через затримку в створенні радянською промисловістю ракетоносця Н-1 для виведення пілотованого космічного корабля на навколomisячну орбіту, змагання з висадки на поверхню Місяця космонавта Радянським Союзом було програно. Проте, «Академік Сергій Корольов», будучи універсальним судном космічної служби, протягом 20 років (з трьома модернізаціями спецобладнання) забезпечував виконання численних «космічних» проектів [1, с. 626].

У 1969 р. колектив ЧСЗ розпочав будівництво траулерів нового проекту (головне судно «Піонер Латвії»), який відрізнявся наявністю нового вантажного пристрою, іншими обводами корпусу та розташуванням палубних надбудов. Поліпшено побутові умови для екіпажу, вдосконалена система вентиляції та кондиціонування повітря. У 1970 р. ЧСЗ здав замовникам цілий ряд суден, у тому числі траулери «Креchet», «Пауджа», «Каргопіль» [8, арк. 86].

У 1967 р. завод імені 61 комунара здав ВМФ СРСР рятувально-підйомне судно проекту 530 «Карпати», побудоване за проектом Західного ПКБ (Ленінград). У 1969 р. цьому судну довелося зіграти вирішальну роль у проведенні унікального підйому і транспортуванні затонулого у 1961 р. дизельного підводного човна Північного флоту. За допомогою технічних засобів рятувально-підйомного судна, частина з яких проектувало ПКБ «Прогрес», вдалося з глибини у 200 м підняти підводний човен водотоннажністю 1160 т на стропях під корпус судна безводолазним засобом і доставити його у підвішеному стані (на 70 м) до порту на відстань понад 100 миль. Це стало унікальним досягненням, яке не мало аналогів у світовій практиці тих років [3, с. 158].

З 1972 по 1975 рр. на заводі побудована серія з 17 рефрижераторів типу «Берингова протока». Судну водотоннажністю 19860 т, швидкістю ходу 18,9 вузла у 1976 р. присвоєно державний Знак якості. Проект судна розробило ЦКБ «Чорноморсуднопроект», люкові закриття, внутрішньотрюмну механізацію, судові пристрої – ПКБ «Прогрес» [13, арк. 73].

Поряд з бойовими кораблями та рефрижераторними судами завод імені 61 комунара продовжив будівництво спеціальних судів, се-

ред яких – корабель комплексного постачання проекту 1833, який отримав назву «Березина». Він призначений для постачання кораблів і суден ВМФ боезапасом, паливом та іншими вантажами у відкритому морі, мав водотоннажність 24565 т. і обладнаний спеціальними канатними дорогами типу «Струна». Проект судна розробило ЦКБ «Чорноморсуднопроект», складний комплекс внутрішньотрюмної механізації, суднові пристрої – ПКБ «Прогрес», суднові канатні дороги – ЦНДІ «Компас» Пролетарського заводу (Ленінград).

У 1970-і рр. «Океан» освоїв нові типи суден, серед яких науково-дослідне судно «Ізмурд» водотоннажністю 5170 т, побудоване за проектом Херсонського конструкторського бюро, яке після успішного будівництва даного судна, призначеного для проведення випробувань суднової техніки, матеріалів і засобів захисту від корозії, отримало найменування ЦКБ «Ізмурд». З даного судна починається історія будівництва науково-дослідних суден на суднобудівному заводі «Океан».

У 1982 р. «Океан» почав будівництво рудовозів нової модернізованої серії водотоннажністю 66000 т (головне судно «Харитон Греку») за проектом ЦКБ «Чорноморсуднопроект» [11, арк. 114]. Суден цієї серії здано 25 одиниць, з них, починаючи з 1989 р., 11 на експорт. У 1979-1981 рр. завод виготовляє корпусні конструкції для двох напівзаглибних плавучих бурових установок, які транспортувалися по воді в Астрахань на суднобудівний завод.

У 1970-х рр. в СРСР йшов пошук шляхів нарощування виробництва алюмінію, необхідного як у ВПК, так і в цивільному будівництві. У Гвінеї Радянський Союз закінчив будівництво комплексу з видобутку бокситів, багатих глиноземом. На виконання постанови Ради Міністрів СРСР від 19 жовтня 1972 р. № 2293 у листопаді 1974 р. розпочато будівництво Миколаївського глиноземного заводу. У ході будівництва, пусконаладжувальних робіт та освоєння проектних потужностей високу працьовитість і кваліфікацію проявили інженерно-технічні працівники, робітники та службовці молодого колективу металургів. 18 вересня 1982 р. підписаний акт про прийом в експлуатацію четвертої, завершальної черги підприємства [14, арк. 7].

У 1970-ті рр. перед суднобудівною галуззю поставлено завдання забезпечити високу ефективність використання суден і кораблів в умовах світового океану. Не тільки поліпшення умов екіпажів, але й інші фактори вимагали створення нової кліматичної техніки. У 1970 р.

на миколаївському дослідному заводі «Теплотехнік» і в конструкторському бюро створюється виробничо-технічне об'єднання «Екватор». У 1974 р. в ньому створюється Центральний науково-дослідний і проектний інститут «Тайфун», інженерно-конструкторські кадри якого вирішили це завдання [10, арк. 11]. Надалі завод спеціалізується на випуску охолоджувальної техніки, кондиціонерів і вентиляторів для військових кораблів і цивільних суден. За 70-80-і рр. ХХ ст. завод комплектує своєю продукцією 51 судноверф по території всього СРСР [18, с. 117].

У післявоєнні роки однією з провідних галузей промисловості визнана атомна енергетика. У зв'язку з виконанням широкої програми створення комплексної енергетичної системи, у роки десятої п'ятирічки на березі Південного Бугу біля с. Константинівка Арбузинського району почалося спорудження найбільшого у країні комплексу – Південно-Української атомної електростанції [16, арк. 3]. Технічний проект Південно-Української АЕС розроблений у Харківському відділенні Всесоюзного державного інституту Теплоелектропроект [17, с. 25]. Навесні 1975 р. будівельники розпочали зведення перших об'єктів міста. 9 вересня 1976 р. в урочистій обстановці відбулися закладки першого кубометра бетону в основу першого реактора. У жовтні 1977 р. зданий в експлуатацію перший об'єкт атомної станції – пуско-резервна котельня, а через рік введені в експлуатацію другий і третій котли. Днем народження Південно-Української атомної електростанції вважається 9 грудня 1982 р. коли був включений у роботу реактор першого енергоблоку. Це фізичний пуск першого «мільйонника», його випробування, регулювання та доведення основного і допоміжного устаткування [28, с. 5].

У 1960-х рр. у Первомайську побудований один з найбільших в Україні виробників продукції для сільського господарства, харчової та переробної промисловості, виробів суднового машинобудування, гідравліки, обладнання для основних галузей промисловості, оцинкованих металоконструкцій завод «Фрегат». У 1962 р. Рада Міністрів УРСР прийняла Постанову «Про будівництво в м. Первомайську заводу суднових механізмів», а у 1969 р. виготовлена перша продукція. У 1972 р. Рада Міністрів СРСР прийняла Постанову «Про організацію виробництва дощувальних машин нового покоління». Протягом двох десятиліть завод виготовив 50 тис. дощувальних машин «Фрегат». На заводі працювало понад 5 тис. чол. Більшість машин і досі працює на полях України, в країнах Європи,

Азії та Латинської Америки [4, с. 83].

Будівництво Вознесенського шкіряного заводу почалося у 1974 р. Для нього відведена площа 22 га землі у промзоні Вознесенська та під'їзної колії на площі 3 га. [15, арк. 89]. Проектом передбачена виробнича потужність заводу у 386,5 млн. кв. дм. готової шкіри. Підприємство було оснащено сучасним імпортним обладнанням. У березні 1978 р. завод виробив перші 400 тис. кв. дм. шкіртоварів, у липні – 9 млн. кв. дм., починаючи з серпня щомісячно 16 млн. кв. дм. шкіртоварів. У липні 1978 р. продукція заводу представлена на художньо-технічній раді Мінлегпрому, де з 44 зразків 40 отримали оцінку та рекомендовані до присвоєння Знаку якості. 27 жовтня 1978 р. вийшов наказ Мінлегпрому СРСР про затвердження акту приймання заводу в експлуатацію [29, с. 4]. У 1980 р. на базі шкірзаводу створено виробниче об'єднання «Возко», почалося виробництво лакових, хромових і шеврових шкір, що відповідали світовим стандартам.

З 1978 р. у Вознесенську почала розвиватися нова галузь промисловості – верстатобудування. Став до ладу завод пресових вузлів. За 1979-1980 рр. промислові підприємства Вознесенська понад план виробили продукції на 15 млн. крб., 24-м видам продукції присвоєно державний Знак якості. План виробництва та реалізації промислової продукції згідно з завданнями Х-ї п'ятирічки виконано на 102%, отриманий дохід 67 млн. крб., понад план випущено продукції на 13 млн. 450 тис. крб. [2, с. 146].

Протягом XI-ї п'ятирічки у промисловість області впроваджено 15,5 тис. науково-технічних та організаційних заходів, 24 автоматичних системи управління виробництвом, 8 систем автоматизованого проектування, введені у дію 232 комплексно механізовані автоматичні лінії, освоєно 723 найменування нових виробів, у тому числі 111 – вперше у країні [23].

Однак у 1970-1985 рр. негативні тенденції в економіці наростали. При великій кількості «довгобудів» доводилося використовувати морально та фізично застарілі підприємства, що негативно позначалося на ефективності виробництва. Середній строк експлуатації обладнання у провідних галузях промисловості збільшувався, досягнувши 28 років.

Обсяги введених у дію основних фондів у роки IX-ї п'ятирічки досягли 1812 млн. крб., X-ї – 2541 млн. крб. проти 1187 млн. крб. за VIII-у п'ятирічку. Цьому сприяла велика питома вага миколаївських підприємств оборонного значення, яким із центру приділялося набагато

більше уваги, ніж підприємствам легкої та харчової промисловості, що продовжували фінансуватися за залишковим принципом. Реконструйовані ЧСЗ, завод імені 61 комунара, йшло інтенсивне будівництво заводу «Океан». Прискорення науково-технічного прогресу на суднобудівних заводах дозволило освоїти випуск новітніх кораблів, зокрема авіаносних крейсерів, суховантажів, риболовних супертраулерів, рефрижераторів; на машинобудівних заводах – випуск нових турбін, дизелів, асфальтоукладачів, дощувальних машин, автопересувних млинів, електротехнічної апаратури. В області вироблялося понад 500 лише основних видів промислової продукції.

Однак адміністративно-командна система управління з її суворою централізацією й опікою не могла не призвести до застою і в промисловості Миколаївщини. Уповільнились темпи зростання валової продукції. Так, у 1965-1970 рр. вони становили 9,9%, 1970-1975 рр. – 7,2%, 1976-1980 рр. – 5,9%. Середньорічні темпи зростання продуктивності праці відповідно становили – 6,1%, 5% і 3,2%. На підприємствах області знижувалась фондовіддача, зростала собівартість продукції, знижувалась її якість. Кількість підприємств, що постійно не виконували державних планів виробництва продукції, збільшувалась. Загострювалась системна криза радянської промисловості. Не бажаючи поступатися своїми правами, міністерства ігнорували положення про державне виробниче підприємство та поступово поверталися до жорсткого директивного планування. Продуктивність праці, собівартість продукції, а згодом й інші показники знову стали директивними.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Бабич В.В. Город Святого Николая и его авианосцы. Изд. 6-е, перераб. и доп. Николаев: Атол, 2012. 671 с.
2. Богомолов Н.Ф. Вознесенск: историко-краеведческий очерк с древнейших времён до наших дней. Николаев, 2009. 170 с.
3. Бугаенко Б.А., Галь А.Ф., Костенко Н.М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. Николаев: УГМТУ, 1995. 241 с.
4. Войтенко В. На три держави півень тут співав... місто Первомайськ та Первомайський район Миколаївської області. Первомайськ, 2007. 185 с.
5. Ганькевич А.Б. Безсмертя славних традицій // Комуніст України. 1969. № 12. С. 47-48.
6. Горбуров Е.Г., Горбуров К.Е. Владимир Андрианов – великий корабел. Николаев: Изд-во Шамрай П.Н., 2012. 163 с.
7. Держархів Миколаївської області (далі – ДАМО). Ф.Р-577. Оп.10. Спр.591. 283 арк.
8. ДАМО. Ф.Р-578. Оп.14. Спр.77 Арк.86.
9. ДАМО. Ф.Р-578. Оп.14. Спр.77. 219 арк.
10. ДАМО. Ф.Р-2088. Оп.4. Спр.62. 193 арк.
11. ДАМО. Ф.Р-4706. Оп.3. Спр.371. 264 арк.
12. ДАМО. Ф.Р-577. Оп.10. Спр.630. 252 арк.
13. ДАМО. Ф.Р-577. Оп.10. Спр.785. 212 арк.
14. ДАМО. Ф.Р-5884. Оп.1. Спр.109. 219 арк.
15. ДАМО. Ф.П-7. Оп.5. Спр.944. 279 арк.

16. ДАМО. Ф.Р-992. Оп.12. Спр.1491. 212 арк.
17. Донской Д. Энергодар на Южном Буге. Киев: Будівельник, 1979. 111 с.
18. Завод «Экватор». Страницы истории / В.Х. Ромашкан и др. Николаев: Атолл, 2003. 222 с.
19. История советского рабочего класса. В 6-ти томах. Т. 5. Рабочий класс СССР на новом этапе развития социального общества 1961-1970 гг. / В.Е. Полетаев, И.Л. Корнаковский, В.С. Лельчук и др. Москва: Наука, 1988. 432 с.
20. Історія рідного краю : Миколаївщина / М.М. Шитюк (кер. авт. кол.), О.О. Баковецька, Н.М. Буглай та ін. Миколаїв: Ліон, 2015. 628 с.
21. Коваленко В. ЕОМ допомагає в управлінні // Південна правда. 1982. 12 серпня. С. 3.
22. Максанчук Ф.П. Режим экономии – важное условие повышения эффективности общественного производства // Труды Николаевского кораблестроительного института. 1972. Вып. 54. С. 17-22.
23. Наші досягнення: Миколаївщина в 11-й п'ятирічці.

- Цифри і факти // Південна правда. 1985. 22 листопада. С. 3.
24. НПО «Машпроект» 40 лет: Крат. история предприятия / О.Г. Жирицкий и др.; Под ред. В.И. Романова. Николаев, 1994. 191 с.
25. Павленко Ю.О. Миколаївщина в другій половині 60-х – на початку 90-х років ХХ ст.: дис... канд. іст. наук: 07.00.01. Миколаїв, 2017. 255 с.
26. Сикваров А.Н. Рождённый флотом. Николаев, 2009. 438 с.
27. Соболев П.І. Нариси історії Миколаївщини ХХ століття. Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. Петра Могили, 2005. 155 с.
28. Тригуб О. Історія будівництва Південно-Української АЕС та м. Южноукраїнська // Атомна промисловість: точка зору молодих науковців: Науково-практична конференція. Миколаїв, 2000. С. 4-5.
29. Туркоман Т. Пять лет из двадцати пяти. Николаев: Би., 2013. 63 с.
30. Шкварець В.П., Мельник М.Ф. Миколаївщина: погляд крізь століття. Нарис історії. Миколаїв, 1994. 386 с.

### **Усиков Олександр Промисловість Миколаївщини у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр.**

*Автор поставив за мету дослідити промисловість Миколаївщини у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. Встановлено, що за восьму п'ятирічку випуск продукції промисловості Миколаївщини збільшився у 1,6 рази, продуктивність праці зросла у 1,4 рази. У результаті на початку 1970-х рр. на Миколаївщині діяло близько 1050 підприємств, питома вага важкої промисловості у загальному обсязі виробництва складала 60%.*

*Однак адміністративно-командна система управління з її суворогою централізацією та опікою не могла не призвести до застою й у промисловості Миколаївщини. На підприємствах області знижувалась фондоддача, зростала собівартість продукції, знижувалась її якість. Кількість підприємств, що постійно не виконували державних планів виробництва продукції, збільшувалась. Загострювалась системна криза радянської промисловості. Не бажаючи поступатися своїми правами, міністерства ігнорували положення про державне виробниче підприємство і поступово поверталися до жорсткого директивного планування. Продуктивність праці, собівартість продукції, а згодом і інші показники знову стали директивними.*

**Ключові слова:** УРСР, Миколаївщина, промисловість, робітничий клас, суднобудування, планова економіка

### **Усиков Александр Промышленность Николаевщины во второй половине 1960-х – первой половине 1980-х гг.**

*Автор ставит целью исследовать промышленность Николаевщины во второй половине 1960-х – первой половине 1980-х гг. Установлено, что в восьмой пятилетке выпуск продукции промышленности Николаевщины увеличился в 1,6 раза, производительность труда выросла в 1,4 раза. В результате в начале 1970-х гг. на Николаевщине действовало около 1050 предприятий, удельный вес тяжелой промышленности в общем объеме производства составил 60%.*

*Однако административно-командная система управления с ее строгой централизацией и опекой не могла не привести к застою и в промышленности Николаевщины. На предприятиях области снижалась фондоддача, росла себестоимость продукции, снижалось ее качество. Количество предприятий, которые постоянно не выполняли государственных планов производства продукции, увеличивалось. Обострялся системный кризис советской промышленности. Не желая уступать свои права, министерства игнорировали положения о государственном производственном предприятии и постепенно возвращались к жесткому директивному планированию. Производительность труда, себестоимость продукции, а впоследствии и другие показатели вновь стали директивными.*

**Ключевые слова:** УССР, Николаевщина, промышленность, рабочий класс, судостроение, плановая экономика

### **Usykov Oleksandr Mykolaiv oblast industry in the second half of the 1960s – the first half of the 1980s**

*The author's goal is to investigate the industry of the Mykolaiv oblast in the second half of the 1960s – the first half of the 1980s. It was established that during the eighth five-year plan the output of the Mykolaiv oblast industry increased 1.6 times, labor productivity increased 1.4 times. As a result, in the early 1970s about 1050 enterprises operated in the Mykolaiv oblast, the share of heavy industry in the total output was 60%. In the 1970s The Black Sea Shipyard provided the first space control-monitoring ship (the Akademik Sergei Korolev) for the Naval Forces. The Okean Shipyard built the biggest ore-carrying vessel (the Zoya Kosmodemyanskaya), the 61 Communards Shipyard began the construction of missile cruisers. In 1977, a giant ore-bulk-oil carrier, the Boris Butoma, was put into operation. A number of juggernauts were built for the Soviet Navy.*

*New industrial enterprises, such as the largest in Ukraine cement plant in Olshanka, «Fregat» and «Granit» factories in Pervomaisk, mineral water plant in Snihurivka, footwear factory, hydraulics plant in Mykolaiv, were put into operation. New industries such as nuclear power generation industry and non-ferrous metallurgy came into service. In 1984, 14.6% of the region's industrial output were produced with the quality mark. Fish trawlers, refrigerators, seaborne machinery, diesel generators, spare parts for agricultural machinery, road-building machines, condensed milk and cosmetic products were recognized outside the USSR. At the turn of the 1970-80s only in Voznesensk there were 13 large enterprises, in Ochakiv there were 8 enterprises. Pervomaisk became the city with a highly developed industry and had 17 large enterprises.*

*However, the administrative and command management system with its strict centralization and confidence could not but lead to stagnation in the industry of the Mykolaiv oblast. The enterprises of the region faced capital productivity decrease, production costs increase, and quality deterioration. The number of enterprises which did not consistently fulfill government production plans increased. The systemic crisis of the Soviet industry took a turn for the worse. Not wishing to concede their rights, the ministries ignored the provisions on the state production enterprise and gradually returned to rigid directive planning. Labor productivity, production costs, and subsequently other indicators became directive again.*

**Keywords:** Ukrainian SSR, Mykolaiv oblast, industry, working class, shipbuilding, planned economy