

## СТАН СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ В 30-ті роки ХХ ст.

Аналізується процес розвитку суднобудівної галузі України в період проведення індустріалізації. Окреслені провідні тенденції розвитку означеної галузі народного господарства в Україні у контексті морського цивільного суднобудівництва відповідно до сучасних історичних оцінних позицій. Визначається роль даної галузі в загальній індустріалізації Півдня України в 30-х роках ХХ ст.

*Ключові слова:* суднобудівництво, Південні заводи, Миколаїв, індустріалізація України.

*Новизна дослідження та його актуальність.* Українське суднобудування у ХХІ ст. неможливе без урахування і виваженого використання набутку, накопиченого в минулому. Заслуговує уваги досвід розроблення форм управління цією галуззю промисловості у 30-х роках ХХ ст. У зазначений період керівні структури партійно-радянської держави виробили власну систему регулювання як суднобудуванням, так і економікою в цілому.

У 30-ті роки ХХ ст. суднобудівна промисловість стає своєрідним полігоном відпрацювання нової партійно-радянської управлінської системи. З огляду на роль суднобудівної промисловості в забезпеченні обороноздатності країни і морських транспортних перевезень, партійно-радянський апарат розглядав дану галузь як об'єкт першочергової уваги.

*Метою статті є* окреслення провідних тенденцій розвитку означеної галузі промисловості у контексті морського цивільного суднобудування відповідно до сучасних історичних оцінних позицій.

*Виклад проблеми.* Своєрідним рубежем у партійно-радянському керівництві економікою СРСР став 1925 рік,

---

**Рижєва Надія Олександрівна**, доктор історичних наук, професор, завідувач кафедри археології, давньої та середньовічної історії, Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського, м. Миколаїв.

© Рижєва Н.О., 2013

коли починається форсування розвитку важкої промисловості країни. Валютні кошти на індустріалізацію передбачалося збільшити за рахунок вивозу нафти, лісу, сировини за допомогою морського торгового флоту. Саме це й обумовило необхідність відродження цивільного суднобудування, вимагало будівництва нових суден. Радянське керівництво у кардинальних, термінових заходах відновлення суднобудування акцентувало увагу не на збільшенні фінансування і наданні реальної, господарської незалежності підприємствам, а на жорсткому плануванні, визначенні “перспективних” завдань розвитку галузі.

У суднобудуванні перспективне планування апробувалося ще до створення п'ятирічних планів розвитку економіки України й СРСР в цілому. У серпні 1925 р. приймається перша перспективна п'ятирічна програма розвитку цивільного суднобудування в СРСР 1925/26–1929/30 рр., в якій першочерговим завданням було створення морського транспортного флоту – лісовозів, рефрижераторів і нафтоналивних суден.

З ухваленням першого п'ятирічного плану розвитку економіки СРСР на 1928–1932 рр. затверджену раніше суднобудівну програму було відкориговано і прийнято 27 липня 1928 р. Радою Праці й Оборони. У 1929 р. план морського цивільного суднобудування знову коригується у бік збільшення, зокрема передбачається створення 216 морських суден вантажністю 918 тис. т та 186 траулерів [1, с. 6].

Суттєво зросла і програма для суднобудівних підприємств України. За першим варіантом плану “Південними заводами” (так називалися в управлінських документах того періоду заводи України) передбачалося будування 69 суден вантажністю понад 260 тис. т. Проте 3 листопада 1929 р. на об'єднаному засіданні Президії ЦКК ВКП(б) та колегії НК РКІ СРСР приймається рішення “збільшити програму побудови комерційних морських суден Південними суднобудівними заводами за п'ятирічку 1928/29–1932/33 рр. до 264 суден вантажністю 544520 т...” [2].

Планові завдання не відповідали виробничо-технічним можливостям суднобудівних заводів України. У середині

20-х років ХХ ст. технічне устаткування підприємств республіки, яке практично не поновлювалося з початку Першої світової війни, сягнуло 40–43% фізичного ступеня зносу, що, безумовно, позначилося на темпах будівництва суден [3, с. 37].

У 30-ті роки ХХ ст. показовим є створення заводами України перших “великих танкерів”. Так “Красный Николаев” (“Эмбанефть”), закладений миколаївським заводом ім. А. Марті у 1925 р., будувався чотири роки (46 місяців). Танкер “Азербайджан”, закладений у 1929 р. як одне з перших суден на заводі “Россуд”, що почав відроджуватися (з 1923 по 1928 рр. підприємство перебувало на консервації), був спущений на воду в 1931 р., але до складу флоту він увійшов лише у 1938 р. (через дев’ять років!) [4].

Прийнятий для Севастопольського морського заводу перший п’ятирічний план із суднобудування також було складено без необхідного коригування з огляду на конкретну виробничу ситуацію. Завищена за своїми показниками суднобудівна програма, планована радянськими державними управлінськими структурами, була приречена на провал, уникнути якого вдалося шляхом заміни власне суднобудування на розширення обсягів судноремонтних робіт [5, с. 112,128].

Лише з 1927 р. матеріально-технічна база Одеського заводу ім. А. Марті дозволила розпочати суднобудування поєднуючи його з судноремонтними роботами [6, с. 69-70].

Функціонування підприємств суднобудівної галузі УРСР і СРСР порушувалося постійними структурними змінами в її управлінні. Наказом по ВРНГ СРСР від 30 листопада 1929 р. на базі раніше чинних трестів створюється державне Всесоюзне об’єднання морського суднобудування – “Союзверфь”. До його складу увійшли усі заводи СРСР, що займалися морським суднобудуванням, у тому числі миколаївські – ім. А. Марті та “Россуд” (у лютому 1930 р. його перейменовано на завод ім. 61 комунара) і Севморзавод.

Внаслідок реформування, до початку 1932 р. “Союзверфь” стала складним комплексним утворенням, до якого увійшли промислові підприємства, проектувальні установи, будівельні

організації, науково-дослідний інститут та мережа навчальних закладів на території України у Харкові, Миколаєві та Севастополі [7, с. 5-7]. У Харкові знаходилася філія правління “Союзверфь”, а центральні установи – у Ленінграді та Москві.

Організаційні реформи, структурні зміни центральних органів управління могли принести дієві результати за умови забезпечення суднобудівної промисловості фінансуванням необхідним для вдосконалення матеріально-технічної бази заводів і будівництва нових суден. Однак, суднобудівна програма майже не підкріплювалася фінансовими ресурсами.

Протягом перших років п'ятирічки (до 1931 р.) на реконструкцію найбільших суднобудівних заводів “Південного регіону” – миколаївських ім. А. Марті, ім. 61 комунара, “Ремсуд”, та Севморзавод – було отримано всього 4,6 млн руб. Натомість як загальна вартість таких робіт визначалася асигнуваннями в розмірі 69,2 млн руб. Отже, на виробничо-технічні потреби підприємствами було витрачено лише 6,65% необхідної суми. Деяко зросло державне фінансування суднобудівної промисловості на початку 30-х років “Південна група” підприємств у 1931 р. одержала 11 млн руб., у 1932 р., останньому році п'ятирічки, – 16,6 млн руб. Наведені вище статистичні дані дозволяють констатувати, що і ці дотації далекі від тих капіталовкладень (69,2 млн руб.), які були потрібні для реконструкції заводів. Реальний ефект навіть від таких коштів можна було досягти тільки в наступній п'ятирічці [7, с. 40].

Відсутність необхідного державного бюджетного фінансування, слабка матеріально-технічна база, низька кваліфікація робітників, не завжди продуманий підбір керівних кадрів, завищені планові завдання – все це було характерним для державно-бюрократичних структур управління цивільним морським суднобудуванням.

У січні 1933 р., підбиваючи загальні підсумки реалізації планових завдань, ЦК ВКП(б) констатував “успішне виконання п'ятирічного плану за чотири роки”. По морському суднобудуванню відзначалося виконання плану з валової продукції на 128,1% [8, с. 63]. Перевиконання п'ятирічного

плану з морського суднобудування можна вважати першою спробою фальсифікації офіційними органами планових підсумків і подання бажаного за дійсне. П'ятирічна програма суднобудування була далекою від виконання, про що свідчать статистичні дані заводів “Південного регіону”. До початку 1932 р. миколаївський суднобудівний завод ім. А. Марті виконав програму будівництва транспортних суден на 71,5%, із загальною вантажністю 49,5%; відповідно, Севморзавод – на 57% від плану та з 49,3% вантажності [7; 9].

За 1928–1932 рр. суднобудівні підприємства передали замовникам усього 78 морських транспортних суден загальною вантажністю 240 тис. т, або 36–40% від запланованого. Одночасно за роки першої п'ятирічки Радянський уряд придбав за кордоном для цивільного флоту 58 суден вантажністю близько 260 тис. т. Отже, суднобудівна промисловість СРСР у розглянутий період забезпечила тоннаж морського транспортного флоту лише на 50% [9; 10].

Проте об'єктивний науковий підхід до процесів, що відбувалися у суднобудуванні України протягом 1928–1932 рр., дозволяє стверджувати: суднобудівні підприємства вийшли з глибокої кризи. У республіці фактично заново була створена дана галузь промисловості, у тому числі й морське цивільне суднобудування. Наведемо статистику, що підтверджує це вихідне положення. Якщо в 1928–1929 рр. обсяг валової продукції (у цінах 1926–1927 рр.) на миколаївських заводах – ім. А. Марті та ім. 61 комунара – склав 16 млн руб., то до січня 1932 р. він сягнув (сумарно) 93,8 млн руб. Відповідно на Севморзаводі: у 1928–1929 рр. – 8,4 млн руб., а до початку 1932 р. – 52,7 млн руб. [7; 8].

У 1932 р. обсяг суднобудівного виробництва СРСР у порівнянні з 1928 р. на заводах морського суднобудування збільшився в 2,56 раза при річних темпах зростання близько 20% [10, с. 63].

На початку 30-х років ХХ ст. здійснюються чергові структурні зміни в управлінні економікою Радянського Союзу. Основним змістом державного регулювання стає жорсткий централізований контроль над виробництвом і розподілом

продукції. Специфіка радянської економіки, заснованої на державній власності, позначається новим терміном – “народне господарство”.

У суднобудівній галузі промисловості попереднє планування “Союзверфь” на другу п’ятирічку (1933–1937 рр.) зводилося до таких показників: побудувати 290 морських вантажних суден загальною вантажністю 1,8 млн т; вантажо-пасажирські судна місткістю 35 тис. т вантажу і 40,5 тис. чол.; 161 траулер, 200 буксирів, 11 криголамів, а також значну кількість суден технічного флоту й катерів [11, с. 171–174]. Статистика демонструє “розмах” планів, без належного наукового обґрунтування.

В офіційно затверджених показниках розвитку суднобудівної промисловості СРСР XVII з’їздом ВКП (б) (лютий 1934 р.) на п’ять років не було кількісних та якісних завдань щодо цивільного морського суднобудування [12, с. 474]. Відсутній був розподіл асигнувань, необхідних для розвитку галузі за роками п’ятирічки; не вказувалася кількість суден, запланованих для будування за регіонами. У перспективних програмних державних документах констатувалися переважно загальні показники: “...тоннаж лише морських транспортних суден, запроектованих для будування у другій п’ятирічці, складає 626 тис. т водотоннажності” [13, с. 54].

У зв’язку з пріоритетністю у новій п’ятирічці програми військового кораблебудування не здійснювалося планування будівництва морських цивільних суден у загальному обсязі щорічного виробництва суднобудівної промисловості. У липні 1933 р. Рада Праці й Оборони прийняла постанову “Про програму військово-морського будівництва на 1933–1937 рр.”, для виконання якої застосовувалися фактично всі потужності суднобудівної промисловості. З 1934 р. морське цивільне суднобудування значно скорочується, сповільнюються темпи будівництва суден.

Зміни у структурі виробничої діяльності суднобудівної промисловості, її “мілітаризація” призводять до чергових організаційних змін у керівництві суднобудуванням. Росте число суб’єктів центрального управління галуззю в СРСР

та УРСР, що тлумачилось як необхідністю звуження підконтрольної сфери управління, так і збільшенням обсягів виробництва, які нібито вимагали жорсткого регулювання.

У квітні 1933 р. в Наркомважпромі (Народному комісаріаті важкої промисловості, організованому замість ВРНГ СРСР у 1932 р.) створюється Головне управління суднобудівної промисловості, згодом поділене на два відділи: Головморпром і Головрїчпром. У 1936 р. з Наркомважпрому було виділено як самостійний Наркомат оборонної промисловості. До його складу увійшов Головморпром як Головне управління суднобудівної промисловості.

У Головморпром із “Союзверфь” перейшли провідні суднобудівні заводи СРСР, серед яких були: миколаївські – ім. А. Марті, ім. 61 комунара і Севастопольський морський завод.

Паралельно з реорганізацією управління суднобудівною промисловістю здійснювався процес реконструкції виробничої бази підприємств. Не зупиняючись детально на цій проблемі (їй буде присвячене окреме дослідження), відзначимо, що реконструкція і технічне переозброєння заводів України, започатковані в період першої п’ятирічки, практично були реалізовані в роки другої п’ятирічки [7, с. 33-34].

Технічна модернізація підприємств сприяла інтенсифікації виробництва. У 1930–1938 рр. миколаївські заводи ім. А. Марті та ім. 61 комунара, орієнтуючись на кращі досягнення світового танкеробудування, створили серію танкерів типу “Эмбанефть” і “Моссовет”. Танкери цих типів мали поздовжню систему набору й дизелі системи “Зульцер”, виготовлені не лише в Німеччині, але й на миколаївському заводі ім. А. Марті. Судна в процесі експлуатації продемонстрували високі технічні і морські якості [14].

На заводі ім. 61 комунара новим типом цивільних суден стали суховантажі першої серії типу “Цюрупа”. У 1932–1934 рр. було спущено на воду великі для свого часу суховантажні судна (кожне вантажністю близько 12 тис. т) другої серії – “Труд” і “Диктатура” (“Пролетарий”). Добудування суховантажів через зрив постачань затягувалося, а з початком війни припинилося взагалі [4, с. 23].

Провідною виробничою спеціалізацією Севастопольського морського заводу у роки другої п'ятирічки стає судноремонт, обсяг якого сягав до 70% планових завдань. Підприємство не припиняло і суднобудівної діяльності: були передані замовнику суховантажі “Рыбинск” (1934 р.), “Сызрань” (1936 р.), створювалися морські буксири, пасажирські катери, криголами [15, с. 47–51].

Одеським заводом ім. А. Марті у 1928–1935 рр. побудовано три серії курортних пасажирських катерів-теплоходів типів: “Заря” (114 брутто рег. т), “Норд” (209 брутто рег. т), “Курортник” (85 брутто рег. т). Одночасно основні виробничі потужності заводу забезпечували ремонт морських суден Чорноморського цивільного флоту [6, с. 69].

У 1933–1937 рр., як зазначалося вище, матеріально-виробничі ресурси суднобудівних заводів України були спрямовані на будівництво військового флоту. Порівняно з першою п'ятирічкою, обсяг цивільного суднобудування скоротився майже у 1,5 раза. Протягом другої п'ятирічки суднобудівними заводами СРСР було побудовано лише 38 транспортних суден сумарною вантажністю до 160 тис. т. І це при тому, що п'ятирічний план передбачав: щорічний випуск морських суден заводами дозволить досягти в 1937 р. сумарної вантажності до 626 тис. т [10, с. 65].

Починаючи з 1933 р., радянське керівництво зорієнтоване на збільшення обсягів цивільного флоту за рахунок закупівлі суден за кордоном. У валовій реєстраційній місткості суден це виражалося у такий спосіб: у 1933 р. – 49 тис. рег. т (придбано за кордоном); у 1934 р. – 77 тис. рег. т; так, у 1935 р. за кордоном було закуплено 50 суден загальною місткістю – 220 тис. рег. т. [16, с. 25].

У роки третьої п'ятирічки (1938–1942 рр.) програми цивільного морського суднобудування ще більше скорочуються. При цьому будівництво морських суден проводиться за “залишковим” принципом, а військове кораблебудування визначило пріоритети виробничої спрямованості усєї промисловості. Потужності суднобудівних заводів використовувалися, в першу чергу, для потреб Військово-Морського Флоту.



На підприємствах України випуск цивільних суден нерідко затигнувся, перетворюючись на “довгобуд”. Для морського торгового флоту переважно добудовувалися судна, спроектовані й закладені до початку п’ятирічки. Так, на Миколаївському суднобудівному заводі ім. 61 комунара рудовози “Полина Осипенко” (колишн. “Строительство”) і “Анатолий Серов” (колишн. “Коллективизация”) було спущено на воду в 1933 і 1934 роках. Однак до складу флоту вони увійшли лише в 1938 і 1939 роках відповідно [4, с. 25].

Велика насиченість військовими замовленнями змушувала миколаївські заводи передавати добудовування суден для цивільного флоту іншим підприємствам: Херсонському заводу ім. Комінтерну, Маріупольському судноремонтному заводу та ін. [17, с. 163]. Це призвело до того, що деякі судна так і не увійшли до лав флоту до початку війни.

Безумовним досягненням суднобудівної промисловості України в ці роки було створення на Миколаївському заводі ім. А. Марті для Головного управління Севморпуті двох криголамів: “Л. Каганович” (у складі флоту з 1939 р.) і “А. Микоян” (введено в експлуатацію після початку війни) водотоннажністю 11 тис. т, двигуни потужністю 10 тис. к.с. Перший криголам будувався 38 місяців. Другий, у зв’язку з перебоями в постачанні обладнання, – 50 місяців. Будівництво криголамів здійснювалося виключно за рахунок матеріалів, механізмів та устаткування підприємств Радянського Союзу [18, с. 112–113].

У роки третьої п’ятирічки свідченням “мілітаризації” суднобудівної промисловості було практичне припинення виробництва цивільних суден. У 1938–1940 рр. (третья п’ятирічка у зв’язку з початком війни не була завершена) заводи здали морському торговому флоту тільки 10 суден вантажністю 37,7 тис. т.

Для уряду СРСР стає традиційною практика поповнення складу морського цивільного флоту за рахунок придбання суден за кордоном. Усього з 1928 по 1940 рр. (протягом трьох п’ятирічок) в іноземних підприємств було закуплено 138 суден загальною вантажністю 521 тис. т. У той же час у СРСР було побудовано 112 суден загальною вантажністю 402,5 тис. т [19].

*Висновки.* Таким чином, неупереджений історичний аналіз виробничих реалій суднобудівної промисловості України дозволяє зробити автору такі висновки: у досліджуваній період підприємства накопичили досвід будівництва різних типів цивільних суден – вантажопасажирських, наливних, службово-допоміжних, криголамів, а також доків. У практику суднобудування запроваджується серійне виробництво. Конструктивною особливістю споруджуваних суден стають пристосування до плавання в умовах криги. Зводяться судна з криговим підсилюванням та посиленими гребними валами і гвинтами. На миколаївському заводі ім. А. Марті освоєно випуск дизельних двигунів. Продукція, що випускалася підприємствами республіки на той час, відповідала рівню світових стандартів. Можна констатувати відмову від практики закушівлі суднового устаткування за кордоном.

У 30-ті роки ХХ ст. реалізується принцип планування як необхідний чинник розвитку суднобудівної промисловості та економіки в цілому. Основний недолік у цьому аспекті полягав у ненауковому підході партійно-радянських управлінських структур до обґрунтування кількісних (статистично-планових) показників загального розвитку суднобудування.

Програми цивільного суднобудування у 30-ті роки ХХ ст. залежали від постійно зростаючого обсягу будівництва підводних човнів, бойових кораблів і допоміжних суден Військово-Морського Флоту. Це негативно вплинуло на джерела поповнення морського торгового флоту: переважало придбання суден в іноземних виробників, як і до революції 1917 р.

Орієнтація на військове кораблебудування як пріоритетне призводить до “мілітаризації” виробничої діяльності підприємств і звуження профільної спрямованості суднобудівної промисловості.

1. *Зубов Б.Н.* Судостроение в годы первых пятилеток / Б.Н. Зубов, А.А. Нарусбаев // Экономика судостроительной промышленности. – 1987. – № 3.
2. Державний архів Миколаївської області (Держархів Миколаївської області), ф. 578, оп. 1, спр. 1008, арк. 53 зв.-54.
3. Десять лет советского судостроения. – Ленинград, 1932.
4. Держархів Миколаївської області, ф. 578, оп. 1, спр. 1008, арк. 53.
5. Корабелы Севастополя. – Ленинград: Судостроение, 1983.
6. *Шевченко Ф.М.* Юбилей Черноморского торгового флота / Ф.М. Шевченко, Н.А. Залеский // Судостроение. – 1985. – № 1.
7. Десять лет советского судостроения. – Ленинград, 1932. – С. 5-7.
8. *Нарусбаев А.А.* Становление отечественного гражданского судостроения / А.А. Нарусбаев // Судостроение. – 1993. – № 11-12.
9. История отечественного судостроения: В пяти томах. / Под ред. акад. И.Д. Спасского. – СПб.: Судостроение, 1996. – Т. 4.
10. Судостроение и судоходство. – 1932. – № 4-5.
11. XVII съезд ВКП(б): Стенографический отчет. – М.: Партиздат, 1934. – С. 474.
12. *Логинов С.П.* Основные вопросы развития судостроения СССР во втором пятилетии / С.П. Логинов // Судостроение. – 1936. – № 1.
13. Держархів Миколаївської області, ф. 578, оп. 1, спр. 803, арк. 48–52 с.
14. *Усольцев В.С.* Построены корабелями Севастополя / В.С. Усольцев. – Севастополь: Ахтиар, 1995.
15. О составе советского торгового флота и его работе в 1935 г. // Судостроение. – 1935. – № 11.
16. *Малярчук А.А.* Верфь на Ингуле / А.А. Малярчук. – Ленинград: Судостроение, 1989.
17. *Плясков Л.А.* Наш Черноморский. 1897–1987 / Л.А. Плясков, Л.М. Кучеренко. – Москва: Мысль, 1989.
18. *Эдлинский С.* Морской транспорт СССР за 40 лет Советской власти / С. Эдлинский // Морской флот. – 1957. – № 7.

Надійшла до редколегії 14.09.2013 р.

*Рецензент: Р.В. Гула, доктор історичних наук, професор кафедри гуманітарних дисциплін, Академії сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.*

**РЫЖЕВА Н.А.  
СОСТОЯНИЕ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В УКРАИНЕ В 30-е годы XX ст.**

Анализируется процесс развития кораблестроительной отрасли Украины в период проведения индустриализации. Определяются основные тенденции развития упомянутой отрасли народного хозяйства Украины в контексте морского гражданского кораблестроения соответственно современным оценочным позициям. Определяется роль данной отрасли в общей индустриализации Юга Украины в 30-х годах XX в.

*Ключевые слова:* кораблестроение, Южные заводы, Николаев, индустриализация Украины.

**Ryzheva N.  
STATE OF SHIPBUILDING INDUSTRY IN UKRAINE IN THE 30-s OF THE XX CENTURY.**

Analyzes the process of the development of the shipbuilding industry in Ukraine during the period of industrialization. Identifies the key trends of the said sectors of the economy of Ukraine in the context of maritime civil shipbuilding according to modern evaluative positions. Defines the role of the sector in the overall industrialization of the South of Ukraine in the 30-s of the XX century.

*Key words:* shipbuilding, South factories, Nikolaev, Ukraine industrialization.