

УДК 94(476+629.08)"1945/1970"

ПОЛОЦКИЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД В 1945—1970 гг.

*Каминский Сергей Александрович,
магистр исторических наук,
старший научный сотрудник Краеведческого музея — филиала НПИКМЗ*

Рассматривается процесс развития Полоцкого авторемонтного завода. На основе анализа письменных источников определяются основные виды деятельности, качество производства на определённых этапах становления.

Ключевые слова: Полоцк, автомобили, Белсельхозтехника, ремонт, предприятие.

С образованием Советского Союза одной из ключевых проблем нового государства было налаживание системы народного хозяйства, в частности, посредством механизации в сфере промышленности, сельского хозяйства и логистики. Внедрение техники требовало немалых средств для поддержания её качественного состояния.

Это коснулось и Полоцкого региона, где в целях совершенствования методов обработки земли и выращивания сельскохозяйственных культур стали внедряться тракторы. Для их обслуживания в 1932 г. на окраине города, в районе Громы, началось строительство ремонтной мастерской. 31 января 1934 г. в Полоцком районе была запущена в эксплуатацию специализированная машинно-тракторная мастерская (МТМ), вскоре ставшая основной ремонтной базой тракторов и сельскохозяйственных машин.

В годы Великой Отечественной войны корпус машинно-тракторных мастерских был уничтожен, а техника изъята немецкими войсками. После освобождения Полоцка от нацистских захватчиков началась незамедлительная работа по восстановлению сельского хозяйства и промышленности, основная программа которой была изложена в Постановлениях СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 г. «О неотложных задачах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации» и от 1 января 1944 г. «О ближайших задачах СНК БССР и ЦК КП(б)Б». К середине июля 1944 г. был избран Полоцкий городской Совет депутатов трудящихся [13, с. 168], который уже в октябре того же года поставил на сессии вопрос о реконструкции мастерской. Первые восстановительные работы были начаты в ноябре 1944 г. Согласно годовому отчёту за 1945 г., мастерская начала функционировать, однако в её ведомстве находилось только здание кладовой и недостроенный главный корпус. В период 1946—1948 гг. в пользу мастерских выделялись средства на строительство главного корпуса МТМ и здание конторы. Руководителем строительной бригады из 19 человек был П. П. Супрунович. Директором предприятия был назначен И. Д. Нитецкий [14, с. 259]. Благодаря автопарку, который включал в себя несколько грузовиков марки «ГАЗ» и один грузовик «Chevrolet» [3, л. 7], машинно-тракторные мастерские осуществляли грузоперевозки и привлекались к лесозаготовке в зимние сезоны. Об этом свидетельствует обращение начальника Полоцкого областного управления сельского хозяйства к директору МТМ тов. Макаренко [6, л. 58]. Также мастерские осуществляли содержание автомобилей и вели подсобное хозяйство, однако эти позиции появляются в отчётах только с 1947 г. В это же время директор мастерских неоднократно обращался в Министерство сельского хозяйства БССР с прошением оказать содействие как в поддержке работы, так и строительстве новых корпусов предприятия [7, л. 69; 8, л. 72].

В 1948 г. МТМ переименовано в межрайонные мастерские капитального ремонта, которые в соответствии с Приказом Министерства сельского хозяйства БССР № 191 от 1 марта 1950 г. были реорганизованы в Полоцкий ремонтный завод. Спустя год, в августе 1951 г., директором нового предприятия стал П. Н. Киселёв. Основные денежные средства в 1949—1950 гг. уходили на строительство зданий, содержание транспорта и приобретение инвентаря. Поскольку деятельность завода охватывала крупный регион, острее стала нехватка кадров. Бывший начальник цеха Ф. Д. Ермак описывал этот период так: «Это было время становления предприятия, не было помещений, не хватало кадров. Корпус ремонта, основная база завода, представлял собой строение без потолка и пола. Всё делали сами. Почти каждую неделю организовывали воскресники, ездили в лес заготавливать пиломатериалы. Сами укладывали из деревянной

шашки полы...» [14, с. 259]. В первые послевоенные годы мастерские пополнялись специалистами, которые были демобилизованы из армии. Среди них Б. С. Морозов, на момент 1967 г. занимавший должность главного механика завода, и Я. Е. Матвеев, который начинал работать в мастерских трактористом-ремонтником ещё в 1934 г. К концу 1951 г. основные работы по строительству ремонтного корпуса близились к завершению, что позволило разместить металлорежущее оборудование и осуществлять более интенсивный ремонт техники. К тому моменту в штат предприятия входило 27 человек [14, с. 259]. Так, осенью 1951 г. коллектив мастерских был сосредоточен на ремонте двигателей и запасных частей для тракторов, а уже в 1952 г. спектр работ затрагивал ремонт и реставрацию автотракторной техники и комбайновых двигателей. Кроме того, заводом было начато освоение производства собственной продукции — тракторной сцепки «С-2У». В декабре 1953 г. развивающийся завод перешёл в ведомство Главного управления ремонтных предприятий Министерства сельского хозяйства БССР. К этому моменту на заводе трудилось 46 человек [12, л. 1]. В 1956 г. завод возглавил новый директор Н. И. Смоликов. Несмотря на то, что к этому времени количество рабочих выросло до 72 человек [5, л. 1], а выработка на одного достигала 2 204,5 руб., в деятельности завода наблюдались значительные недостатки: низкое качество ремонта, отсутствие запчастей, а также изобретательских и рационалистических предложений. По словам руководства, последнее объяснялось небольшими объёмами работ и низкой квалификацией персонала [4, л. 5]. Устранению недостатков способствовало укрепление инженерно-технического сектора.

В 1957 г. разворачивается процесс строительства производственного корпуса. Для поддержки этой работы были созданы специальные бригады по производству оснастки и нестандартного оборудования для новых площадей [14, с. 262]. В следующем году это строительство было завершено. Со 2 июля 1958 г. завод находился в ведении Управления запасных частей и ремонтных предприятий СНХ БССР. В деятельности ремонтных корпусов этот год отмечался как время исправления недостатков, что отражено в материале об истории предприятия в газете «Сцяг камунізма»: «Завод отремонтировал 120 автомобилей, 400 двигателей, произвёл 1 585 сцепок. Количество инженерно-технического персонала увеличилось. Насчитывалось более, чем 90 специалистов... Среднемесячная зарплата рабочего в этот период 864,3 рубля. Был сдан в эксплуатацию 12-квартирный жилой дом...» [15]. В 1959 г. приоритеты в работе завода были сконцентрированы на ремонте автомобилей и автомобильных двигателей, что определило его специализацию и перспективу развития. На основании Постановления СНХ БССР № 1445 от 12 декабря 1959 г. предприятие было переименовано в Полоцкий авторемонтный завод. В этот год производство лишь приумножило успехи, на что указывает увеличение объёма выпускаемой продукции в валовом исчислении, повышение среднегодовой заработной платы до 943,3 руб., а также расширение штата предприятия до 104 работников. К сентябрю завод выполнил восьмимесячный план на 115%. Была построена 25-метровая подвесная дорога для ускорения поставки деталей и установлена вторая поточная линия для сборки двигателей «ЗИЛ—120», механизирована погрузка и разгрузка двигателей, введена новая техника для резки и прессовки металлических деталей [2]. Стабилизация производственного процесса благоприятно сказалась на активности коллектива. Так, в 1959 г. было подано 28 рационализаторских предложений, 20 из которых были внедрены в производственный процесс. Появилась практика перехода работников на отстающие цеха для поддержки в выполнении производственного задания, началось движение за коммунистический труд. Получила развитие культурно-массовая и спортивная работа. Председателем спортивного комитета был избран Г. Л. Королёв. Завод организовал спортивную и хоккейную команду [15, с. 262]. Вместе с положительными аспектами следует выделить и негативные моменты в работе руководства предприятия. Концентрируясь на основной деятельности производства, руководство отставило на второй план жилищно-коммунальный вопрос. С 1956 г. велось строительство 15 объектов, ни один из которых не был сдан. Заселённые ещё в 1955 г. 12-квартирный дом и общежитие не были обеспечены канализацией, не была достроена столовая. Корпус завода по-прежнему не был готов к сдаче государственной комиссии. Тем не менее, в перспективах управление наметило дальнейшее расширение предприятия и строительство двух жилых домов и детского сада [1].

В 1960 г. началось строительство второй очереди завода. Капитальный ремонт двигателей, по примеру передовых ремонтных предприятий Москвы и Ленинграда, начали производить на поточной линии, что позволило сократить количество перевозок деталей. Это существенно повлияло и на производительность труда. Вместо 4—5 двигателей за смену стало возможным собирать 8—10 [15, с. 263]. Дальнейшее развитие получило рационализаторское движение. Согласно данным отчёта, за 1960 г. было внесено 71 предложение и 48 из них были внедрены в производство. Коллектив завода насчитывал 171 рабочего. Рационализатором

был каждый третий работник завода [9]. За год авторемонтным заводом был увеличен объём валовой продукции до 602 тыс. руб., отремонтировано 1 805 двигателей, 326 автомобилей. По данным годового отчёта, план был выполнен сверх меры. Уже в 1961 г. коллектив повысил показатели до 2 602 двигателей и 404 автомобилей. Кроме того, заводом было произведено 1 784 шт. сцепок. С 8 сентября 1961 г. Полоцкий авторемонтный завод вошёл в состав Республиканского объединения «Белсельхозтехника» при Совете Министров БССР. Осенью того же года группой рабочих отдела главного механика при поддержке ИТР был разработан опытный образец установки для мойки покрышек «ВИМ-1140», впоследствии включённый в ассортимент производства предприятия на 3 года [14, с. 263]. В центре внимания руководства было введение в эксплуатацию нового ремонтного корпуса в 1962 г. В феврале 1962 г. на пост директора Полоцкого авторемонтного завода был назначен Е. Ф. Сухоруков. К тому моменту он отработал на заводе 6 лет и занимал должность главного инженера. Приоритетной проблемой нового руководителя стало обустройство и привлечение новой рабочей силы для 2-го ремонтного корпуса. Поскольку ко второй половине года цеха нового корпуса должны были работать на полную мощность, на работу принимают людей, которые нередко вообще не имели никакой специальности. Их обучение велось непосредственно на производстве, с закреплением за опытными станочниками, слесарями и сварщиками. Технические занятия осуществлялись практически всеми ИТР завода [14, с. 263]. В это же время изготавливается образец моечной установки «МД-1». Вопреки сложной ситуации, предприятию удаётся сохранить высокий показатель производительности. За 1962 г. завод отремонтировал 574 машины, 3 356 двигателей и 250 агрегаторов. Своими силами он выпустил 1 778 сцепок для тракторов, 244 моечные машины и 172 моечные установки. По сравнению с 1961 г. объём валовой продукции увеличился в три раза. Трудовой коллектив завод насчитывал около 600 работников, с средней заработной платой в 105 руб. в месяц. На протяжении 1963 г. было освоено производство подвесной дороги «ДП-300» для животноводческих помещений. Спрос на эту продукцию исчислялся 1 000 колхозов и совхозов. Также под руководством директора Е. Ф. Сухорукова главный конструктор завода Б. А. Козлов и термист П. М. Пашкевич изготовили станок для упрочнения коленчатых валов токами высокой частоты. Внедрение восстановительной техники положительно сказалось на сроке службы двигателей и количестве рекламаций заказчиков [14, с. 264]. Улучшение производства привело не только к повышению показателей, но и к росту авторитета предприятия в стране. Оборудование Полоцкого авторемонтного завода поставлялось не только в соседние республики, но и за рубеж: Монголию и Индию [14, с. 264]. В 1964 г. предприятие сдало в эксплуатацию 24-квартирный дом для работников, что частично позволило разрешить социально-бытовые проблемы рабочих. Расширяется количество используемых материалов за счёт изготовления резиновых и пластмассовых изделий [14, с. 264]. К III кварталу этого года завод был признан одним из лучших предприятий в республике [10, л. 13]. К 1965 г. коллектив предприятия осуществлял изготовление конвейеров для ремонта деталей, сварки автомашин и их транспортировки. Особое внимание специалисты уделяли развитию разборочно-моечного участка, где были установлены профильные машины для мойки, стенды для разборки агрегаторов и испытания техники. Постоянно повышалась культура быта и производства авторемонтного завода. Помещения были оборудованы бытовыми комнатами, душевыми, гардеробами и комнатами мастеров. За первую половину 1960-х гг. завод стал одним из ведущих предприятий в своей отрасли. Большой вклад в налаживание производства внёс лично директор Е. Ф. Сухоруков. В период его руководства Полоцкий авторемонтный завод имел высокий показатель объёма производства и расширенную номенклатуру товаров. Не менее важной стала и поддержка инициативы специалистов по внедрению прогрессивных технологий, прототипы которых выделились в виды продукции предприятия. Впоследствии Е. Ф. Сухоруков был назначен управляющим «Треста ремонтных предприятий», образованного в системе республиканского объединения «Белсельхозтехника» в 1965 г. В августе 1966 г. вместо него был назначен начальник технического отдела И. С. Бегунов, который должен был продолжить техническое переоснащение завода. За 1966 г. предприятие смогло увеличить объёмы валовой продукции до 5,3 млн. руб. и привлечь массу новых работников. К концу 1966 г. на заводе работало 1 285 человек. Работа предприятия была замечена и вышестоящими органами. В IV квартале 1966 г. завод занял первое место в социалистическом соревновании, 5 работников предприятия получили медали ВДНХ, а директор И. С. Бегунов был награждён медалью «За трудовое отличие» [15].

В 1967 г., в рамках юбилея Октябрьской Социалистической революции, Пленум ЦК КПСС поставил высокие задачи перед трудовыми коллективами. Полоцкий авторемонтный завод начал незамедлительно планировать сроки их выполнения и искать пути оптимизации производства. В первую очередь, предприятие

поставило перед собой цель осуществить план реализации продукции к 7 ноября. Для достижения этой цели было решено снизить себестоимость продукции на 1,5% за счёт внедрения передовых технологий на 3% больше установленной. Уже к маю 1967 г. были зафиксированы положительные тенденции в производстве. Коллектив предприятия освоил производство вагон-домов для мелиораторов и выпустил продукции сверх плана на сумму 46 тыс. руб. Большое значение имел и переход производства на цеховую структуру, способствующую повышению ритмичности и качества выпускаемого ассортимента. В это время предприятие уделяло больше внимание развитию физической культуры. За счёт средств завода был оборудован спортивный зал, футбольное и хоккейное поля. Не теряла актуальности и проблема жилищно-коммунального хозяйства, решение которой виделось в будущем строительстве двух 70-квартирных жилых домов. Высокие показатели работы, внедрение передовых технологий, принятие качественных решений на пользу производства существенно выделяло Полоцкий авторемонтный завод в объединении «Белсельхозтехника». Это стало основанием для решения наградить завод Орденом Трудового Красного Знамени, согласно Указу от 25 мая 1967 г. В торжественной обстановке, 12 июля, награда была вручена коллективу завода вторым секретарём Витебского обкома КПБ, депутатом Верховного Совета БССР В. Б. Труновым. Положительной стороной в развитии коллектива являлся тот факт, что во второй половине 1960-х гг. многие специалисты и руководители предприятия начинали свою карьеру в качестве рядовых сотрудников, что способствовало комплексному пониманию механизма работы завода. Так, например, главный инженер В. М. Ульский начинал свою карьеру в 1952 г. как ученик токаря, а главный механик завода Б. С. Миронов — с должности слесаря.

В 1968 г. коллектив завода начал работу в условиях новой системы планирования и экономического стимулирования, которая наращивала свою эффективность вплоть до окончания седьмой пятилетки. Ежемесячно выполнялись планы выпуска и реализации продукции, задания по росту производительности труда. В 1969 г. коллектив предприятия выполнил план по выпуску валовой продукции за 4 год пятилетки уже к ноябрю [2]. Интенсивное внедрение передовых практик, таких как восстановление блоков автомобилей на спецучастках и изготовление деталей методом литья [11, л. 13, 19], сделало возможным досрочное выполнение пятилетнего плана. К 20 октября 1970 г. сверх плана было выпущено продукции стоимостью 1,6 млн. руб. Выпуск отремонтированных автомашин увеличился в 2,4 раза, двигателей — в 4,5. Производительность труда к концу пятилетки была увеличена на 37,5%. Более 10 работников предприятия получили ордена и медали СССР [14, с. 266—269].

Таким образом, в развитии Полоцкого авторемонтного завода в период 1945—1970 гг. можно выделить следующие этапы:

1) Период 1945—1960 гг., который характеризуется постепенным становлением авторемонтной деятельности. Несмотря на создание Полоцкой ремонтной мастерской после освобождения города, её деятельность была направлена, в первую очередь, на оказание поддержки в восстановлении городской инфраструктуры. Только с начала 1950-х гг., когда мастерская была преобразована в ремонтный завод, работа касалась непосредственно обслуживания техники. Однако послевоенный кризис негативно сказывался на общем процессе развития предприятия. Это проявлялось в нехватке средств и рабочей силы, уровне компетентности работников, а также небольших объёмах ремонта. Тем не менее, увеличение количества задействованных в сельском хозяйстве машин и расширение штата работников за счёт первых подготовленных в обновлённой системе образования специалистов обеспечило положительные тенденции в развитии предприятия в конце 1950-х гг.

2) Период 1960—1970 гг. — это время формирования предприятия и выделения его основной специализации, на основе которой происходит конкретизация целей и задач, а также курса развития производства. К этому периоду завод становится авторемонтным и пополняется специалистами, которые имеют возможность обучать новых работников непосредственно на производстве. Анализируя процесс обслуживания машин и производства деталей, группы инженеров и работников, при поддержке руководителей предприятия, вносят предложения по совершенствованию производства, а также разрабатывают новые образцы техники, производством которых занимается непосредственно авторемонтный завод. Отлаженная работа позволила не только давать высокие экономические результаты, но и поднять качество ЖКХ за счёт создания новой жилплощади. Прделанная в указанный период работа служила гарантией перспективного развития предприятия в последующие годы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Голанд, Г. На полацкім рамонтным / Г. Голанд // Сцяг камунізма. — 1959. — 15 верасня. — С. 2.
2. Зональный государственный архив в г. Полоцке (ЗГАП). — Ф. 1445. Оп. 6. Д. 41.
3. ЗГАП. — Ф. 1445. Оп. 1. Д. 10.
4. ЗГАП. — Ф. 1445. Оп. 1. Д. 23.
5. ЗГАП. — Ф. 1445. Оп. 1. Д. 30.
6. ЗГАП. — Ф. 1445. Оп. 1. Д. 5.
7. Там же.
8. Там же.
9. ЗГАП. — Ф. 1445. Оп. 3. Д. 37.
10. ЗГАП. — Ф. 1445. Оп. 5. Д. 21.
11. ЗГАП. — Ф. 1445. Оп. 6. Д. 55.
12. ЗГАП. — Ф. 1445. О. 1. Д. 22.
13. Корсак, А. И. Жизнеобеспечение населения г. Полоцка в первые послевоенные годы / А. И. Корсак, Е. В. Сумко // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия А, Гуманитарные науки. — 2015. — № 9. — С. 168—173.
14. Огородник, И. А. Главное направление — технический прогресс (к 40-летию треста ремонтных предприятий) / И. А. Огородник, Н. В. Штуро. — Минск: РУП «Научно-практический центр Национальной академии наук Беларуси по механизации сельского хозяйства», 2008. — 349 с.
15. Чарняўскі, Ф. Так пачыналася біяграфія Чырванасцяжнага / Ф. Чарняўскі, М. Сідарэнка // Сцяг камунізма. — 1967. — 13 кастрычніка. — С. 3.