

СПЕЦІАЛІЗАЦІЯ ТА КООПЕРАЦІЯ В МАШИНОБУДІВНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ У 1928–1932 РОКАХ

У статті розкриваються організаційно-економічні відносини між підприємствами, а саме спеціалізація та кооперування в машинобудівному комплексі України 1928–1932 рр. Значна увага приділяється характеристиці позитивного та негативного досвіду галузі. Визначено роль, а також ефективність спеціалізації та кооперування в українському машинобудуванні.

The article is devoted to examination of organizational economic relations such as specialization and cooperation in the machine building complex of Ukraine in the period of 1928-1932. Considerable attention is paid to the characteristics of positive and negative experience of the industry. The role and the effectiveness of specialization and cooperation in Ukrainian machine building is determined

Постановка проблеми у загальному вигляді. Дослідження в даному напрямку були або неповними за територіальним охопленням, або присвячені вивченню окремих вузьких питань.

Висока наукова значимість і недостатня розробленість теми визначають безсумнівну новизну даного дослідження.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Аналізу спеціалізації та кооперації машинобудівного комплексу України в 1920–1930-х роках присвячені праці цілого ряду учених: К.І. Клименко і С.Я. Розенфельда, О.Г. Омаровського, С.М. Мартинюка, О.О. Нестеренко, О.С. Прокопенко, К.Т. Тимошенко, М.А. Уперенко та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однак деякі особливості процесів спеціалізації та кооперації в машинобудуванні України все ще залишаються недостатньо дослідженими.

Постановка завдання – розкрити особливості спеціалізації та кооперації в машинобудівному комплексі України в 1928-1932 рр.

Виклад основного матеріалу дослідження. Машинобудування, як і будь-яка галузь виникає та функціонує відповідно до закону поділу й усуспільнення праці. Сам закон поділу й усуспільнення праці конкретно проявляється в сфері виробництва через форми організації суспільного виробництва – спеціалізацію, концентрацію, кооперацію виробництва. Кожна з них – самостійна форма організації виробництва, хоча вони тісно взаємозалежні й взаємообумовлені.

Спеціалізації та кооперуванню в машинобудуванні України надавалося велике значення (постанова ЦК ВКП(б) від 5 грудня 1928 р. «Про реорганізацію управління промисловістю»). Процес спеціалізації підприємств і посилення виробничих зв'язків між ними супроводжувався чималими структурними змінами.

Протягом 1928-1929 рр. трести, що мали в своєму складі заводи з різним характером виробництва, були реорганізовані на ряд спеціалізованих об'єднань і трестів. Вони постачали свою продукцію для різних галузей народного господарства. Так, Південний машинобудівельний трест, до складу якого належали заводи морського суднобудування – ім. Марті, ім. «61» (Миколаїв), паровозобудівні заводи ХПЗ та ЛПЗ, Торецький завод, інструментальний завод у Харкові і ін., – був розформований і його підприємства ввійшли до складу спеціалізованих об'єднань «Локомотив», «Союзверф», «Котлотурбіна» і ін. [1, сп.3, арк.7].

Кожна з галузей машинобудування розвивалася у важких паливно-сировинних умовах

того періоду характерних для всієї промисловості, недоліку кадрів, труднощів постачання. Крім цього, практично всі галузі зазнавали впливу від змін реконструкцій тих сфер, для яких безпосередньо призначалася їхня продукція.

У перші роки п'ятирічки заводи суднобудування систематично відставали від виробничих завдань внаслідок низьких темпів реконструкції суднобудівних заводів, що негативно позначилися на виконанні виробничих завдань, передбачених планом. Так, Миколаївський завод ім. Марті в 1928-1929 рр. виконав програму випуску продукції лише на 73,6% [2, оп.1, арк.80].

Миколаївський суднобудівний завод ім. А. Марті освоїв виробництво великих лісовозів, рудовозів, нафтовозів вантажністю 7.500-10.000 тонн, 2-палубних вантажних суден. В 1928 р. основною продукцією миколаївського заводу були мости й цистерни, а в 1930 р. у виробництві перебувало 18 суден.[3, оп.2, арк.65]. Про процес концентрації в суднобудуванні говорять такі дані в табл.1.

Таблиця 1

Виробництво продукції ПМТ в млн. крб. та питома вага суднобудівного заводу ім. Марті (Миколаїв) (в цінах 1926/27 р. р.) [4, оп.4, арк.13]

	1927	1928	1929
ПМТ	65,2	83,2	85,3
завод ім. Марті валова продукція	15,5	24,6	34,6
суднобудування	7,2	11,7	20,8
% участі Миколаївського заводу в складі ПМТ	23	28	40
% суднобудування на заводі ім. Марті	47	48	60

Протягом п'ятирічки посилювалася спеціалізація і сільськогосподарського машинобудування. Колективізоване сільське господарство потребувало від заводів сільськогосподарського машинобудування України переключення на виробництво тракторних машин і тракторного причіпного інвентарю. В 1930 р. питома вага випуску машин механічної тяги становила 42,9%, в 1931 р. вона зросла до 74,2%, в 1932 р. – до 87,4% [5, оп.34, арк.1]. Завод «Червона Зірка» – замість кінних соняшникових сіялок, віялок і молотарок, почав спеціалізуватися на виробництві нових типів сіялок (12-рядкові, 24-рядкові, тракторні і ін.), зерноочисних машин тощо [6, оп.4, арк.17, 21]. Питома вага випуску реманенту на механічній тязі в 1928-29 р. складала 6,3%, в 1930 р. – 33,2%, а в 1932 р. – до 80% [7, с.122]. Посилилась концентрація виробництва. Заводи «Жовтневої революції», «Червона зірка», Петровського, «Плуг і молот» давали в 1932 р. 40% продукції цієї галузі в Україні [8, с.4]. Про питому вагу заводів в УТСМ свідчать наступні дані в табл.2.

Таблиця 2

Випуск продукції найбільших заводів сільськогосподарського машинобудування на Україні в 1928/29 – 1929/30 р. р. тис. крб. (в цінах 1926/27 рр.) [6, оп.5, арк.70]

Заводи	1928/29	1929/30	Питома вага в тресті, %	
			1929	1930
«Червона зірка»	22984	46045	22,2	24,4
«Жовтневої революції»	11124	22521	10,7	12
ім. Петровського	8515	14641	8,2	7,8
«Плуг і молот»	3777	7613	3,6	4
Всього по тресту	103535	188354	-	-

З таблиці видно, що питома вага заводів в виробництві продукції змінилась. Відбулося її збільшення на 1932 р. по заводах «Червона зірка» – 2,2%, «Жовтневої революції» – 1,3%, «Плуг і молот» – 0,4%, а по заводу ім. Петровського зменшення на 0,4%.

Відбулося посилення концентрації в порівнянні з дореволюційним періодом. Якщо в 1913 р. вироблялось 914 різних типів і марок машин, то в 1931 р. їх було тільки 104 [9, оп.34, арк.1]. На заводі «Червона зірка» з 21 марки сівалок і молотарок 12 відносилось до сівалок і 9 – до молотарок. В 1928-1932 р. р. проходило скорочення номенклатури виробів заводів при сумарному зростанні виробів [7, с.123].

Транспортне машинобудування України посідало одне з перших місць в галузі. Посилення спеціалізації відбулося в період першої п'ятирічки. Харківський паровозобудівний завод випускав паровози, трактори, дизелі. Він був спеціалізованим машинобудівним заводом. Він планувався як багатогалузеве підприємство і розраховувався на широкий асортимент продукції.

Схожим підприємством по масштабах і обсягу продукції був Луганський паровозобудівний завод, який випускав вагони та невелику кількість паровозів. Він був організований як комбінат, що включав до свого складу металургійний відділ з прокаткою, який повністю забезпечував завод сортовим металом. Питома вага випуску продукції ХПЗ та ЛПЗ в ПМТ складала (табл. 3).

Таблиця 3

Випуск продукції ПМТ за 2 півріччя 1929/30 р. тис. крб.(в цінах 1926/27 рр.) [1, арк.2]

Заводи	Продукція	Питома вага,%
ХПЗ	14696	32,2
ЛПЗ	7479	16,4
Всього по тресту	45642	-

Рівень спеціалізації виробництва, то на Луганському заводі у 1928/29 р. паровозобудування становило 37,1% загальної продукції (14,5% припадало на запасні частини до паровозів, 20,2% – на матеріали для Південьмаштресту) [10, с.16].

Вагонобудування представлено заводами ім. «Правди» та Крюковським. Дніпродзержинський завод ім. «Правди», який в минулому був ремонтним і виконував тільки середній і капітальний ремонт, у роки першої п'ятирічки завод був докорінно реконструйований і розширений. У 1928-29-1930 рр. він випускав невелику кількість 2-вісних критих товарних вагонів, платформи, вагонів для транспортування коксу і проводив ремонт аварійних вагонів, а в 1931 і 1932 р. р. почав спеціалізуватися на виробництві тільки 2 і 4-вісних вагонів [1, оп.11, арк.5].

З року в рік змінювалась частка багатьох видів продукції СКМЗ і НКМЗ. Це зумовлювалося не тільки виконанням певних договірних поставок, а й великою тривалістю виробничого циклу. Питома вага випуску устаткування та обладнання в 1932 р. збільшилася порівняно з 1928 р. (табл. 4).

Таблиця 4

Виробництво встаткування СКМЗ та НКМЗ для важкої промисловості в першій п'ятирічці [11, оп.1, арк.119]

Устаткування	1928 – 1932 р. р.	
	1	2
	Всього, т	Частка в %
Доменне	4109	9,1
Мартенівське	38	0,1
Прокатне	7126	15,8
Дробильно – розмелювальне	—	—
Коксохімічне	—	—
Підйомно-транспортне	6854	15,2
Ковальсько-пресове	3669	8,1

1	2	
Шахтне	679	1,5
Для кольорової металургії	—	—
Гідротехнічне	2059	4,6
Інше	20614	45,6
Всього	45147	100,0

З наведених даних видно, що значну частку у загальному випуску продукції становило тут прокатне, підйомно-транспортне, ковальсько-пресове устаткування. Чільне місце посідало гідротехнічне обладнання. Майже 2/3 її припадало на особливо складну продукцію. В 1931-1932 рр. профіль СКМЗ починає визначатися виробництвом точного устаткування для холодної прокатки й обробки прокату, механізації підприємств кольорової металургії, ковальсько-пресового, гідротехнічного та кранового обладнання. [12, оп.220, арк.71]. У валовому обсязі виробництва питома вага товарної продукції СКМЗ і НКМЗ становила в 1932 р. 68% [12, оп.2, арк.68, 69].

У роки першої п'ятирічки сформувалась нова галузь машинобудування – верстатобудування. У 1929 р. був заснований Союзний «Станкотрест», в який ввійшли такі заводи як «Червоний пролетарій» (Москва), ім. Свердлова (Санкт-Петербург) та «Двигун революції» (Нижній Новгород), а вже в 1930 р. до нього були приєднані ще такі заводи «Самоточка» (Москва), «Комсомолец» (Єгор'євськ), ім. ЦВК металістів (Самара) та Одеський завод ім. Леніна [13, с.11]. Так, про спеціалізацію верстатобудівних заводів свідчать наступні дані (табл.5):

Таблиця 5

Випуск основної продукції заводу ім. Леніна в 1928/29 рр.[14, с.8]

Найменування	Кількість, шт.
Токарні	135
Болторізні	427
Свердлильні	215
Поздовжньо – стругальні	26

Як видно з таблиці, починаючи з 1928 р. завод випускав 4 типи верстатів. У 1932 р. завод зупинив виробництво токарних і збільшив виробництво свердлильних верстатів та болторізних з головкою типу «Лендіс».

В період першої п'ятирічки в машинобудуванні України з'явився новий, один з найбільших верстатобудівних заводів СРСР– Краматорський завод важких верстатів. На виробництво металоріжучих верстатів були переключені такі заводи: Одеський завод ім. Леніна, Харківський завод «Електроверстат», Лубенський завод «Комунар». Всі ці нові заводи, разом з переключеними на виробництво верстатів заводами, стали базою машинобудування на Україні.

Питома вага українського верстатобудування в загальному виробництві Радянського Союзу (по валовій продукції) в 1928/29 рр. становила 16% і поступово збільшувалась [15, с.41].

В період першої п'ятирічки все ще залишалась проблема відсутності самостійної технологічної бази машинобудування з виробництва інструменту, розриву між необхідністю та споживання його, відставання темпів розвитку інструментального виробництва [16, оп.1, арк.7]. Основні недоліки інструментальної бази наступні: виключна розпорошеність виробництва, тобто заводи випускали інструмент «для себе», незадовільна його якість, неякісний метал, малодосвідченість кадрів [16, оп.1, арк.8].

Потреби електрифікації країни висунули необхідність розвитку електромашинобудування. Протягом п'ятирічки було освоєно виробництво нових типів електромоторів і різного енергетичного устаткування. Внаслідок розвитку інших галузей, питома вага продукції електротехнічного машинобудування в машинобудуванні України зменшилась з 9,4% в

1926 р. до 8,8% в 1931 р.[17, с.28]. Випуск продукції заводів галузі надана нижче (табл.6).

У галузі виробництва електроустаткування завод ХЕМЗ опрацював чимало нових конструкцій різних машин та апаратури, раніш імпортованих з-за кордону, які давали більшу економію чорних та кольорових металів і розраховані були на спрощений і вкорочений виробничий цикл. Випущено агрегати на 1000 кВт для Сурамського і Луневського (Урал) перевалу. Далі, випущено мотор-генератори по 4.550 кВт, гідрогенератори – 10 тис. кВт для Алюмінбуду. Засвоєно виробництво спеціального устаткування для вугільної промисловості (вибухово-безпечні мотори, агрегати для шахтового підймання і ін.), для чорної металургії засвоєно виробництво потужних моторів для вальцівних верстатів, повний комплект апаратури для управління блюмінгом.

Таблиця 6

Основна продукція заводів електротехнічного машинобудування в період першої п'ятирічки [18, с.69-81]

Найменування	1928	1929	1930
Турбіни парові, тис. кВт	36	103,5	200
Генератори для паротурбін, тис. кВт	75	137	304

Цілий ряд нових видів продукції засвоїли машинобудівельні заводи загального призначення. Було налагоджено виробництво велосипедів, устаткування для громадського харчування, комунального господарства. Зросла роль заводів загального машинобудування – вагового ім. Старостіна, підйомно-транспортного устаткування ім. Січневого повстання.

Загальне машинобудування обслуговувало гірничо-металургійну, сільсько-господарську, хімічну та сахарну промисловість давши їм продукцію в 1927/28 рр. на 2 млн., 0,7 млн., 2 млн. та 4 млн. крб. відповідно.[5, оп.3, арк.15]. Так, завод ім. Шевченка випускав наступну основну продукцію (табл.7).

Таблиця 7

Випуск продукції заводом ім. Шевченко в 1927/28 р. (в цінах 1926/27 рр.) [6, оп.5, арк.70]

Найменування		тис. крб.
Бурякорізки	«Ч»	2100
	«С»	247
	«Н»	350
	«Т»	0,2
Кукурудзяні молотилки	«У1»	137
	«У2»	120
	«У4»	99

У період 1928-1932 рр. була проведена спеціалізація багатьох підприємств загального машинобудування. До українського тресту – «Укрмашбудтресту» належали заводи, що не мали між собою ніякої виробничої спільності: завод «Червоний Жовтень» (Харків), що виробляв устаткування для цегельних заводів, завод «Ленінська Кузня», що виготовляв головні й допоміжні механізми для річкового суднобудування, завод «Більшовик» і завод ім. Фрунзе, де вироблялася апаратура для цукроварень, устаткування для хлібозаводів [5, оп.3, арк.7].

Спеціалізація та концентрація виробництва в машинобудуванні України сприяла посиленню кооперування.

У період першої п'ятирічки Миколаївський суднобудівний завод ім. Марті був кооперований з рядом заводів «Метиз – об'єднання», які давали йому скріплювальні частини.

Луганський паровозобудівний завод кооперувався з Миколаївським заводом ім. Марті й поставляв сортове залізо та залізо для котлів й сталь.

Торецький теж поставляв вагонне литво та центри, як і Харківський який поставляв

болванки, ковочне литво.

Вагонобудівний Крюківський завод (колишня вагоноремонтна майстерня) кооперувався з вагонобудівними заводами ім. Правди, Тверським. І від них діставав колішні, буфери, стяжі, пружини, тягові гаки тощо.

Заводи Укрсільмашу теж були включені в процес кооперації. Завод «Комунар» м. Харків постачав чавунне литво та колеса Саратовському заводові комбайнів, крім того давав колеса Первомайському заводові. Завод ім. Петровського постачав чавунне литво на завод Старостіна у Херсоні та завод «Плуг і Молот» у Миколаєві. Завод «Червона Зірка» постачав механізми для виробництва бурякокомбайнів на завод «Плуг і Молот». Завод ім. Жовтневої Революції постачав сталеве литво заводові «Плуг і Молот» (Миколаїв) та «Серп і Молот» (Харків).

ХТЗ у 1932 р. було кооперовано з 16-ма заводами по лінії постачання від них карбюраторів, радіаторів, пружин, підшипників, маслянок, різної арматури тощо, що становили близько чверті вартості всього виробництва.

Завод «Червоний Жовтень» (Харків) кооперувався з заводом «Жовтневий Молот» (Чернігів), що випускав комплектні частини до деяких агрегатів цегельних заводів (столи Вальмана). Токарними верстатами та металом завод «Комунар» (Лубни) укомплектовувався зажимними приладами з Конотопського заводу, виковками заводу «Комунар» (Синельникове), кольоровим литвом з заводу ім. Артема (Київ).

Висновки і перспективи подальших розробок. Машинобудівні заводи України мали універсальний характер і виробляли поряд з основною продукцією, питома вага якої в виробництві займала лише 30%-40%, продукцію загального машинобудування (парові котли, насоси, лісопильні рами, двигуни, сільськогосподарські машини, преси, інструмент, устаткування).

Література

1. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), ф.138, оп.11, сп.107, арк.5; оп.13, сп.3, арк.7; спр.7558, арк.2, 3.
2. Державний архів миколаївської області (ДАМО), Р-985, оп.1, спр.750, арк.80.
3. ДАМО, ф.578, оп.2, спр.41, арк. 65.
4. Російський державний архів економіки (РДАЕ), ф.5735, оп.4, спр.19, арк.13.
5. ЦДАВО України, ф.318, оп.3, спр.122, арк.7.
6. ЦДАВО України, ф.40, оп.2, спр.3677, арк.8; оп.4, сп.5931, арк.17, 19, 21; оп.5, спр.1, арк.70.
7. Матеріали першого п'ятирічного плану УРСР. – 187 с.
8. Шляхи розвитку металопромисловості Одеської області в другій п'ятирічці. – Одеса, 1932. – 78 с.
9. Державний архів донецької області (ДАДО), ф. 279, оп.34, спр.499, арк.1.
10. Матеріали к перспективному плану Луганщини. – Луганск, 1929. – 56 с.
11. РДАЕ, ф. 327, оп.1, спр.4, арк.119; спр.6, арк.7, 8.
12. РДАЕ, ф. 8243, оп.220, спр.223, арк.71; оп.2, спр.223, арк. 68, 69.
13. Орган ВК Союза рабочих машиностроительной промышленности // За советскую машину. – 1932. – № 12. – С. 11–18.
14. Айзенштадт Л. А. Очерки по истории станкостроения СССР / Л. А. Айзенштадт. – М., 1957. – 284 с.
15. Мартинюк Ф. М. Машинобудування Української РСР в період соціалістичної індустріалізації / Ф. М. Мартинюк. – К.: Вид-во Київського держуніверситету, 1958. – 211 с.
16. РДАЕ, ф.8081, оп.1, спр.14, арк.7; спр.14, арк.8.
17. Лівшиць Н. Важка промисловість України на XV ювілей Жовтня / Н. Лівшиць // Господарство України. – 1933. – № 12. – С. 18–60.
18. Хейфец Л. Машинобудування у нас і на Заході / Л. Хейфец // Господарство України. – 1930. – № 11–12. – С. 69–81.