

В. В. Запарий, Н. Н. Мельников
СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ТАНКОВОГО ПРОИЗВОДСТВА
НА УРАЛЕ В 1940-е гг.

УДК 94(470.5) «1940»

ББК 63.3(235.55)62

В статье анализируются основные аспекты развития танковой промышленности на Урале в 1940-е гг. Показано становление производства бронетехники накануне и в ходе Великой Отечественной войны. Отражены основные мероприятия, способствовавшие росту выпуска танков в условиях военного времени. Проанализирован противоречивый процесс модернизации танкового производства на уральских заводах, представляющий собой сложный переход от экстенсивных методов к интенсификации труда за счет активного внедрения технических инноваций. Рассмотрены проблемы послевоенного развития уральского танкостроения. Охарактеризован конверсионный процесс и его влияние на динамику развития отрасли. Сделаны выводы о факторах роста танкового производства в военный период (эвакуация оборудования, кадров и внедрение новых технологий). Отражены кризисные явления в развитии танковой отрасли послевоенного периода, выявлены их причины и мероприятия по их устранению.

Ключевые слова: *Урал, танковая промышленность, танки, эвакуация, модернизация, конверсия, кризис*

До конца XX в. танкостроение как отрасль военной промышленности в годы Великой Отечественной войны и первые послевоенные годы практически не привлекало внимания исследователей, поскольку большая часть архивных материалов оставалась для них недоступной. Расширение источниковой базы в 1990-е гг. позволило приступить к подробному изучению процессов, проходивших в танковой промышленности СССР в целом и Урала в частности. На сегодняшний день начинает складываться круг исследователей, изучающих данный вопрос.¹

¹ См.: Танкпром, век XX: история, историография, источники, музейное воплощение. Нижний Тагил, 2013; Танкпром II. Сб. науч. ст. М.; Нижний Тагил, 2014.

Запарий Василий Владимирович — к.и.н., н.с. сектора политической и социокультурной истории Института истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)
E-mail: pantera.zap@gmail.com

Мельников Никита Николаевич — к.и.н., с.н.с. сектора политической и социокультурной истории Института истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)
E-mail: kit2007@el.ru

*Работа выполнена по программе фундаментальных исследований УрО РАН «Урал в социальных трансформациях России XX века: специфика и идентичность исторического процесса» и гранту РГНФ №14-01-00336а «Модернизация танковой промышленности СССР в условиях Великой Отечественной войны»

Советская танковая промышленность стала активно формироваться в 1930-е гг. К 1940 г. все предприятия этой отрасли концентрировались в трех производственных центрах — Ленинграде (тяжелые танки КВ), Москве (легкие танки Т-40) и Харькове (средние Т-34).

После начала Второй мировой войны, в 1940 г., советское руководство принимает решение о существенном расширении производственной базы танкостроения за счет машиностроительных и металлообрабатывающих предприятий Поволжья и Урала. На Сталинградском тракторном заводе (СТЗ) начинается подготовка сборочного производства танков Т-34. Тяжелые танки серии КВ и топливную аппаратуру к дизельным двигателям было решено изготавливать на Челябинском тракторном заводе (ЧТЗ), а корпуса — на заводе № 78 Наркомата боеприпасов (НКБ).² Таким образом, география танковой промышленности страны начинает расширяться за счет формирования двух новых центров по производству танков — в Сталинграде (средние танки) и в Челябинске (тяжелые танки).

Великая Отечественная война серьезным образом изменила находившуюся в стадии формирования структуру танкостроительной

² ОГАЧО. Ф. Р-792. Оп. 1. Д. 57. Л. 59–85; Сперанский А. В. Танковое производство на Урале в XX веке как фактор развития военно-промышленного комплекса СССР // Вестн. Юж.-Урал. гос. ун-та. Сер. Социально-гуманитарные науки. 2013. Т. 13. № 2. С. 55.

отрасли. В течение первых дней войны руководство страны решило значительно расширить восточные центры танковой промышленности за счет местных машиностроительных предприятий и подключения металлургических заводов к изготовлению брони. Применительно к Уралу это решение означало расширение базы и создание в регионе бронепрокатного производства танков КВ.

24–25 июня 1941 г. начинается переброска броневых стана с Кировского завода на Новотагильский металлургический завод (НТМЗ).³ С прибытием оборудования 18 августа 1941 г. в Нижний Тагил начался его монтаж, и менее чем через месяц, 10 сентября, новый стан был введен в эксплуатацию.⁴

В июле 1941 г. приступили к переброске из Мариуполя крупнейшего в СССР броневых стана на Магнитогорский металлургический комбинат (ММК). Вследствие задержки в дороге стан начали монтировать на ММК в конце лета 1941 г. Он был введен в эксплуатацию только в октябре.⁵ В качестве временной замены, пока стан находился в пути и пока его устанавливали, главный механик Магнитогорского комбината Н. А. Рыженко предложил катать броневую лист на обжимном стане — блюминге.⁶ Это было абсолютным нарушением технологии, но в сложившихся условиях это решение создавало единственную возможность начать производство танковой брони.

Из-за нехватки специального оборудования к концу июня 1941 г. не смог наладить корпусное производство завод № 78 НКБ,⁷ а возможностей для его изготовления это промышленное предприятие не имело.

Единственным заводом на Урале, способным в кратчайшие сроки перейти на столь трудоемкий вид работ, был построенный в 1930-е гг. в Свердловске Уральский завод тяжелого машиностроения (УЗТМ). Получив правительственное задание на освоение корпусного производства только в последних числах июня, уралмашевцы уже в августе начали серийный выпуск танковых корпусов.⁸

На Уральском турбинном заводе (Свердловск) было решено развернуть производство

танковых дизелей В-2 для дальнейшей поставки их на ЧТЗ.⁹ Для обеспечения этой программы на Уралтурбомаш был переброшен авиадизельный цех Кировского завода и направлены некоторые представители моторного завода № 75 Наркомата среднего машиностроения (НКСМ). План выпуска мотора В-2 на IV квартал 1941 г. составил 500 шт.¹⁰ Передислокация мощностей Кировского завода продолжалась с 29 июня по 10 августа 1941 г.

Уральский турбинный завод собственной заготовительной базы не имел. В порядке кооперации УЗТМ должен был осуществлять для него термообработку деталей, большую часть литья, производство поковок и штамповок дизельного двигателя. Для этого на УЗТМ перебрали цех цветного литья Кировского завода. Необходимо было завершить установку оборудования к 5 августа (менее чем через месяц), а выпуск силуминовых заготовок начать с 1 сентября 1941 г.¹¹ Но в запланированные сроки завод уложиться не смог и начал выпуск отливок в ноябре 1941 г.¹² Только тогда смог запустить серийное производство двигателей Уральский турбинный завод. В феврале 1942 г. дизельное производство Уралтурбозавода было выделено в самостоятельный завод № 76 Народного комиссариата танковой промышленности (НКТП).

В начале войны резко увеличивается танковое производство на ЧТЗ. Согласно постановлению ГКО, во второй половине июля 1941 г. в Челябинск командирован целый ряд ведущих конструкторов и специалистов Кировского завода по производству танков во главе с заместителем главного конструктора Н. Л. Духовым. Также из Ленинграда было отправлено большое количество специальной оснастки, приспособлений и инструментов, ряд сложных заготовок и деталей танков. Таким образом, ЧТЗ в первые месяцы войны смог резко увеличить выпуск танков — с 21 шт. во II квартале до 75 шт. в III квартале 1941 г., т. е. более чем в три раза.¹³

К осени 1941 г. перемещение оборудования и кадров на Урал в целом было закончено. Уральские заводы приступили к восстановлению переброшенных мощностей. 11 сентября 1941 г. был образован общесоюзный (НКТП)

³ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 106с. Д. 20. Л. 261–263.

⁴ НТГИА. Ф. 196. Оп. 1. Д. 123. Л. 2.

⁵ ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 17. Л. 118.

⁶ См.: Антуфьев А. А. Уральская промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны. Екатеринбург, 1992. С. 124, 125.

⁷ ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 292. Л. 63.

⁸ ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 17. Л. 98–99, 108; Д. 20. Л. 30.

⁹ Там же. Д. 17. Л. 97, 108.

¹⁰ Там же. Л. 122; Д. 71. Л. 2; Ф. Р-1930. Оп. 3. Д. 11. Л. 35, 42.

¹¹ Там же. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 17. Л. 105, 122.

¹² Там же. Д. 67. Л. 298.

¹³ См.: Валеев Р. Р. Рекорды Челябинского тракторного завода // Военно-исторический журнал. 2003. № 3. С. 13–15.

во главе с В. А. Малышевым, сосредоточивший в своих руках управление всей танковой промышленности страны.

В ходе войны география танковой промышленности СССР продолжала меняться, так как противник наступал, создавая угрозу потери всех западных производственных центров. Именно поэтому в восточные регионы, прежде всего на Урал, проходила эвакуация основных мощностей западных танковых предприятий.

В середине сентября 1941 г. начались эвакуационные мероприятия на Украине. К переброске в Нижний Тагил на Уральский вагоностроительный завод (УВЗ) были подготовлены харьковский завод № 183 и бронекорпусной участок Мариупольского завода им. Ильича. Однако в разгар эвакуационных мероприятий Мариуполь захватили немецкие войска. В результате большая часть материалов и оборудования осталась на оккупированной территории, а из 6 344 специалистов в Нижний Тагил было эвакуировано только 732, из них 589 рабочих, занятых на корпусном производстве. Из 12 140 человек, подлежащих эвакуации с Харьковского паровозостроительного завода (ХПЗ), прибыло только 5 234. Всего к концу 1941 г. на УВЗ было направлено 11 тысяч работников с различных предприятий страны. По мере прибытия эвакуированных заводов и соединения их с мощностями УВЗ в ноябре 1941 г. создается новое предприятие — Уральский танковый завод (УТЗ) № 183 во главе с бывшим директором ХПЗ Е. Ю. Максаревым.¹⁴

Московский завод № 37 и кооперированные с ним производства в октябре 1941 г. были эвакуированы и размещены на площадках свердловских заводов им. Воеводина и «Металлист». На объединенном предприятии, получившем название завод № 37 НКТП, было решено продолжить производство легких танков Т-60.¹⁵

В условиях угрозы захвата грузов противником в октябре 1941 г. проходила эвакуация на Урал оборудования Ижорского и Кировского заводов. Все запланированные к переброске мощности и кадры были доставлены до места назначения. Основную часть бронекорпусного производства Ижорского завода

принял УЗТМ (директор Б. Г. Музруков), что превратило его в крупнейшее в стране предприятие по изготовлению танковых корпусов. Часть ижорского оборудования разместили в цехах корпусного производства завода № 78 НКБ, которые были выделены в самостоятельный завод № 200 НКТП.¹⁶

Часть танкового производства Кировского завода и Харьковского моторного завода № 75 принял Челябинский тракторный завод. Возникшее объединенное предприятие, сохранившее название «Кировский завод», возглавил И. М. Зальцман.¹⁷

Таким образом, в результате эвакуации на Урал всех западных танковых заводов начал формироваться новый центр по производству этого вида вооружения. С конца 1941 г. именно уральские металлургические и машиностроительные заводы стали главным фактором оснащения Красной Армии бронетанковой техникой.

После размещения эвакуированных мощностей началась работа по введению их в строй. Постепенно уральские предприятия НКТП выходили на уровень запланированного выпуска продукции. Но во второй половине лета 1942 г. ситуация радикально меняется.

В июле 1942 г., в связи с началом наступления немецко-фашистских войск на Волгу и Северный Кавказ, создается угроза потери СТЗ и кооперированных с ним предприятий. Учитывая, что Сталинградский танковый завод был крупнейшим предприятием по производству среднего танка (в первой половине 1942 г. СТЗ выпустил 2 520 танков Т-34, тогда как УТЗ — только 1 820¹⁸), это ставило действующую армию в очень тяжелое положение.

Допустить подобное было нельзя, и руководство страны приняло решение об увеличении производства танков Т-34 за счет уральских танковых предприятий, что имело далеко идущие последствия. Приказом по НКТП Уралмашу и Кировскому заводу предписывалось в течение августа 1942 г. подготовить производство и с сентября начать выпуск танков Т-34. В целях реализации новой программы на УЗТМ прекращалось производство корпусов КВ и в состав предприятия в качестве филиала включался завод № 37 НКТП. Теперь вся тяжесть обеспечения производства

¹⁴ Коллекция документов Музея Уралвагонзавода. История танкостроения на УТЗ № 183. Т. 2, кн. 1. С. 43.

¹⁵ ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 287. Л. 145; Ф. 161. Оп. 6. Д. 1520. Л. 19.

¹⁶ Там же. Ф. 4. Оп. 31. Д. 286. Л. 225–226.

¹⁷ ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 292. Л. 63.

¹⁸ Коллекция документов Музея Уралвагонзавода. История танкостроения на УТЗ № 183. Т. 2, кн. 1. С. 14.

Таблица 1

РЕЗУЛЬТАТ ВНЕДРЕНИЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ СВАРКИ НА УТЗ № 183 (ПО ОТДЕЛЬНЫМ ОПЕРАЦИЯМ)*

1. Рост производительности труда

Узел корпуса	Количество времени на сварку одной единицы, ч		Рост производительности труда
	Автоматическая	Ручная	
Сектор погона башни	0,79	5,1	в 6,5 раза
Борт с днищами подкрылков	2,50	15,4	в 6,0 раз

2. Сокращение потребности в рабочей силе

Узел корпуса	Количество сварщиков, необходимых для сварки одной единицы		Экономия рабочей силы, %
	Автоматическая	Ручная	
Сектор погона башни	0,07	0,5	86
Борт с днищами подкрылков	0,22	1,4	84

* Коллекция документов Музея Уралвагонзавода. История танкостроения на УТЗ №183. Т. 2. Кн. 1. С. 132.

тяжелых танков корпусами ложилась на завод № 200 НКТП. План выпуска тяжелых танков был значительно сокращен и для Кировского завода, тоже начавшего использовать освобожденные мощности для выпуска средних машин.¹⁹

Сложившаяся ситуация напоминала события конца 1941 г. — начала 1942 г. Необходимо было в экстренном порядке внедрить технологию, изготовить оснастку и наладить серийный выпуск новой продукции. Первоначально танковым заводам не удавалось достигнуть объемов выпуска среднего танка в сроки, установленные НКТП.²⁰ Выход был найден благодаря совершенствованию и интенсификации производственных процессов.

Во-первых, с февраля 1943 г. заводы, осуществляющие корпусное производство, перешли с отливки в песчаную форму на технологию отливки в кокиль (металлическую форму). Благодаря применению кокильного литья производительность увеличилась в 2–3 раза, снизился брак и расход кислорода и ацетилен. Более того, деталь корпуса приобрела более высокие механические свойства, а ее бронестойкость была увеличена на 15 %.²¹

Во-вторых, в течение 1943 г. заводы внедряли в массовое производство автоматическую сварку по методу академика Е. О. Па-

тона (метод был разработан еще в 1940 г.). С одной стороны, метод позволял резко повысить производительность труда за счет увеличения скорости сварки, с другой стороны, сокращал в несколько раз потребность в сварщиках (табл. 1). Приказом наркома танковой промышленности № 200с от 28 марта 1943 г. было определено количество аппаратов автосварки и срок их установки на бронекорпусных заводах наркомата.²²

В-третьих, на заводах стал активно применяться конвейерно-поточный метод производства. Это позволило значительно сократить потребность в рабочих кадрах и облегчить их труд. Была изжита штурмовщина, налажено соблюдение графика. Если в 1942 г. около половины машин изготавливалась в третьей декаде месяца, то в 1943–1944 гг. ритмичность выпуска танков на заводе № 183 была почти идеальной (табл. 2).

Наиболее наглядно результат модернизации танковых заводов можно проследить на примере производства танка Т-34 — единственной модели, выпускавшейся все годы войны. Данные таблицы 3 показывают, что завод № 183 с 1942 г. по начало 1944 г. непрерывно увеличивал выпуск средних танков. При этом если в течение 1942 г. УТЗ выполнял план за счет экстенсивных методов (восстановление эвакуируемых мощностей, привлечение новых работников, расширение станочного

¹⁹ ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 25. Л. 644.²⁰ Там же. Д. 26. Л. 1058–1059, Л. 1173, 1243; Д. 66. Л. 15–16; ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 292. Л. 57; Оп. 7. Д. 311. Л. 46–47.²¹ ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 67. Л. 89, 118, 123–129; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 288. Л. 95.²² ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 36. Л. 407–413; Сперанский А. В. На войне, как на войне. Свердловская область в 1941–1945 гг. Екатеринбург, 2012. С. 46.

Таблица 2

Ритмичность выпуска танков на УТЗ № 183 в 1942–1944 гг., % к итогу*

Декада месяца	1942 г.		1943 г.		1944 г.	
	июль	декабрь	июль	декабрь	июль	декабрь
I	8,0	20,6	27,4	30,6	30,2	31,5
II	36,0	31,4	30,2	30,6	31,3	32,4
III	56,0	48,0	42,4	38,8	38,5	37,1

* Антуфьев А. А. Уральская промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны. Екатеринбург, 1992. С. 174.

Таблица 3

Диманика выпуска средних танков Т-34 на УТЗ № 183 в 1942–1945 гг.*

Период	1942 г.	1943 г.	1944 г.	Первое полугодие 1945 г.
Количество, шт	5684	7466	8421	4310

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 728. Л. 162–164.

парка и т. д.), то с 1943 г., когда эти возможности были исчерпаны, предприятие делает основной акцент на активное внедрение технических инноваций. Это позволяет УТЗ к началу 1944 г. выйти на качественно новый уровень производства, обеспечивающий регулярное выполнение плановых заданий.

После решающих побед Красной Армии летом 1944 г. скорый конец войны стал очевиден, а значит, танковым заводам предстояло столкнуться с проблемой конверсии основного производства. Это заставило многих руководителей предприятий оборонной промышленности задуматься об их будущем после войны.

Нарком танковой промышленности написал директору УЗТМ Б. Г. Музрукову разработать конструкцию установок глубокого бурения и освоить их производство. В декабре 1944 г. директор завода № 183 Е. Ю. Максарев создает группу технологов для возобновления вагонного производства.²³ Дирекция Кировского завода, напротив, не приступила вовремя к работам по реконструкции предприятия для массового выпуска тракторов. Завод, под руководством И. М. Зальцмана начал подготовку тракторного производства только в конце 1945 г. Впоследствии это станет одной из причин невыполнения заводом плана по выпуску основной продукции.²⁴

Реструктуризации подвергся и Наркомат танковой промышленности. 14 октября 1945 г. НКТП был упразднен, а на его базе создан

Наркомат транспортного машиностроения (НКТМ) во главе с В. А. Малышевым.²⁵ Новому ведомству приходилось решать более широкий круг производственных задач, чем НКТП, а его внутренняя организация стала менее централизованной.

В ходе Великой Отечественной войны сложилась материально-техническая и кадровая база уральского танкостроения, произошло его становление и превращение в ведущую отрасль машиностроения. Однако созданное в экстремальных условиях эвакуации, оно постоянно испытывало дефицит квалифицированной рабочей силы, необходимого оборудования и энергии, а также производственных площадей. Станки и оборудование работали на износ. Значительная часть работников страдала от бытовой неустроенности.²⁶

Кроме того, после войны танкопром оказался втянут в работы по созданию ядерного, а затем и ракетного оружия, став «кадровым донором» для этих перспективных отраслей промышленности. Крупнейшие его руководители (включая В. А. Малышева, Б. Г. Музрукова), инженеры (Н. Л. Духов) и квалифицированные рабочие заняли ключевые позиции на предприятиях Первого Главного управления (ПГУ) при Совмине СССР, т. е. в подчиненной Л. П. Берии атомной промышленности. Более того, согласно указу Совмина СССР, предприятия танкопрома активно привлекались к разработке и изготовлению сложнейшего оборудования для атомной промышленности и ракетостроения.²⁷

²³ См.: Ермолов А. Ю. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2009.

²⁴ См.: Шубарина Л. В. Оборонно-промышленный комплекс на Урале: региональный опыт развития 1945–1965 гг. Челябинск, 2011.

²⁵ НТГИА. Ф. Р-417. Оп. 1. Д. 345. Л. 1.

²⁶ См.: Шубарина Л. В. Указ. соч. С. 146.

²⁷ Там же. С. 142.

В послевоенный период множество эвакуированных на Урал квалифицированных рабочих танкопрома, все больше стремились к возвращению на прежние места работы (Харьков, Ленинград, Москва и т. д.). После отмены законов военного времени отъезд на прежнее место жительства стал носить массовый характер, что также вело к ослаблению потенциала танковой промышленности региона. Для предотвращения этой ситуации 7 июля 1945 г. был подписан совместный приказ наркомов внутренних дел и танковой промышленности со ссылкой на распоряжение СНК от 18 июня 1945 г. На основании этого распоряжения администрации заводов НКТП приказывалось в двухмесячный срок произвести отбор паспортов у рабочих и служащих с выдачей удостоверений.²⁸

Однако это не смогло в полной мере повлиять на желание людей вернуться домой. Во второй половине 1945 г. резко возросла текучесть рабочих кадров, в результате чего за весь 1945 г. заводы Наркомата потеряли свыше 40 000 чел.²⁹

Завод № 50 (бывший завод № 37 НКТП), ранее работавший в рамках тесной кооперации с УЗТМ, был переориентирован на мирное производство. Основной продукцией данного предприятия становятся угле- и породопогрузочные машины, а также комплектующие для паровозостроения. Завод № 76, в военное время поставлявший дизели для УЗТМ и для завода № 112 НКТП, тоже изменил свой профиль, сосредоточившись на выпуске промышленных дизелей. После окончания войны был выведен из сферы танковой промышленности Уралмашзавод (приказ НКТП от 16 октября 1945 г.).³⁰ Он прекратил выпуск бронекорпусов для Кировского завода и самоходных артиллерийских установок на базе Т-34. В июне 1945 г. здесь был пущен цех буровых машин, а 7 ноября были собраны первые буровые установки «Уралмаш-1» с условной глубиной бурения около 3 200 м.³¹

С августа 1946 г. челябинский опытный танко-моторный завод (ОТМЗ) № 100, под руководством Ж. Я. Котина перешел в подчинение Кировского завода, получив название «отдел № 4». Когда из завода № 100 был выделен филиал, лучшие кадры и оборудование завода

по инициативе Котина, ставшего его руководителем, были вывезены в Ленинград. Это привело к значительному ослаблению опытных цехов. В июне 1947 г. завод покинул ведущий инженер Н. Л. Духов. Назначенный руководителем КБ № 11 в Сарове, он сосредоточил внимание на работах по созданию ядерного оружия. В конечном итоге ОТМЗ был передан в Министерство транспортного машиностроения и стал активно использоваться для реализации атомного проекта.³²

Упадок опытного танкового производства на Кировском заводе негативным образом сказался и на работе завода № 200. Отсутствие четко установленной номенклатуры изделий, необеспеченность производства нужной технической документацией и техническими условиями со стороны Кировского завода сильно осложняли работу «двухсотого», осваивавшего отливку башен танков Т-54 и ИС-4. Чертежи башни танка Т-54 несколько раз пересматривались из-за недоработок конструкции, изменялся и объем поставок. Слабость завода № 200 усугублялась также отсутствием какой-либо внятной стратегии достижения экономической эффективности производства. Лишь в 1947 г. усилив качественный и количественный состав заводских электросварщиков, завершив строительство зала сварочных машин, дирекция завода сумела интенсифицировать сварку и наладить серийное производство корпусов танков ИС-4 и Т-54.³³

Крупномасштабные трансформации, приведшие к слою устоявшейся за годы войны системы функционирования уральской танковой промышленности, породили кризисные явления. Наряду с невыполнением плана по выпуску валовой и товарной продукции, заводы Министерства тяжелого машиностроения не выполнили план и по всем качественным показателям. В 1946 г. на Кировском заводе средняя выработка на одного рабочего (по сравнению с 1945 г.) снизилась в моторном производстве на 11 %, а в танковом — на 26,5 %. Потери рабочего времени на уральских заводах составили 25 %.³⁴ Все заводы Минтяжмаша дали в I квартале 1946 г. сверхплановых убытков на 60 млн рублей.³⁵

²⁸ ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 62. Л. 665.

²⁹ НТГИА. Ф. Р-417. Оп. 1. Д. 389. Л. 238–261.

³⁰ Там же. Д. 354. Л. 5.

³¹ См.: Неизвестный Уралмаш. Екатеринбург, 2003. С. 308.

³² См.: Шубарина Л. В. Указ. соч. С. 151; ОГАЧО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 794. Л. 50–59.

³³ РГАЭ. Ф. 8798. Оп. 4. Д. 131. Л. 15.

³⁴ См.: Шубарина Л. В. Указ. соч. С. 145.

³⁵ НТГИА. Ф. Р-417. Оп. 1. Д. 390. Л. 237–238.

В послевоенный период Кировский завод должен был вновь начать тракторное производство, организовав выпуск тракторов С-80. Не освобождалось предприятие и от выпуска военной продукции. Свернув к июню 1946 г. производство тяжелых танков ИС-3, завод к сентябрю должен был наладить сборку нового танка ИС-4.³⁶ Кроме того, Кировский завод обязывался выпускать новые двигатели для тяжелых и средних танков Т-54, запчасти к танкам ИС-3, к тракторам С-60 и С-65, поставлять паровозным и вагонным заводам автоцепки и прочие узлы.³⁷

К сожалению, обширная программа военного и гражданского производства на Кировском заводе не была реализована полностью, что объяснялось сокращением государственного финансирования реконструкции завода, неумением руководства предприятия грамотно распоряжаться имевшимися ресурсами. Заметно осложняли выполнение программы и недоработки в конструкции нового тяжелого танка ИС-4.

В письме от 4 ноября 1946 г. нарком В. А. Малышев обвинил директора Кировского завода И. М. Зальцмана в серьезных просчетах в деле руководства предприятием. В письме, в частности, говорилось, что административный корпус завода «заражен духом угодничества и низкопоклонства перед директором завода и старается скрыть от него недостатки и провалы в работе». Отмечались также такие недостатки, как авторитарный стиль руководства, игнорирование экономических проблем предприятия, «штурмовщина», перерасход средств и т. д.³⁸ В результате в июле 1949 г. И. М. Зальцман был снят с занимаемой должности.³⁹ Однако смещение директора не привело к коренному улучшению работы предприятия. Кризис здесь носил системный характер и осложнялся вовлечением лучших специалистов и инженеров в атомную промышленность. Не способствовал интенсификации танкового производства и большой объем заказов по гражданской линии.

Второе крупнейшее предприятие уральской танковой промышленности — УТЗ № 183 — также оказалось в кризисном состоянии,

вызванном переходом к массовому выпуску вагонной продукции. К 1949 г. доля гражданской продукции на предприятии составляла 83 % от общего объема.⁴⁰

Выпуск знаменитых Т-34 в Нижнем Тагиле прекратился в феврале 1946 г., однако танковое производство не было свернуто полностью. Наряду с вагонной продукцией, на заводе стали выпускать новый средний танк Т-54. Благодаря стараниям нового директора И. В. Окунева, в ходе реконструкции, в отличие от челябинского Кировского завода, на УТЗ № 183 удалось сконцентрировать танковое производство в одном месте, оптимизировав его, а также сохранить поточные линии в механических цехах, увеличив мобилизационные возможности предприятия.

В конце 1940-х гг. на фоне разворачивающейся «холодной войны» начался новый виток гонки бронетанковых вооружений. Появление у бывших союзников новейших танков заставило советское руководство свернуть процессы конверсии. В 1948 г. перед танкостроительными предприятиями Урала стояла задача ускорить темпы развертывания производства танков послевоенного поколения, однако ее решение тормозилось техническими и конструктивными дефектами танков Т-54 и ИС-4. Систематические рекламации на поставляемые танки со стороны заказчика в лице Главного автобронетанкового управления (ГАБТУ) серьезно влияли на характер производства.

В конце 1940-х гг. на челябинском Кировском заводе и нижнетагильском УТЗ № 183 сложилась сходная ситуация. Серийное производство недоработанных машин сопровождалось большими потерями от брака и постоянной переделкой дорогостоящей оснастки.

В Челябинске положение усугублялось общей нездоровой обстановкой в административном аппарате. Поэтому программу 1949 г. по выпуску и модернизации ИС-4, а также по производству новых танков ИС-5 продолжали выполнять неритмично, методом «штурмовщины», т.е. работая без выходных и сверхурочно. Неорганизованность и малосерийная сборка по неотработанным техпроцессам приводили к снижению качества продукции.⁴¹ Отсутствие должной экспериментальной и производственной базы танкостроения (мощности

³⁶ См.: Щит и меч Отчизны. Оружие Урала с древнейших времен до наших дней. Екатеринбург, 2008.

³⁷ РГАЭ. Ф. 8798. Оп. 4. Д. 140. Л. 1; Сперанский А. В. Танковое производство на Урале в XX веке... С. 57.

³⁸ См.: Шубарина Л. В. Указ. соч. С. 146.

³⁹ Там же. С. 75, 76.

⁴⁰ См.: Устьянцев С. В., Колмаков Д. Г. Т-54/Т-55. Нижний Тагил, 2006. С. 76.

⁴¹ См.: Шубарина Л. В. Указ. соч. С. 159.

Таблица 3

ПРОИЗВОДСТВО ТАНКОВ НА УРАЛЕ В 1946–1950 ГГ.,* ШТ.

Завод	Танк	1946 г.	1947 г.	1948 г.	1949 г.	1950 г.	Всего
Кировский завод	ИС-3	600	—	—	—	—	600
	ИС-4	—	52	115	12	—	179
	Опытные образцы	—	—	—	—	17**	17
	Всего	600	52	115	12	17	796
УТЗ №183	Т-34	496	—	—	—	—	496
	Т-54	0	22	285	29	423	759
	Всего	496	22	285	29	423	1 255

* Составлено по РГАЭ. Ф. 8798. Оп. 4. Д. 40. Л. 16–18; Д. 95. Л. 13; Д. 154. Л. 11; Д. 202. Л. 18–19; Д. 282. Л. 16.

** Было выпущено 13 танков Т-10 (объект 730) и 4 опытных машины (2 шт. — объект 740 и 2 шт. — объект 750).

в основном использовались на нужды атомной промышленности) и недостаток современного оборудования также усиливали кризисные явления. Танковые цехи занимались случайными работами, а массовый выпуск так и не был налажен.⁴² Кадры челябинского завода стремительно теряли опыт крупносерийного производства.

Несколько лучше развивалась ситуация на Уральском танковом заводе. В 1948 г. УТЗ впервые за послевоенный период выполнил план производства танков, выпустив 285 машин. Однако в январе 1949 г. правительственным постановлением конвейер вновь был остановлен из-за многочисленных жалоб Белорусского военного округа на низкую надежность Т-54.⁴³ Именно по этой причине план 1949 г. так и не был выполнен.

В конце декабря 1949 г. по результатам испытаний улучшенных образцов последовало постановление правительства о принятии на вооружение новой модификации «Т-54

образца 1949 г.». В 1950 г. началось полномасштабное производство танков Т-54: УТЗ выпустил 423 машины вместо запланированных 400. В 1951 г., несмотря на очередную модернизацию башни, было выпущено уже более 800 танков.⁴⁴ Таким образом, окончательная доводка танка Т-54, продолжавшаяся четыре года, была закончена.

Таким образом, в начале 1940-х гг. на Урале был создан производственно-промышленный комплекс предприятий танковой промышленности. В условиях централизованного управления военного времени уральский танкопром испытал череду производственных кризисов и вышел на расчетный уровень выпуска бронетанковой продукции к 1944 г. В послевоенный период происходит завершение структурных преобразований в области управления танковой промышленностью, развившихся в постепенном отказе от чрезвычайной модели и в движении к умеренному централизму мирного времени.

Vasiliy V. Zapariy

Candidate of Historical Sciences, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the RAS (Russia, Ekaterinburg)

E-mail: pantera.zap@gmail.com

Nikita N. Melnikov

Candidate of Historical Sciences, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the RAS (Russia, Ekaterinburg)

E-mail: kit2007@el.ru

⁴² См.: Свирин М. Н. Стальной кулак Сталина: История советского танка: 1943–1955. М., 2006. С. 346.

⁴³ См.: Уралвагонзавод. Екатеринбург, 2001. С. 76.

⁴⁴ Там же. С. 77.

EVOLUTION AND DEVELOPMENT OF TANK CONSTRUCTION INDUSTRY
IN THE URALS IN 1940s

The article analyzes main aspects of the tank construction industry in the Urals in the 1940s. Main accent is made on building up armored vehicles construction capacity on the eve of the Great Patriotic War. The article describes major actions facilitating growth in tanks output under the conditions of war. The author has studied the controversial processes of the tank construction industry modernization at the Urals plants which consisted of a difficult transition from extensive production methods to intensification of work by means of active introduction of technological innovations. The article also gives a review of the postwar development of the Ural tank construction industry. It characterizes the conversion processes and their influence on the industry development dynamics. The author made a conclusion about the factors contributing to the growth of tank construction during the war period (relocation of equipment, personnel issues, and introduction of new technologies). The article also outlines the crisis phenomena in the development of tank construction industry of the postwar period and describes their causes and the correction actions.

Key words: *Ural tank industry, tanks, evacuation, modernization, conversion, crisis*

REFERENCES

- Antufev A. A. *Uralskaya promyshlennost nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Ural industry on the eve of and during the Great Patriotic War]. Ekaterinburg: UrO RAN Publ., 1992, 338 p. (in Russ.).
- Ermolov A. Yu. *Tankovaya promyshlennost SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Tank industry of the USSR in the Great Patriotic War]. Moscow: Litera-S Publ., 2009, 310 p. (in Russ.).
- Neizvestnyy Uralmash [Unknown Uralmash]. Ekaterinburg: Uralskoe literaturnoe agentstvo Publ., 2003, 499 p. (in Russ.).
- Shchit i mech Otchizny. Oruzhie Urala s drevneyshikh vremen do nashikh dney* [Sword and shield of the Fatherland. Weapons Urals from ancient times to the present day]. Ekaterinburg: Raritet Publ., 2008, 466 p. (in Russ.).
- Shubarina L. V. *Oboronno-promyshlennyy kompleks na Urale: regionalnyy opyt razvitiya 1945–1965 gg.* [Military-industrial complex in the Urals: regional development experience 1945–1965]. Chelyabinsk: Uralskaya akademiya Publ., 2011, 282 p. (in Russ.).
- Speranskiy A. V. *Na voyne, kak na voyne... Sverdlovskaya oblast v 1941–1945 gg.* [In war as in war... Sverdlovsk region in 1941–1945]. Ekaterinburg: Sokrat Publ., 2012, 408 p. (in Russ.).
- Speranskiy A. V. *Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya «Sotsialno-gumanitarnye nauki»* (Bulletin of the South Ural State University. A series of “Social sciences and humanities”), Vol. 13, 2013, № 2, pp. 55–58. (in Russ.).
- Svirin M. N. *Stalnoy kulak Stalina. Istoriya sovetskogo tanka 1943–1955* [Stalin’s iron fist. History of the Soviet tanks 1943–1955]. Moscow: Yauza Publ., 2006, 416 p. (in Russ.).
- Tankprom II* [Tankprom II]. Moscow: Nizhny Tagil: OAO «Nauchno-proizvodstvennaya korporatsiya Uralvagonzavod» Publ., 2014. p. 214 (in Russ.).
- Tankprom, vek XX: istoriya, istoriografiya, istochniki, muzeynoe voploshchenie* [Tankprom, the XX century: history, historiography, sources, museum incarnation]. Nizhny Tagil: OAO «Nauchno-proizvodstvennaya korporatsiya Uralvagonzavod» Publ., 2013, 280 p. (in Russ.).
- Uralvagonzavod* [Uralvagonzavod]. Ekaterinburg: Nezavisimyy institut istorii materialnoy kultury Publ., 2001, 239 p. (in Russ.).
- Ustyantsev S. V., Kolmakov D. G. *T-54/T-55* [T-54/T-55]. Nizhny Tagil: Media-Print Publ., 2006, 224 p. (in Russ.).
- Valeev R. R. *Voenno-istoricheskiy zhurnal* (Military History Journal), 2003, № 3, pp. 13–15. (in Russ.).