

УДК 094

# ВКЛАД РЕГИОНАЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ОБОРОННУЮ ИНДУСТРИЮ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА (ПО МАТЕРИАЛАМ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ)

СУПОРТКИН Дмитрий Сергеевич,  
аспирант кафедры конституционного права,  
Юго-Западный государственный университет

**АННОТАЦИЯ.** В статье рассмотрены ключевые события, оказавшие влияние на создание и развитие тяжёлой промышленности в Курской области в послевоенный период. Дана обзорная характеристика оборонных предприятий, выделены основные этапы развития этих заводов. Особое внимание уделено изучению факторов, способствовавших росту производственного уровня предприятий и освоению новых промышленных технологий. Приведена историческая справка об ассортименте выпускавшейся промышленной продукции и ее назначении. Отмечены ударные темпы восстановления экономической и социальной инфраструктуры Курской области.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** промышленное развитие, оборонная промышленность, Курская область, послевоенное восстановление экономики.

**CONTRIBUTION OF THE REGIONAL INDUSTRY TO THE DEFENSE INDUSTRY  
OF THE SOVIET UNION IN THE SECOND HALF OF THE XX CENTURY  
(ON THE MATERIALS OF THE KURSK REGION)**

SUPORTKIN D. S.,  
Postgraduate Student of the Department of Constitutional Law,  
Southwestern State University

**ABSTRACT.** The article considers the key events that influenced the creation and development of heavy industry in the Kursk region in the post-war period. An overview of defense enterprises is given, and the main stages of their development are highlighted. Special attention is paid to the study of factors that contributed to the growth of the production level of enterprises and the development of new industrial technologies. The historical information about the range of manufactured industrial products and their purpose is given. Shock rates of restoration of economic and social infrastructure of the Kursk region are noted.

**KEY WORDS:** industrial development, defense industry, Kursk region, post-war economic recovery.

Вторую половину XX в. можно охарактеризовать как время, оказавшее наиболее сильное влияние на развитие Курского региона. Если до 1917 г. в экономическом отношении он сохранял аграрную специализацию при наличии относительно небольшого числа предприятий, ориентированных на переработку сельскохозяйственной продукции, то с течением времени произошел серьезный индустриальный прорыв. В 1920–1930-е гг. в регионе были заложены основы промышленной инфраструктуры, но вторжение немецко-фашистских захватчиков нанесло серьезный урон его индустриальному потенциалу.

В январе 1946 г. был утвержден Генеральный план формирования инфраструктуры города Курска с перспективой на 25-летний период. Данный документ содержал в себе программу, преследующую цели роста и развития промышленной составляющей региона, создания новых производственных субъектов, открытия необходимых медучреждений, учреждений бытовой и культурно-духовной инфраструктуры. В послевоенные годы был сделан упор на развитие современной машиностроительной промышленности, которой и предстояло стать ведущей.

Региональная промышленность имела большой производственный потенциал и развитые межотраслевые связи, в том числе и с оборонной сферой. На это не в последнюю очередь влияло выгодное географическое положение областного центра, характеризовавшееся близостью к сырьевым базам, наличием транспорта и рабочих кадров. Индивидуальный вклад, внесенный в копилку региональной промышленности, у каждого предприятия был по своему уникален, многие отрасли производства взаимодействовали с оборонной промышленностью, способствуя в послевоенный период восстановлению промышленного потенциала всей страны.

Одним из важнейших промышленных объектов Курской области стало производственное объединение «Прибор», строительство которого развернулось в конце 1950-х гг. Его деятельность оказалась неразрывно связанной с новым подъемом советской авиационной промышленности. В это время были реконструированы старые и построен ряд новых авиационных заводов, активно развивалось приборостроение, проводилась подготовка квалифицированных управленческих, инженерно-технических, рабочих кадров. Эти усилия были направлены на то, чтобы в кратчайший срок освоить разработку и серийное производство нового поколения отечественных самолетов [1, л. 15].

© Супорткин Д.С., 2020

Информация для связи с автором: Kssdjf@mail.ru.

В конце 1950-х гг. особое развитие приобрела реактивная авиация, самолеты которой резко повысили скорость, высоту и дальность полета. С ужесточением требований к техническим характеристикам возникла необходимость в учете новых факторов, влияющих на точность измерения этих параметров, и, как следствие, потребность разработки и серийного производства нового приборного оборудования. Установка подобных систем позволяла повысить надежность взлета, пилотирования и посадки летательных аппаратов [2, л. 54-67].

Для решения важной государственной задачи 18 февраля 1953 г. Совет Министров СССР принял Постановление о строительстве ряда заводов авиаприборостроительной отрасли, в том числе объекта А-156 в Курске [3, л. 74-96]. Руководство строительством было возложено на уполномоченного Министерства авиационной промышленности СССР Л.И. Черняева. Уже летом 1955 г. приказом Минвиапрома был назначен директор строящегося завода и секретарь, третьим в штат зачислили главного бухгалтера. Самыми важными задачами, стоявшими перед руководством строящегося завода, были соблюдение сроков сдачи в эксплуатацию производственных корпусов и набор персонала. Для решения кадровых вопросов руководство завода обратилось с призывом к выпускникам курских школ. Многие из них после окончания учебных заведений с охотой шли работать на промышленные предприятия, приобретали рабочие профессии (токарей, фрезеровщиков, слесарей механосборочных работ, сборщиков авиационных приборов), но полностью ликвидировать недостаток рабочих кадров заводу не удавалось. Кроме того, на предприятии не хватало специалистов руководящего уровня: опытных разработчиков, инженеров, технологов, контролеров службы качества.

В 1960 г. к работе приступили пять цехов завода «Прибор»: инструментальный, механический, гальванический, сборочный, приемо-сдаточный [4, л. 10-21]. Первые изделия Курского завода «Прибор», поставляемые для оборонной промышленности – ТРТВК и ТРТВК-45М (термостаты регуляторов температуры воздуха кабины пилота), были переданы заводу на серийное освоение Раменским приборостроительным заводом (РПЗ). Эти приборы проходили испытания в Раменском, так как в Курске еще не было необходимых условий, производственных площадей и проверочной аппаратуры. Продукция курского предприятия успешно прошла испытания. Термостаты регуляторов температуры воздуха кабины пилота были приняты военными представителями и отправлены заказчику.

Кадровый дефицит и отсутствие опыта сказывались на качестве выпускаемых изделий: производственный брак подчас превышал 50%, и для устранения недочетов в работе организовывались мероприятия по повышению качества, а также издавались приказы, мотивирующие сотрудников к ответственному выполнению производственных работ. В августе 1961 г. на заводе «Прибор» впервые состоялась конференция по качеству, на которой было принято важное решение: исполнитель несет имущественную ответственность за брак. В механическом, инструментальном и сборочном цехах было организовано соревнование по качеству изготавливаемой продукции, лучшим присваивалось звание «Отличник качества Министерства машиностроения СССР». Особо опытным рабочим было доверено работать с личным клеймом.

В 1968 г. было принято решение приступить к выпуску новой разработки – системы автоматической регистрации параметров полета (САПП-12),

которая впоследствии стала самым рентабельным изделием завода и позволила предприятию овладеть системами записи и тестирования военных летательных аппаратов [5, с. 176].

Еще одним крупным предприятием стал Курский электроаппаратный завод (КЭАЗ), основанный 6 ноября 1945 г. Именно тогда Государственным комитетом обороны было принято решение о строительстве в городе Курске завода по изготовлению электротехнических устройств, низко- и высоковольтного оборудования. В течение 1946 г. на месте разрушенных строений Воскресенской церкви и Знаменского мужского монастыря были построены корпуса КЭАЗ. Благодаря ударному труду горожан в сжатые сроки на заводе удалось организовать производство. Первым изделием предприятия стал силовой предохранитель типа НПП-60, не имевший аналогов в стране. Позже КЭАЗ смог наладить серийное производство данных предохранителей.

Как свидетельствуют документы, в 1950 г. главной задачей предприятия являлось исследование и освоение производства защитных электроаппаратов и аппаратов управления. Инженерный состав КЭАЗ разработал изделия АП16 и АП25. Их модификация способствовала созданию уникального изделия (выключателя) – АП50. Первые поставки АП50 на экспорт начались в 1956 г. Одновременно был налажен выпуск линейки новых однополюсных автоматических выключателей – АО15 для промышленного применения, АВ25 – для бытового применения. В 1960 г. КЭАЗ поставил ряд автоматических выключателей на экспорт для оснащения тепловых электростанций. Данные выключатели поставлялись на территорию Ирана, Пакистана, Болгарии и Кубы.

В 1961 г. на КЭАЗ был разработан и начался выпуск автоматического выключателя АК50, применявшегося преимущественно в оборонной промышленности (военном судостроении). Данное изделие встречалось не только на кораблях ВМФ и подводных лодках, но и на гражданских судах, на борту отечественных ледоколов [6, с. 24]. К 1970 г. окончательно сформировалась инфраструктура предприятия, выросли объемы производимой продукции, было освоено производство ряда новых изделий. КЭАЗ занял достойное место в числе крупнейших заводов СССР. На предприятии в это время трудилось около 4 тыс. человек. В условиях новых экономических отношений, 26 ноября 1992 г., КЭАЗ был преобразован в акционерное общество, состоялось решение о приватизации завода. Но в это же время осваивались новые технологии, что позволило расширить ассортимент продукции и занять своё место на рынке. Несмотря на нестабильную обстановку в политике и экономике, предприятие осталось работоспособным, а его продукция востребованной.

11 января 1950 г. было принято постановление Совета Министров СССР о создании завода «Электроагрегат», а через год начались строительные работы по закладке его помещений. Проектирование всех сооружений было доверено Харьковскому заводу, а строительство – Московскому гидроэнергетикотехнологическому заводу. В феврале 1953 г. на новом предприятии сошёл с конвейера первый агрегат АПГ-15, а с 1954 г. начался серийный выпуск электростанций. С начала своей деятельности предприятие находилось в тяжёлом положении, существовали проблемы с энергоснабжением. Во время строительства у предприятия имелась электростанция мощностью 60 кВт, позволявшая заводу работать в три смены. Министерство электротехнической промышленности дало указание построить

локомобильную электростанцию, после чего в распоряжении завода оказалось 250 кВт электроэнергии.

В 1962 г. было завершено строительство третьего корпуса завода, с его сдачей в эксплуатацию закончилось строительство и первой очереди. К 1965 г. на заводе было организовано производство 26 изделий. В ноябре 1967 г. на базе строительного конструкторского бюро (СКБ) был создан Всероссийский научно-исследовательский институт электрических агрегатов (ВНИИЭА). Изготавливаемая продукция в виде передвижных станций и электроагрегатов поставлялась на экспорт в 29 стран [7, л. 52-60].

Для оборонной промышленности «Электроагрегат» разработал и выпустил в серию изделия: УЭМП-100 – передвижная электростанция, смонтированная на автомашине «Урал»; АПЭА-60 – агрегат, предназначенный для питания бортового электрооборудования самолетов; генераторы синхронные; кузова, контейнеры, шасси; преобразователи частоты электромашинные, мощность 20, 30, 60 и 100 кВт. В июле 1988 г., по приказу Министра электротехнической промышленности, предприятие было реформировано в научно-производственное объединение «Электроагрегат» (НПОЭА). В августе 1991 г. решением трудового коллектива было создано акционерное общество «Электроагрегат», основателями которого стали члены трудовых коллективов «КЗПА», «РСУ-2», «СЭМЗ» и «Минэлектротехприбор». Предприятие акционировалось 12 июля 1991 г. одним из первых в Курском регионе и одним из первых в отрасли. 19 апреля 1996 г. на совещании владельцы акций приняли решение о реорганизации в открытое акционерное общество. В условиях жесткой конкуренции предприятие заняло свою нишу на рынке. В ОАО «Электроагрегат» был сделан расчёт на систематическую модернизацию продукции, повышение её качества и потребительских свойств. К числу несомненных заслуг специалистов акционерного общества следует отнести разработку и внедрение широкого ассортимента бесщеточных генераторов от 8 до 1000 кВт [8, л. 57-88].

В июле 1944 г. началось строительство Курского гипсового завода. 26 августа 1946 г. завод был полностью сдан в эксплуатацию. В 1945 г. на территории завода был смонтирован крупногабаритный тяжёлый гипсоварочный котел. Технологический процесс изготовления первых форм гипсоблоков осуществлялся при помощи деревянных ящиков. Изначально на предприятии действовало полукус-

тарное производство, использовались простое оборудование и преимущество ручной труд. С течением времени технология производства в гипсоварочном цехе практически не изменилась. Завод производил формовочный гипс и для оборонной промышленности. Используемый для формовки гипс активно применялся при изготовлении форм для литья цветных металлов и сплавов как в автомобильной, так и в авиационной промышленности.

В 1961 г. Всероссийский Совет народного хозяйства постановил Курскому совнархозу наладить в своём регионе производство подшипников. В 1966 г. началось строительство Государственного подшипникового завода №20, стройплощадка которого была оборудована на окраине города Курска. 6 января 1972 года был подписан акт Государственной комиссии о приемке в эксплуатацию первой очереди Двадцатого государственного подшипникового завода (ГПЗ-20) [9, л. 31]. На предприятии трудилось более 5000 человек. В производственный комплекс ГПЗ-20 (впоследствии – АПЗ-20) входили кузнечное, литейное, штамповочное производства. Предприятие выпускало более 550 типоразмеров подшипников высокого качества. Около 50% выпускаемых подшипников экспортировалось в более чем 35 зарубежных стран, в том числе во все государства СНГ. Для оборонной промышленности среди огромного ассортимента продукции, выпускаемой подшипниковой компанией, имелись и подшипники прецизионные, активно применяемые в авиационной [10, л. 67]. В январе 1989 г. предприятие было передано в долгосрочную аренду трудовому коллективу, в марте 1993 г. преобразовано и получило статус акционерного общества открытого типа, а в 1999 г. – акционерного общества закрытого типа.

Подводя итог, можно сказать, что предприятия Курской области внесли определенный вклад в развитие промышленного потенциала и оборонной индустрии СССР. Изделия, производившиеся на них, находили применение в авиационной, кораблестроительной, танкостроительной, военной энергетике. Последующие десятилетия являлись временем значительного развития региональной промышленности. Трудовым мужеством и самоотверженностью советских людей был заложен прочный промышленный фундамент экономики, позволивший успешно конкурировать с ведущими мировыми державами и надежно обеспечивать оборонную безопасность страны.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Государственный архив общественно-политической истории Курской области (далее – ГАОПИКО). – Ф. П-1. – Оп. 2. – Д. 1348.
2. ГАОПИКО. – Ф. П-1. – Оп. 2. – Д. 2513.
3. ГАОПИКО. – Ф. П-1. – Оп. 2. – Д. 1467.
4. Государственный архив Курской области. – Ф. Р-730. – Оп. 1. – Д. 56.
5. Коровин, В. В. Индустриальный прорыв: промышленность Курской области в 1950–1965 годах [Текст] / В. В. Коровин, Е. А. Головин, А. Н. Манжосов. – Курск : ЮЗГУ, 2015.
6. Бугров, Ю. А. Славное сорокалетие: 40 лет ОАО «Прибор» [Текст] / Ю. А. Бугров. – Курск, 1999. – 144 с.
7. ГАОПИКО. – Ф. П-4971. – Оп. 1. – Д. 76.
8. ГАОПИКО. – Ф. П-1. – Оп. 2. – Д. 5880.
9. ГАОПИКО. – Ф. П-1. – Оп. 2. – Д. 4675.
10. ГАОПИКО. – Ф. П-131. – Оп. 1. – Д. 679.