

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МИКОЛАЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ В. О. СУХОМЛИНСЬКОГО

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

УСИКОВ Олександр Олександрович

УДК 94:338.45(477.73)«1944/1991»

ДИСЕРТАЦІЯ
РОЗВИТОК ПРОМИСЛОВОСТІ МИКОЛАЇВЩИНИ В 1944–1991 рр.

Спеціальність 07.00.01 – історія України

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ О. О. Усиков

Науковий керівник:
Ніколаєв Ігор Євгенович,
доктор історичних наук

Миколаїв – 2018

АНОТАЦІЯ

Усиков О. О. Розвиток промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук (доктора філософії) за спеціальністю 07.00.01 – Історія України. – Миколаївський національний університет імені В. О. Сухомлинського, Миколаїв, 2018.

У **вступі** обґрунтовано доцільність та актуальність теми, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет, територіальні та хронологічні межі, окреслено методологічну основу, наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, подано інформацію про апробацію одержаних результатів, публікації, структуру та обсяг дисертації.

Наукова новизна отриманих результатів зумовлена метою і завданнями, визначеною проблематикою роботи. *Вперше* на засадах переосмислення вітчизняної та зарубіжної історіографії встановлено ступінь наукової розробки проблеми та визначено коло питань, які потребують подальшого поглибленого вивчення; залучено до наукового обігу та комплексно проаналізовано значний масив документальних матеріалів стосовно подолання наслідків війни та початку повоєнної відбудови індустрії Миколаївської області; на основі широкого кола джерел, конкретних і підсумкових даних проаналізовано розвиток промислового сектору Миколаївщини у другій половині 1940-х – першій половині 1960-х рр. із зазначенням прорахунків, недоліків та упущень в генезі даного процесу; комплексно висвітлено організаційні заходи та процес забезпечення виробництва робітничими кадрами з виокремленням даних щодо відтворення, підготовки і використання трудових ресурсів; заповнено соціальні аспекти розвитку промисловості Миколаївщини в другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. *Дістали подальшого розвитку* дослідження щодо впливу на індустріальний розвиток області, як складової

республіканської та загальносоюзної промислової сфери, світової науково-технічної революції, що у свою чергу вимагало змін в суспільно-політичному житті; проаналізовані пріоритети промислового розвитку Миколаївщини в 1985–1991 рр.; охарактеризований вплив адміністративно-командної системи на виробничу діяльність робітництва Миколаївщини. *Уточнені* відомості та зроблені наукові узагальнення щодо процесу формування робітництва Миколаївщини. Окреслено коло питань, які потребують подальшого дослідження.

У **трьох розділах** дисертації проаналізовано й систематизовано історіографію проблеми, джерельну базу, методологію дослідження. Визначено, що попри наявність певної історіографічної традиції, на сьогоднішній день відсутнє комплексне дослідження проблеми промислового розвитку Миколаївщини в 1944–1991 рр. Залучення розлогої джерельної бази та використання усього спектру методологічного інструментарію дозволили дисертанту виконати поставлені завдання.

Досліджено процес відбудови та розвитку промисловості Миколаївщини в повоєнне двадцятиріччя. Встановлено, що протягом двох років після визволення Миколаївщини від німецько-румунської окупації всі підприємства, що існували в 1940 р. знову введені до ладу і почали випускати промислову продукцію. За 1944–1946 рр. промисловість області дала 38% валової продукції щодо 1940 р., при чому основна кількість продукції випущена протягом другого року роботи. У той же час деякі підприємства не виконали план по виготовленню продукції. Це пов'язано з низькою продуктивністю праці і незадовільною організацією виробництва, нестачею робітників.

Констатовано, що протягом першого повоєнного десятиріччя продовжилась відбудова промислової сфери Миколаївщини. За 1946–1955 рр. основні фонди промисловості області зросли більш ніж в три рази, а валова продукція майже в п'ять разів і в 1950 р. перевищила довоєнний

рівень в півтора рази. Суднобудівні заводи не тільки відбудовані, але й реконструйовані, оснащені більш досконалим устаткуванням. Завдяки механізації виробничих процесів і зростанню енергетичних потужностей промислових підприємств продуктивність праці у промисловості наприкінці 1950-х рр. зросла проти довоєнного періоду на 23%. Незважаючи на величезні труднощі перших повоєнних років, завдяки самовідданій праці людей вже в 1946 р. на Миколаївщині діяло 40 підприємств союзного і республіканського підпорядкування, близько сотні підприємств місцевої промисловості. До 1948 р. остаточно відновлені суднобудівні заводи, почалося будівництво кораблів і суден. Наприкінці 1948 р. промислове виробництво Миколаєва досягло довоєнного рівня, а в 1950-ті роки випуск валової продукції промисловості області перевищив рівень 1940 р. на 60%. Одночасно з відновленням здійснювалася реконструкція підприємств, освоювалися нові види промислової продукції. У той же час протягом всього періоду продовжували діяти старі чинники мотивації праці. Навіть на нових напрямках використовувалися методи управління військового часу. Завершилась відбудова зруйнованої індустрії, подальший розвиток регулювався загальносоюзним попитом. Продовжилося хронічне відставання сукупності галузей промисловості групи «Б».

Досліджено промисловість Миколаївщини в умовах адміністративно-господарських реформ другої половини 1950-х – першої половини 1960-х рр. Позитивним результатом економічного розвитку аналізованого періоду, що вказує на появу нових орієнтирів у його функціонуванні, стало деяке поліпшення життєвого рівня робітників. Збільшилися середньомісячна заробітна плата, виплати і пільги з суспільних фондів споживання. Виявилося, що заміна системи примусу системою економічного стимулювання в умовах підтримки обґрунтованою збалансованістю товарної і грошової маси виступає потужним важелем господарського підйому. Обсяг промислового виробництва зріс на 80%, випуск продукції

машинобудування – у два рази, харчової та легкої промисловості – у півтора рази. На суднобудівних заводах створювалися нові зразки і налагоджувався серійний випуск нових типів суден. Увага приділялася технічному прогресу. На підприємствах області освоєно 70 механічних, конвеєрних і потокових ліній, встановлено близько 500 автоматів і напівавтоматів, створено 150 нових машин і механізмів, впроваджено 2 тис. універсальних пристосувань. Впроваджено близько 67 тис. винаходів і вдосконалень, які дали 25 млн. крб. економії.

Досліджено процес створення на суднобудівних заводах Миколаєва головних зразків і налагодження серійного випуску ряду нових типів суден, які відповідали сучасному рівню техніки. Зарубіжні замовлення виконували Чорноморський ремонтно-механічний і інструментальний заводи. Питома вага промисловості Миколаївщини в Південному економічному районі щодо кількості виробничого персоналу, розмірів основних промислових фондів і обсягу валової продукції на середину 1960-х рр. склала від 10 до 13%. Разом з тим, економічне реформування соціалістичної системи господарювання в напрямку розширення товарно-грошових відносин зіткнулося з непередбаченими суперечностями і труднощами. Позитивний ефект від господарських нововведень вийшов короткостроковим, так як не зачепив всі необхідні пласти сформованого суспільно-економічного устрою. Це знайшло підтвердження в неухильному зниженні темпів економічного розвитку і ефективності виробництва в першій половині 1960-х рр. Реформована економіка не змогла забезпечити перехід від переважно екстенсивних до інтенсивних факторів господарського розвитку. Господарський механізм відкидав досягнення науково-технічного прогресу, не створював економічних стимулів інтенсифікації виробництва.

Визначено та охарактеризовано процеси розвитку промислової сфери Миколаївщини в другій половині 1960-х – початку 1990-х рр. Зі скасуванням адміністративно-господарських реформ хрущовської доби,

відновились залежність України від союзного центру та диктату союзних міністерств. Випуск продукції промисловості Миколаївщини збільшився в 1,6 рази, продуктивність праці зросла в 1,4 рази. Машинобудівники області освоїли випуск 170 нових видів машин, здійснено велику програму робіт в галузі науково-технічного прогресу, впроваджено у виробництво 140 нових зразків машин і механізмів, налагоджено виробництво понад 700 нових видів промислової продукції. Введено в дію 88 промислових підприємств і великих цехів. В результаті на початку 1970-х рр. на Миколаївщині діяло близько 1050 підприємств, питома вага важкої промисловості в загальному обсязі виробництва склала 60%. Побудовано ряд потужних кораблів для ВМФ СРСР. Введено в дію нові промислові підприємства. Однак адміністративно-командна система управління не могла не призвести до застою і в промисловості Миколаївщини до середини 1980-х рр. Загальнодержавна економічна криза другої половини 1980-х рр. вдалася взнаки в промисловому секторі Миколаївщини не відразу. На початку 1990-х рр. промислові підприємства Миколаївської області забезпечували до 50% обсягів продукції суднобудування України, близько 90% – державного виробництва газових турбін, 80% – обсягів сировини для виробництва алюмінію – глинозему, 49% – для виробництва хромових і шкіряних виробів. На початку 1991 р. миколаївські порти відкриваються для заходження іноземних суден. Однак хвиля спаду виробництва не могла обминути й Миколаївщину. Вже в першому кварталі 1991 р. кожне друге підприємство області зменшило обсяг виробництва. Особливо болісним становище стало на миколаївських суднобудівних заводах, основним замовником яких виступало Міністерство оборони СРСР. Промисловість області разом з індустрією всієї України в першій половині 1991 р. пройшла «точку неповернення» з радянської системи координат.

Встановлено можливі напрями продовження досліджень за тематикою дисертації: дослідити проблему з позиції усної історії та історії

повсякдення, створити літературні записи ветеранів-робітників промислових підприємств Миколаївщини; більш глибоко вивчити історію військового та цивільно-промислового суднобудування Миколаївщини з поданням окремих нарисів про найбільш важливі кораблі та судна, побудовані на миколаївських суднобудівних заводах; охарактеризувати вплив НТР та впровадження її досягнень у промислове виробництво області.

Ключові слова: УРСР, Миколаївщина, промисловість, повоєнна відбудова, індустрія, суднобудування, трудові ресурси, робітництво

Список публікацій за темою дисертації та відомості про апробацію результатів дисертації

Публікації у наукових фахових виданнях:

1. Усиков О. О. Початок відбудови промисловості Миколаївщини (1944–1945 рр.). *Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського*. Історичні науки: збірник наукових праць / за ред. проф. Миколи Шитюка. № 2 (44), листопад 2017. Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2017. С. 173–178.

2. Усиков О. О. Відбудова промисловості Миколаївщини в 1944–1950 рр. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: ЗНУ, 2017. Вип. 49. С. 53–55. (***Index Copernicus***)

3. Усиков О. О. Розвиток промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр.: історіографія проблеми. *Вісник Луганського національного університету імені Тараса Шевченка*. Історичні науки. 2017. № 9 (314). С. 95–103.

4. Усиков О. О. Промислова сфера Миколаївської області в другій половині 1980-х – на початку 1990-х рр. *Вісник Маріупольського державного університету*. Серія: Історія. Політологія. Збірник наукових праць. Вип. 20. 2017. С. 149–155. (***Index Copernicus***)

5. Усиков О. О. Промисловість Миколаївщини у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. *Емінак: науковий щоквартальник*. 2018. № 1 (21) (січень–березень). Т. 3. С. 78–83. (*Index Copernicus*)

Публікації, що додатково відображають результати дослідження:

6. Усиков О. О. Відтворення робітничих кадрів на Миколаївщині в другій половині 1950-х – першій половині 1960-х рр. *Суспільні науки: сучасні тенденції та фактори розвитку*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 19–20 січня 2018 р.). Одеса: ГО «Причорноморський центр досліджень проблем суспільства», 2018. С. 36–40.

7. Усиков О. О. Становище робітників Миколаївщини в період повоєнної відбудови (1944–1965 рр.). *Історія, проблеми та необхідні умови становлення громадянського суспільства в Україні*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Львів, 26–27 січня 2018 р.). Львів: ГО «Львівська фундація суспільних наук», 2018. С. 80–84.

8. Усиков О. О. Промисловість Миколаївщини в 1965–1991 рр.: людський фактор розвитку *Нове та традиційне у дослідженнях сучасних представників суспільних наук*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 2–3 лютого 2018 р.). Київ: ГО «Київська наукова суспільнознавча організація», 2018. С. 23–27.

9. Усиков О. О. Теоретико-методологічний інструментарій дослідження промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр. *Пріоритетні напрями розвитку суспільних наук у XXI столітті*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Херсон, 16–17 березня 2018 р.). Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 57–60.

10. Усиков О. О. Історія миколаївського суднобудівного заводу «Океан» другої половини 1960-х – першої половини 1980-х рр. *Аркасівські читання: історичні дослідження на сучасному етапі розвитку*

гуманітарної науки: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (27–28 квітня 2018 р.). Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2018. С. 174–176.

SUMMARY

Usykov O. O. The industrial development of the Mykolaiv oblast in 1944–1991. – Qualifying scientific work as a manuscript.

Thesis for the degree of candidate of historical sciences (Doctor of Philosophy) in specialty 07.00.01 – History of Ukraine. – Mykolaiv V. O. Sukhomlynskyi National University, Mykolaiv, 2018.

The introduction substantiates the topic expediency and relevance, formulates the purpose and the tasks, defines the object, the subject, the territorial and chronological boundaries, outlines the methodological basis, the scientific novelty and the practical value of the obtained results, and provides information on the approbation of the obtained results, publications, the structure and the volume of the thesis.

The scientific novelty of the obtained results is predetermined by the purpose and tasks defined by the issues of the work. *It is the first time when* on the principles of national and foreign historiography critical rethinking the degree of the scientific development of the problem has been established and the range of issues requiring further in-depth study is determined; a significant body of documentary materials on overcoming the consequences of the war and the beginning of post-war reconstruction of the industry in the Mykolaiv oblast has been involved in the scientific research and thoroughly analyzed; on the basis of a wide range of sources, specific and final data, the development of the industrial sector of the Mykolaiv oblast in the fourth and fifth five-year plans has been analyzed, indicating the failures, shortcomings and omissions in the genesis of this process; the organizational measures and the process of providing production

by labor force with the identification of data on the reproduction, training and use of labor resources have been comprehensively covered; the gaps in the development of the Mykolaiv oblast industry in the second half of the 1960's and the first half of the 1980's have been filled. The researches of the impact of the world scientific and technological revolution, which in its turn demanded changes in social and political life, on the industrial development of the region as a component of the republican and all-Union industrial sphere *got their further development*; the priorities of the industrial development of the Mykolaiv oblast in 1985–1991 have been analyzed; the influence of the administrative-command system on the Mykolaiv oblast workers' production activity has been described. *The information has been refined and scientific generalizations have been made* as for the process of the Mykolaiv oblast working class formation. The range of issues requiring further research has been outlined.

The historiography of the problem, the source base, the research methodology have been analyzed and systematized **in the three chapters of the thesis**. It is determined that despite the presence of a certain historiographical tradition, nowadays there is no comprehensive study of the problem of the Mykolaiv oblast industrial development in 1944–1991. The use of the wide source base and the entire spectrum of methodological tools allowed the author of the thesis to fulfill the tasks.

The process of the reconstruction and development of the industry of the Mykolaiv oblast in the post-war twenty years has been researched. It was determined that during two years after the liberation of the Mykolaiv oblast from the German-Romanian occupation, all enterprises that existed in 1940 were reintroduced and began to produce industrial products. During 1944–1946, the oblast's industry produced 38% of gross output in comparison with 1940, with the bulk of production being released during the second year of operation. At the same time, some enterprises did not fulfill the plan of manufacturing products. This was

due to a low productivity, unsatisfactory organization of production, and lack of workers.

It was stated that during the first two post-war five-year plans the reconstruction of the industrial sphere of the Mykolaiv oblast continued. For the fourth five-year plan, the fixed assets of the oblast's industry grew by more than threefold, and gross production increased quintuple and in 1950 it exceeded the pre-war level by a factor of one and a half. In the fourth five-year plan shipbuilding yards were not only rebuilt, but also reconstructed, and equipped with more advanced equipment. Due to the mechanization of production processes and the growth of power facilities of industrial enterprises, labor productivity in the industry at the end of the first post-war five-year period increased by 23% against the prewar period. Despite the enormous difficulties of the first postwar years, thanks to the people's selfless work there already were 40 enterprises of union and republican subordination and about a hundred enterprises of local industry in the Mykolaiv oblast in 1946. By 1948 shipbuilding plants had been finally restored, and the construction of ships and vessels began. At the end of 1948, the industrial production of Mykolaiv reached the pre-war level, and in the 1950s, the output of gross industrial product in the region exceeded the 1940 level by 60%. Both the restoration and the reconstruction of enterprises were carried out; new types of industrial products were mastered. At the same time, the old factors of labor motivation continued to operate throughout the period. Methods of military time management were used even in new directions. The reconstruction of the destroyed industry was completed, and further development was regulated by the all-Union demand. The chronic lagging of the set of group "B" industries continued.

The industry of the Mykolaiv oblast under the conditions of administrative and economic reforms of the second half of the 1950s – the first half of the 1960s was examined. Some improvements in the workers' living standards showed a positive result of the economic development of the analyzed period, indicating the

emergence of new guidelines in its functioning. The average monthly earnings, payments and privileges from public consumption funds increased. The replacement of the system of coercion with the system of economic stimulation in the conditions of support of a reasonable balance of commodity and money supply turned out to be a powerful lever of economic recovery. The volume of industrial production grew by 80%, the output of machine-building products went up twice, the output of the food and light industry grew by one and a half times. New samples were created and the serial production of new types of ships was adjusted at shipbuilding yards. Technical progress was paid attention to. 70 mechanical, conveyor and flow lines were mastered, about 500 automatic machines and semi-automatic machines were installed, 150 new machines and mechanisms were created, and 2 thousand universal devices were introduced at regional enterprises. About 67 thousand inventions and improvements, yielding savings of 25 million rubles, were implemented.

The process of creation of the main samples at the Mykolaiv shipyards and the establishment of the serial production of a number of new types of ships corresponding to the modern level of technology were researched. The foreign orders were completed by the Black Sea repair-mechanical and instrumental plants. The goods of the Kirov garment manufacturer and the knitwear factory received consumers' recognition. "Red Sails" plant released over 100 item names. Products of Pervomayskyi Milk-Tinned Plant and Sugar Plant, Mykolaiv Poultry Farm were well-known outside the region. The share of the Mykolaiv oblast in the Southern Economic Region with respect to the number of production personnel, the size of the main industrial funds and the volume of gross output constituted 10-13% by the mid-1960. At the same time, the economic reform of the socialist economic system in the direction of expanding commodity-money relations faced unexpected contradictions and difficulties. The positive effect of the economic innovations turned out to be short-term, since it did not grab all the necessary layers of the established socio-economic system. This was confirmed

by the steady decline in the rates of economic development and production efficiency in the first half of the 1960's. The reformed economy was unable to provide a transition from mostly extensive to intensive factors of economic development. The economic mechanism rejected the achievements of scientific and technological progress, and did not create economic incentives for the production intensification.

The processes of development of the industrial sphere of the Mykolaiv oblast in the second half of the 60's and the beginning of the 90's were determined and characterized. With the abolition of the administrative and economic reforms of the Khrushchev era, Ukraine's dependence on the Union Center and the diktat of the Union ministries renewed. During the eighth five-year period, the output of Mykolaiv's industry grew 1.6 times; the productivity went up 1.4 times. The region's engineers mastered the production of 170 new types of machinery, a large program of work in the field of the scientific and technological progress was implemented, 140 new models of machines and mechanisms were introduced, and more than 700 new types of industrial products were manufactured. During the five-year period, 88 industrial enterprises and large shops were put into operation. As a result, in the early 1970's, about 1050 enterprises operated in the Mykolaiv oblast; the heavy industry share in the total volume of production was 60%. A number of powerful vessels were constructed for the USSR Navy. New industrial enterprises were put into operation. However, the administrative-command management system could not but lead to stagnation in the industry of the Mykolaiv oblast by the middle of the 80's. The national economic crisis of the second half of the 80's was not immediately evident in the industrial sector of Mykolaiv. In the early 1990's, industrial enterprises in the Mykolaiv oblast provided up to 50% of shipbuilding production in Ukraine, about 90% of the state production of gas turbines, 80% of the volume of raw materials for the production of aluminum – alumina, and 49% for the production of chrome and leather products. In early 1991, Mykolaiv ports became open for foreign vessels.

However, the wave of decline in production could not beat Mykolaiv oblast. It was the first quarter of 1991 when every second company in the region reduced its production. The situation at the machine-building enterprises, where the decline in production amounted to 20.8%, became catastrophic. The situation was particularly painful at Mykolaiv Shipbuilding Yards, as their chief customer was the USSR Ministry of Defense. In the first half of 1991 the region industry together with that of all Ukraine passed the “point of non-return” from the Soviet coordinate system.

Possible directions of the further research on the thesis subject have been ascertained: to study the problem from the position of oral history and the history of everyday life, to create literary records of veterans-workers of the Mykolaiv oblast industrial enterprises; to deeper study the history of military and civil shipbuilding of the Mykolaiv oblast with the submission of separate records on the most important ships and vessels built at Mykolaiv shipbuilding yards; to characterize the impact of the scientific and technological revolution and the implementation of its achievements in the industrial production of the region.

Key words: Ukrainian SSR, Mykolaiv oblast, industry, postwar reconstruction, industry, shipbuilding, labor resources, labor force

List of publications on the thesis topic and information on the approbation of the thesis results

Publications in scientific journals:

1. Usykov O. The beginning of the industry reconstruction of the Mykolaiv oblast (1944–1945). *Scientific Bulletin Mykolaiv V. O. Sukhomlynskyi National University*. Historical Sciences: collection of scientific works, ed. prof. Mykola Shytiuk. No. 2 (44), November 2017. Mykolaiv: Mykolaiv V. O. Sukhomlynskyi National University, 2017. P. 173–178.

2. Usykov O. Industry Reconstruction of the Mykolaiv Oblast in 1944–1950. *Scholarly Works of the Faculty of History, Zaporizhzhya National University*. Zaporizhzhya: ZNU, 2017. Vol. 49. P. 53–55. **(Index Copernicus)**

3. Usykov O. Development of the Mykolaiv oblast industry in 1944–1991: historiography of the problem. *Visnyk of Luhansk Taras Shevchenko National University*. Historical sciences, 2017. No. 9 (314). P. 95–103.

4. Usykov O. The Mykolaiv oblast industries in the second half of the 1980's – early 1990's. *Bulletin of Mariupol State University*. Series: History. Political studies. Collection of scientific works. Vol. 20. 2017. P. 149–155. **(Index Copernicus)**

5. Usykov O. Mykolaiv oblast industry in the second half of the 1960's – the first half of the 1980's. *Eminak: scientific quarterly journal*. 2018. No. 1 (21) (January – March). Vol. 3. P. 78–83. **(Index Copernicus)**

Publications that additionally reflect the results of the study:

6. Usykov O. The revival of workers in the Mykolaiv oblast in the second half of the 1950's – the first half of the 1960's. *Social sciences: current trends and development factors*: Materials of the international scientific and practical conference (Odesa, January 20, 2018). Odesa: NGO “Black Sea Center for Research in Society Problems”, 2018. P. 36–40.

7. Usykov O. The Situation of the Workers of the Mykolaiv oblast in the Post-War Restoration Period (1944–1965). *History, Problems and Necessary Conditions for the Establishment of Civil Society in Ukraine*: Materials of the International Scientific and Practical Conference (Lviv, January 26–27, 2018). Lviv: NGO “Lviv Foundation for Social Sciences”, 2018. P. 80–84.

8. Usykov O. The industry of the Mykolaiv oblast in 1965-1991: the human factor of development. *New and traditional in the researches of modern representatives of social sciences*: Materials of the international scientific and

practical conference (Kyiv, February 2–3, 2018). Kyiv: NGO “Kyiv scientific social science organization”, 2018. P. 23–27.

9. Usykov O. Theoretical and methodological toolkit for research of the Mykolaiv oblast industry in 1944–1991. *Priority directions of development of social sciences in the XXI century*: Materials of the international scientific and practical conference (Kherson, March 16–17, 2018). Kherson: Publishing House “Helvetica”, 2018. P. 57–60.

10. Usykov O. The history of the Mykolaiv shipyard “Okean” of the second half of the 1960’s – the first half of the 1980’s. *Arkas readings: historical research at the present stage of the development of the humanities*: materials of the VIII International Scientific and Practical Conference (27–28 April 2018). Mykolaiv: Mykolaiv V. O. Sukhomlynskyi National University, 2018. P. 174–176.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	3
ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1 ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА І МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ	11
1.1. Стан наукової розробки теми	11
1.2. Джерельна база	27
1.3. Теоретико-методологічні засади дослідження	31
РОЗДІЛ 2 ВІДБУДОВА ТА РОЗВИТОК ПРОМИСЛОВОСТІ МИКОЛАЇВЩИНИ В ПОВОЄННЕ ДВАДЦЯТИРІЧЧЯ (1944–1965 рр.) ..	38
2.1. Відновлення промислового потенціалу	38
2.2. Розвиток промислового сектору області у 1946–1955 рр.	48
2.3. Промисловість Миколаївщини в умовах адміністративно- господарських реформ другої половини 1950-х – першої половини 1960-х рр.	74
2.4. Забезпечення виробництва робітничими кадрами: відтворення, підготовка і використання трудових ресурсів	97
РОЗДІЛ 3 ПРОМИСЛОВІСТЬ МИКОЛАЇВЩИНИ В 1965–1991 рр.	117
3.1. Модернізація промисловості в другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр.	117
3.2. Пріоритети промислового розвитку в 1985–1991 рр.	152
3.3. Людський фактор розвитку промисловості Миколаївщини	162
ВИСНОВКИ	171
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	179
СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ	225

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

АН УРСР –	Академія наук Української Радянської Соціалістичної Республіки
АСУВ –	автоматизована система управління виробництвом
ВАКР –	важкий авіаносний крейсер
ВДНГ –	Виставка досягнень народного господарства
ВКП(б) –	Всесоюзна комуністична партія (більшовиків)
ВЛКСМ –	Всесоюзна Ленінська комуністична спілка молоді
ВМТР –	великий морозильний траулер
ВО –	виробниче об'єднання
ВПК –	військово-промисловий комплекс
ВТВР –	Всесоюзне товариство винахідників і раціоналізаторів
ВЦРПС –	Всесоюзна центральна рада професійних спілок
ГЕС –	гідроелектростанція
ДА МВСУ –	Державний архів Міністерства внутрішніх справ України
ДАМО –	Державний архів Миколаївської області
ДКО –	Державний Комітет Оборони
ДТСААФ –	Добровільне товариство сприяння армії, авіації і флоту СРСР
ЕМТ –	Електромортрест
ЕОМ –	електронна обчислювальна машина
ІТП –	інженерно-технічні працівники
КП(б)У –	Комуністична партія (більшовиків) України
КПРС –	Комуністична партія Радянської Союзу
ЛЕП –	лінія електропередач
ЛКСМУ –	Ленінська комуністична спілка молоді України
МГЗ –	Миколаївський глиноземний завод
МКІ –	Миколаївський кораблебудівний інститут

МТС –	машинно-тракторна станція
НВК –	науково-виробничий комплекс
НОП –	наукова організація праці
НТП –	науково-технічний прогрес
НТР –	науково-технічна революція
НТТ –	науково-технічне товариство
ОБМЧ –	Особлива будівельно-монтажна частина
ОРБ –	окремий робітничий батальйон
ПКР –	протичовновий крейсер
РЛС –	радіолокаційна станція
СКБ –	спеціальне конструкторське бюро
СПБ –	Союзне Проектне Бюро
ТЕЦ –	теплоелектроцентрально
УНІТТ –	Українське наукове інженерно-технічне товариство
УРРПС –	Українська республіканська рада професійних спілок
ФЗН –	фабрично-заводське навчання
ЦДАВОУ –	Центральний державний архів вищих органів влади та управління України
ЦДАГОУ –	Центральний державний архів громадських об'єднань України
ЦКБ –	центральне конструкторське бюро
ЦНДІТС –	Центральний науково-дослідний інститут технології суднобудування
ЧСЗ –	Чорноморський суднобудівний завод

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Сучасна історична наука важливого значення надає регіональним студіям, завдяки яким є можливість дослідити розвиток як окремого регіону, так і України в цілому. Нині в умовах проголошеного вищим керівництвом країни курсу на економічні реформи вирішення завдань промислового розвитку є стратегічною потребою сучасної практики державного будівництва. Важливе значення в його здійсненні належить історичній науці, що володіє багатим досвідом минулих поколінь та уроків, винесених з певних прорахунків.

Актуальність роботи зумовлена її науковою і теоретичною цінністю, пізнавальним і практичним значенням. Вивчення історичного досвіду допоможе усвідомити минуле та сприятиме успішному розв'язанню практичних завдань соціально-економічної розбудови Української держави.

Окремі аспекти дослідження тісно пов'язані з економічною історією, предметом якої є господарство як країни в цілому, так і її окремих регіонів в історичному розвитку, різноманітності форм його вияву. Вивчаючи конкретні економічні фактори можна краще зрозуміти сучасні господарські проблеми, прогнозувати їх розв'язання в майбутньому.

Усвідомлення й узагальнення досвіду промислового розвитку окремих регіонів, зокрема Миколаївщини в 1944–1991 рр., має вагоме наукове і практичне значення. Дослідження процесу становлення промисловості Миколаївщини дасть можливість дослідити і глибше усвідомити як загальні закономірності розвитку промислової сфери, так і специфічні умови її практичного здійснення, зважаючи на історичне минуле області. Розгляд регіональної економічної історії не тільки допоможе більш детально дослідити сучасні економічні процеси, визначити варіанти та

альтернативні шляхи розвитку на майбутнє, а й сприятиме більш ефективній реалізації процесів децентралізації влади.

Дослідження новітнього вітчизняного економічного поступу, який розвивається на основі ринкових відносин, потребує розробки та здійснення відповідної економічної та соціальної політики, а в її становленні корисним є досвід історичного минулого як усієї держави, так і окремих її областей.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Обраний напрям дослідження пов'язаний з розробкою планової наукової теми: «Актуальні проблеми історії Півдня України в загальноісторичному вимірі» (державний реєстраційний номер 0115U004380), що здійснюється кафедрою історії навчально-наукового інституту історії, політології та права Миколаївського національного університету ім. В. О. Сухомлинського. Тема дисертації затверджена вченою радою МНУ ім. В. О. Сухомлинського (протокол № 15 від 1 березня 2016 р.) та зареєстрована в Українському інституті науково-технічної інформації за № 0117U005654.

Мета дослідження полягає в тому, щоб на основі опрацювання залучених до наукової роботи історичних джерел і здобутків історіографії об'єктивно й комплексно відтворити розвиток промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр.

Для її реалізації поставлені наступні **дослідницькі завдання**:

- окреслити стан наукового висвітлення теми, специфіку й інформативні можливості джерельної бази, методологічну основу дослідження;
- оцінити процес подолання наслідків війни та повернення до повоєнного мирного розвитку, дослідити генезу промислового сектору області у другій половині 1940-х – першій половині 1950-х рр.;
- розкрити специфічні особливості розвитку промисловості Миколаївщини в умовах адміністративно-господарських реформ другої

половини 1950-х – першої половини 1960-х рр.;

- показати рівень забезпечення виробництва робітничими кадрами в повоєнне двадцятиріччя;
- виокремити модернізаційні процеси в промисловості у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр., сформулювати пріоритети промислового розвитку в 1985–1991 рр.;
- визначити вплив адміністративно-командної системи на виробничу діяльність робітництва в 1965–1991 рр.
- конкретизувати коло питань, які потребують подальшого дослідження.

Об’єкт дослідження – історія формування економічного потенціалу України.

Предмет дослідження – закономірності та специфіка розвитку основних складових компонентів промислової сфери Миколаївщини в 1944–1991 рр.

Хронологічні межі дослідження охоплюють 1944–1991 рр. Досліджуваний період є одним з найбільш продуктивних в розвитку промислової сфери в історії Миколаївщини, його початок знаменують події визволення області від німецько-румунських окупантів та відновлення радянської влади, а верхньою межею стали події розпаду СРСР та утвердження незалежної Української держави.

Територіальні межі дослідження охоплюють сучасну Миколаївську область.

Методологічною основою дослідження є принципи історизму, об’єктивності, системності, плюралізму та антропоцентризму. Серед загальнонаукових методів застосовано аналіз, синтез, історичний і логічний методи, а також метод класифікації. З-поміж спеціально-історичних методів використані проблемно-хронологічний, порівняльно-історичний, метод контекстуальної інтерпретації, статистичний інструментарій, соціометричні

методики.

Наукова новизна отриманих результатів зумовлена метою і завданнями, визначеними проблематикою роботи. Автором зроблено певний внесок у вивчення економічної історії області, введено до наукового обігу нові джерела – документи та матеріали, що зберігаються в центральних та обласному архівах України, матеріали періодичної преси, що дозволило істотно розширити документальну базу дисертації. Вперше зроблена спроба дати об’єктивне, незаангажоване пояснення як вже відомих, так і нововиявлених явищ та фактів розвитку промисловості Миколаївщини.

В дослідженні науковою новизною відзначаються наступні положення:

вперше:

- на основі переосмислення вітчизняної та зарубіжної історіографії встановлено ступінь наукової розробки проблеми та визначено коло питань, які потребують подальшого поглибленого вивчення;
- залучено до наукового обігу та комплексно проаналізовано значний масив документальних матеріалів стосовно подолання наслідків війни та початку повоєнної відбудови індустрії Миколаївської області;
- на основі широкого кола джерел, конкретних і підсумкових даних проаналізовано розвиток промислового сектору Миколаївщини у другій половині 1940-х – першій половині 1960-х рр. із зазначенням прорахунків, недоліків та упущень в генезі даного процесу;
- з’ясовано вплив ідеологічних чинників на розвиток промисловості області;
- комплексно висвітлено організаційні заходи та процес забезпечення виробництва робітничими кадрами з виокремленням даних щодо відтворення, підготовки і використання трудових ресурсів;

- заповнено соціальні аспекти розвитку промисловості Миколаївщини у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр.

дістали подальшого розвитку:

- дослідження щодо впливу на індустріальний розвиток області, як складової республіканської та загальносоюзної промислової сфери, світової науково-технічної революції, що у свою чергу вимагало змін в суспільно-політичному житті;

- аналіз пріоритетів промислового розвитку Миколаївщини в 1985–1991 рр.

- характеристика впливу адміністративно-командної системи на виробничу діяльність робітництва Миколаївщини;

уточнено:

- відомості та зроблені наукові узагальнення щодо процесу формування робітництва Миколаївщини.

- коло питань, які потребують подальшого дослідження.

Практичне значення дослідження полягає в тому, що нагромаджений у праці фактаж, теоретичні положення, висновки, узагальнення і рекомендації, які вона містить, розширюють наукові знання про розвиток промислової сфери Миколаївської області, можуть бути використані під час написання узагальнюючих і спеціальних праць з історії України, навчальних посібників, історико-краєзнавчих досліджень, видання збірок документів та матеріалів, при підготовці лекцій, навчальних курсів, у практичних і семінарських заняттях. Ретроспективний погляд на розвиток промисловості Миколаївщини упродовж 1944–1991 рр. дає можливість розглянути уроки формування та розвитку промислової сфери, визначивши той позитивний досвід, який потрібно взяти на озброєння в сучасний період.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертації обговорювалися на засіданні кафедри історії Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського (протокол № 2 від 14 вересня

2018 р.). Окремі положення наукового пошуку знайшли відображення у доповідях та виступах автора на міжнародній науково-практичній конференції «Суспільні науки: сучасні тенденції та фактори розвитку» (м. Одеса, 19–20 січня 2018 р.), міжнародній науково-практичній конференції «Історія, проблеми та необхідні умови становлення громадянського суспільства в Україні» (м. Львів, 26–27 січня 2018 р.), міжнародній науково-практичній конференції «Нове та традиційне у дослідженнях сучасних представників суспільних наук» (м. Київ, 2–3 лютого 2018 р.), міжнародній науково-практичній конференції «Пріоритетні напрями розвитку суспільних наук у XXI столітті» (м. Херсон, 16–17 березня 2018 р.), VIII міжнародній науково-практичній конференції «Аркасівські читання: історичні дослідження на сучасному етапі розвитку гуманітарної науки» (м. Миколаїв, 27–28 квітня 2018 р.).

Публікації. Основні положення та висновки дисертації викладені у 5 наукових статтях у виданнях, що внесені до переліку наукових фахових видань України, з яких 3 статті у виданнях, які паралельно включені до міжнародних наукометричних баз. Ще 5 наукових публікацій додатково відображають результати дослідження.

Структура та обсяг дисертації зумовлені метою та завданням дослідження. Робота складається з анотації, вступу, переліку умовних скорочень, трьох розділів (10 підрозділів), висновків, списку використаних джерел, списку опублікованих праць за темою дисертації. Загальний обсяг дисертації становить 226 сторінок, з яких основного тексту роботи – 174 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА І МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Стан наукової розробки теми

Під час проведення історичного дослідження першочергового значення набуває аналіз стану наукової розробки теми. Це зумовлено необхідністю систематизації всього наявного наративу, співставлення його змісту і висновків з об'єктивною історичною дійсністю; визначення кола тих питань, які не знайшли достатнього висвітлення в літературі або їх вивчення сфальсифіковано; визначення нових оцінок бачення проблеми на сучасному етапі розвитку історичної науки; обґрунтування перспектив розробки поставленої проблеми і визначення історіографічних уроків.

Об'єктом історіографічного дослідження стали праці істориків, економістів, соціологів, політичних діячів, окремих представників промисловості. Виходячи з цього в конкретно-історичному дослідженні використані дані та методологія цих наук, що забезпечило можливість реалізації при розробці поставлених в дисертації проблем принципу полідисциплінарності в історії.

Весь пласт аналізованої літератури представлений монографічними дослідженнями, дисертаціями і авторефератами дисертацій, матеріалами конференцій, збірниками наукових праць, науковою періодикою стосовно генези промислового розвитку Миколаївщини протягом досліджуваного хронологічного періоду. За походженням вся наявна історіографія представлена трьома видами: радянською, діаспорною, сучасною вітчизняною та зарубіжною. В основу історіографічного аналізу покладений проблемно-хронологічний принцип.

На повоєнний період припадає доба реакції та апогей сталінщини, які сповна відчула на собі тогочасна радянська історична наука. Відновлення наукової роботи відбувалося за схемами «універсального» сталінського підручника «Історія ВКП(б). Короткий курс» і радянським суспільствознавцям не залишалося нічого іншого як звести наукову роботу виключно до коментування, ілюстрування та підтвердження висновків підручника вождя.

Можливість злету історичної науки внаслідок інерційної лібералізації, викликаній підвищенням загального рівня толерантності радянського режиму по відношенню до свого народу в період війни, повністю виключена Постановою ЦК КП(б)У «Про політичні помилки і незадовільну роботу Інституту історії України АН УРСР» від 29 серпня 1949 р. Дана Постанова стала символом чергового погрому всього суспільствознавчого спектру, від якого останні не оговталися аж до середини 1950-х рр. і представляли певний феномен репресованої науки.

В той же час промислова тематика, змалювання повоєнної відбудови радянської індустрії та участь в цьому процесі широких народних верств стала в означений період чи не головним напрямом наукових (наскільки це можна віднести до сталінського періоду) досліджень. Окрім популяризації всенародного піднесення, викликаного вигнанням окупантів та необхідністю посилення патріотичного виховання робітників, велика кількість з яких перебувала більше трьох років під впливом німецької антирадянської та антисоціалістичної пропаганди, замовлення на створення праць з промислової тематики мало далекоглядне стратегічне значення: обґрунтувати продовження використання в мирний час воєнно-економічних методів ведення господарства та низький рівень життя більшості робітників.

Праці перших повоєнних років представляли з себе невеликі брошури публіцистичного характеру та пропагандистського спрямування, в яких змальовувались процеси партійного керівництва відбудовою промисловості

та доводилась перевага соціалістичної економіки та командно-адміністративної системи над ринковими відносинами. В першу чергу це праці Л. Володарського [1], А. Аракеяна [2], П. Зведенюка [3], І. Бойка [4], В. Нижника [5]. В зазначених нарисах наголошено на вихідному рівні, на якому знаходилась економіка звільнених районів, наведені дані про перші успіхи відбудови, постійно акцентується увага на участі комуністів та комсомольців в організації та проведенні соціалістичних перетворень. Змалюванню участі молоді на відбудові радянської індустрії присвячені праці М. Крисюка [6], І. Ніколаєнка [7], В. Бегми [8]. Продовжуючи традиції масового використання дармової безоплатної праці, що характерно для всього періоду радянської історії, ряд брошур пропагували розгортання та посилення соціалістичного змагання під час відбудови індустрії. Зокрема, нариси Ф. Кошелева [9], С. Білоусова [10], І. Іоненка [11].

На сторінках даних праць сюжети, присвячені промисловості Миколаївщини, зустрічаються вкрай опосередковано, незначними вкрапленнями. Обласні мотиви подаються в контексті регіональних, республіканських та загальносоюзних нарисів. До того ж, як правило, вони носять публіцистичний, конспективний характер, написані на вузькій джерельній базі та містять неточні дані і суб'єктивні оцінки. Однак саме ці дослідження розпочали процес нагромадження фактичного матеріалу про розвиток промисловості Миколаївщини, спираючись на який наступні покоління науковців розширювали та поглиблювали розробку даної теми. Зазначені нариси не можуть претендувати на глибоке і всебічне висвітлення проблеми, а подекуди навіть на статус наукових праць, втім вони цікаві введенням в користування маловідомих краєзнавчих фактів. Історіографічну спадщину другої половини 1940-х – першої половини 1950-х рр. необхідно розглядати під кутом серйозної критичної оцінки та аналізу.

Смерть Й. Сталіна, кількарічна боротьба за владу, перемога в ній М. Хрущова та знаковий XX з'їзд КПРС не могли не позначитись на

розвитку історичної науки в країні, де центральний апарат мав необмежену владу та вплив на будь-які процеси. Офіційне визнання наявності значних перегинів та викривлень в суспільно-політичному житті, репресій і відходження від марксистсько-ленінських ідей в сталінську добу, сприяли хоча й частковій, проте лібералізації всіх сфер життя в СРСР.

У той же час демократизація суспільно-політичного життя, особливо в перші роки після XX з'їзду КПРС, сприяла збільшенню творчої свободи істориків. Загальне потепління в національній політиці центру стосовно Української РСР як «другої серед рівних» республік Радянського Союзу та українських радянських істориків зокрема вилилося в заснуванні в 1957 р. «Українського історичного журналу», який став першим фаховим історичним журналом в республіці з середини 1930-х рр. [12, с. 202].

Однією з головних проблем залишалась закритість архівних установ для науковців. А тому часткове відкриття архівів та вільний доступ до несекретних фондів сприяло поживленню наукової роботи. До того ж на допомогу науковцям в 1958 р. започатковано видання архівних путівників. Однак наявність величезної кількості спецфондів та цензурна перевірка записів, зроблених науковцями, значно знизили можливий рівень лібералізації архівних установ.

В хрущовську добу започатковується видання статистичних щорічників, тематичних збірників документів та матеріалів, добірок документів до державних свят та ювілеїв [13]. Не дивлячись на тенденційність та підбір лише «зручних» для режиму документів, подібна практика дещо облегшила роботу науковцям та враховуючи значну обмеженість доступу до архівів стала кроком вперед.

Особливу увагу радянська історіографія хрущовської доби продовжувала приділяти процесам повоєнної відбудови та подальшому індустріальному розвитку, а також ролі та значенню у цих процесах українського робітництва. З'являються перші спроби узагальнення

української радянської історії повоєнного періоду, у тому числі в галузі економічного розвитку [14]. В даних працях знаходимо окремі розрізнені факти по темі промислового розвитку Миколаївської області. З'являються вузькогалузеві та тематичні дослідження окремих складових промисловості та робітництва, що сприяло конкретизації у вивченні закономірностей та особливостей розвитку. Ряд праць промислово-галузевого характеру мали загальнореспубліканський вимір, проте в них наявні цінні фактичні дані по обласній тематиці. Це роботи О. Кудлая [15], О. Мітюкова [16], П. Рудого [17], О. Слуцького [18], І. Старовойтенко [19], В. Чунтулова [20].

Важливим напрямом, який пройшов червоною ниткою крізь все радянське історіописання, став історико-партійний – зображення керівної та спрямовуючої ролі комуністичної партії в процесах відбудови та розвитку радянської індустрії. Змалюванню діяльності місцевих первинних осередків та всієї партійної вертикалі, а також роботи рядових комуністів та їх внеску в розвиток індустрії присвячені праці Б. Корольова [21], дисертація М. Немченка [22], написана на матеріалах південних областей УРСР та дисертація і монографія В. Юрчука [23].

Масове залучення безоплатної праці еволюціонувало на сторінках партійних директив в рух за комуністичну працю. Поодинокі вкраплення миколаївських мотивів виявлені в працях А. Данилича [24], П. Рудого [25], В. Сидоренка [26], А. Ковальчука [27], І. Ніколаєнка [28]. Соцзмагання розглядалося радянськими істориками як здобуток виключно соціалістичної цивілізації та показник підтримки робітництвом партійної доктрини. Однак заангажований підбір фактів, вкрай обмежене коло джерел, зосередження уваги лише на «зручних» галузях важкої промисловості і ігнорування аналізу справ у відстаючих робітничих колективах призводило до суб'єктивних оцінок ролі та значення руху для радянської економіки та суспільства загалом.

Об'єктами досліджень переважної кількості робіт виступали як правило декілька підприємств однієї галузі, територіально охоплюючи межі області або економічного району, хронологічно відносно короткі проміжки часу. Все це призводило до заангажованих висновків, коли наукові праці виступали лише в якості «наукового обґрунтування» використання командно-вольових методів господарювання.

Важливого значення з середини 1950-х рр. радянські історики приділяли вивченню допомоги робітничого класу сільському господарству республіки. Матеріали по Миколаївській області містяться в працях Б. Ковалевського [29], Д. Бекала [30], Є. Гуменюка [31], І. Шульги [32]. Реорганізація МТС, продаж техніки колгоспам, перехід до нової системи заготовок і підвищення закупівельних цін на колгоспну продукцію позитивно оцінюється радянською історіографією. Разом з тим замовчується факт продажу техніки колишніх МТС колгоспам за завищеними цінами, що спричиняло чергове пограбування села з боку радянської держави.

Чи не головною подією соціально-економічного життя другої половини 1950-х – першої половини 1960-х рр. стали реформи М. Хрущова з децентралізації управління промисловістю. Їх впровадження в життя та значення для промислового розвитку на всіх рівнях включаючи обласні, а також вплив на життя і професійну діяльність робітників висвітлені в роботах Г. Александренка [33], І. Прибільського [34], В. Стецюри [35]. З огляду на те, що дані роботи вийшли в період перебування при владі організатора цих реформ М. Хрущова, значення і результати змін значно завищені.

На початку 1960-х рр. в радянській історичній науці починає розроблятися питання зростання культурно-технічного рівня робітників в повоєнне двадцятиріччя. В даний термін радянська наука вкладає сукупність трудових навичок і виробничого досвіду, загальної і спеціальної

освіти, соціального відношення робітників до засобів виробництва, їх культурний кругозір і світогляд, які знаходять своє вираження у виробничій та суспільно-політичній діяльності [36, с. 3]. Першими дисертаційними роботами із зазначеного напрямку стали праці В. Стадника [37], Н. Сущенко [38], В. Хмелевської [39]. Наробок з даної тематики створювався в так званий «період розгорнутого будівництва комунізму», внаслідок чого найважливішим завданням даного етапу проголошувався підйом культурно-технічного рівня всіх робітників до рівня інтелігенції з тим, щоб усунути відмінність між розумовою і фізичною працею.

Таким чином, хрущовська доба і XX з'їзд КПРС сприяли демократизації радянської історичної науки. Почалося більш активне і найголовніше більш об'єктивне дослідження повоєнної відбудови та подальшого промислового розвитку. Однак не дивлячись на часткове пожвавлення наукової роботи, в зазначений період основна маса наукового наративу виходила в центральних союзних та республіканських академічних установах. Все це призводило до вкрай опосередкованого рівня розробки регіональних та обласних мотивів. Науковий фактаж щодо промислового розвитку Миколаївщини розрізнено присутній на сторінках загальносоюзних та республіканських праць. Спеціальних праць, які б охоплювали безпосередньо Миколаївщину не створено.

Дуже слабо вивчалися і висвітлювалися кількісні та якісні зміни у складі робітництва. Змістовних праць з питань формування робітничого класу нараховувалося одиниці, здебільшого вони мали республіканські або загальносоюзні масштаби. Не видавалися праці з історії фабрик і заводів, майже не вивчалися питання матеріального становища робітників. Фактично поза увагою радянських науковців залишився розвиток легкої промисловості Миколаївщини, зміни у кількісному та якісному складі робітників машинобудівної галузі, будівництва, сфери обслуговування та

сільського господарства, вивчення джерел та форм поповнення повоєнного робітництва залишалося найвідсталішою ланкою досліджень.

Варто відмітити появу великої кількості узагальнюючих академічних праць в другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. Це російськомовна «История Украинской ССР» [40], відповідні розділи восьмитомної «Історії Української РСР» [41], «Экономика Советской Украины» [42], «Розвиток народного господарства Української РСР. 1917–1967 рр.» [43], «Відбудова і розвиток соціалістичної індустрії Української РСР» [44], «Економічний розвиток Радянської України. 1917–1970» [45], «Індустріально-колгоспна Україна» [46], галузеві «Транспорт СССР» [47], «Электрификация СССР» [48]. Історія українського робітництва, у тому числі повоєнного періоду узагальнена у двотомнику «Історія робітничого класу Української РСР» [49]. Величезного значення для свого часу мала поява безпрецедентної «Історії міст і сіл Української РСР». Великого значення на сторінках миколаївського тому відведено змалюванню повоєнної відбудови та промислового розвитку міст та селищ області [50].

На якісно вищий рівень виходить археографічна наука. Починаючи з 1970-х рр. в області починають видаватися статистичні добірки, а також тематичні збірники документів та матеріалів [51].

Паралельно з більш ґрунтовним дослідженням промислової сфери, в другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. посилюється розробка робітничої тематики, а саме соціальної структури, чисельності, кількісних і якісних змін складу робітництва. Даний аспект найбільш докладно розкритий в роботах провідних радянських дослідників В. Романцова [52], Д. Шелеста [53], М. Шепети [54], О. Шкаратана [55], Я. Подпригорщука [56], С. Матяша [57], М. Плюща [58], Є. Смирнова [59].

На зазначений період припав апогей розвитку історико-партійної історіографії, що призвело до появи нарисів історії партії як на обласному [60], так і на республіканському рівнях [61]. Величезний відсоток науковців

вимушені оспівувати «керівну і спрямовуючу» роль партії у всіх сферах соціально-економічного життя. Окремі сюжети, пов'язані з Миколаївщиною знаходимо в працях М. Матвійчука [62], В. Полуреза [63], В. Поставного [64], М. Голованя [65], О. Лихолата [66], М. Меженіна [67], М. Цебренка [68].

Об'єктивно актуальною залишалася підтема допомоги і співпраці робітничого класу з представниками українського села, стан якого всю радянську епоху мав статус «наздоганяючого» в своєму розвитку в порівнянні з іншими сферами економіки і зокрема промисловості. Обласні сюжети наявні в роботах О. Малько [69], П. Снитка [70], В. Васильєва [71], І. Божка [72], В. Куз'єва [73].

Протягом другої половини 1960-х – першої половини 1970-х рр. відбувся певний перехід до більш цілісного розгляду питання промислового розвитку як республіки, так і окремих регіонів і областей, дослідження чисельності, складу, структури робітництва. У той же час наявні роботи перевантажені описом технологічних процесів та цифровими даними. Вплив НТР на ліквідацію малокваліфікованої праці, підвищення освітнього та кваліфікаційного рівня робітників майже не досліджується, відсутній аналіз культури, дозвілля, побуту трудівників, задіяних в промисловості.

На відміну від попередніх періодів, в 1970-х – першій половині 1980-х рр. почала активно розроблятися регіональна та краєзнавча тематика. В дослідженнях Г. Градова, М. Багрова, Л. Корецького, М. Паламарчука [74], колективній монографії «Земля в цвіту. Соціалістичні перетворення на Миколаївщині за 50 радянських років» [75] наявна велика кількість фактажу по темі промислового розвитку Миколаївщини, насиченість статистичною, цифровою інформацією. Однак, як правило джерельною базою даних робіт стали вже опубліковані матеріали зі збірників документів, статистичних щорічників. Вказані праці виступають швидше як довідкова література.

Особливістю 1970-х – першої половини 1980-х рр. стала поява праць краєзнавчого характеру, в яких змальовувалась історія окремого заводу або підприємства. Це роботи Д. Донського [76], П. Выборного [77], А. Ганькевича [78], Р. Каца, О. Златопольської, О. Смирного [79]. Незважаючи на публіцистичний стиль та святково-пафосну риторику, в даних виданнях систематизована величезна кількість інформації про розвиток енергетичних та суднобудівних підприємств Миколаївщини, яка міститься виключно в даних книгах та систематизована за проблемно-хронологічним принципом. Також в зазначений період започатковується видання галузевої наукової періодики, на сторінках якої знаходимо публікації краєзнавчого змісту, присвячені розвитку промислових підприємств Миколаївщини [80].

До середини 1980-х рр. процеси стагнації стають очевидними, розпочинається криза «класичної» історико-партійної радянської науки. Після 1985 р. у вітчизняній історичній науці починаються процеси бурхливого оновлення. Вітчизняні історики почали перегляд кон'юнктурних та необ'єктивних сюжетів вітчизняного історіописання. В працях В. Даниленка [81], Ю. Шаповала [82], С. Кульчицького [83], Я. Калакури [84], М. Ковалю [85], Ю. Сиволюба [86], створених з використанням сучасного методологічного інструментарію, закладено перегляд тематики промислового розвитку УРСР, започатковані об'єктивні оцінки генези радянської індустрії повоєнних десятиріч.

В кінці 1980-х світ побачили ряд збірників документів і матеріалів, присвячених промисловості Миколаївщини. В першу чергу це «Николаевщина социалистическая: Документы и материалы (1946–1980)» [87] та «Николаеву 200 лет. 1789–1989: Сборник документов и материалов» [88]. Дані збірники стали вершиною радянської краєзнавчої археографії. В республіканському та загальносоюзному вимірах також відбулось видання ґрунтовних збірників документів, які увінчали собою архівні пошуки

радянських археографів [89]. Вийшли заключні томи узагальнюючої «Історії радянського робітничого класу» [90] та «Історії народного господарства Української РСР» [91]. Продовжилось видання нарисів з історії промислових підприємств Миколаївщини та південного регіону [92], в науковій періодиці знаходимо більш критичні оцінки стану справ в промисловому секторі області [93].

Зі здобуттям Україною незалежності вітчизняна історична наука отримала неабиякий імпульс для теоретико-методологічного та концептуального оновлення, зріс інтерес до регіональної історії. Певним методологічним орієнтиром для науковців периферії стали роботи В. Барана [94], Я. Верменич [95], І. Колесник [96], С. Кульчицького [97], В. Литвина [98], ряд колективних узагальнюючих монографій [99].

Вельми продуктивною традицією стало проведення кожні два роки обласної краєзнавчої конференції «Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження» [100], яка стала певним майданчиком для апробації новітніх наукових розвідок. Традицією також стало проведення потужних науково-практичних конференцій, приурочених до ювілейних дат історії Миколаївщини [101].

На якісно новий рівень вийшов процес змалювання історії галузей індустрії та окремих промислових підприємств Миколаївщини. Так, монографії дослідників А. Андрейченка [102], В. Бабича [103], Т. Кременя [104], Ю. Крючкова [105], Ю. Макарова [106], О. Сикварова [107], Т. Туркомана [108], А. Царенка [109] та ряд колективних праць [110] окрім змістовного фактажу наповнені зауваженнями та спробами об'єктивного висвітлення не лише здобутків, але й упущень, конструктивною критикою стану справ в досліджуваний період. Висвітленню історії населених пунктів Миколаївщини присвячені нариси М. Богомолова [111], В. Войтенка [112], Д. Заковоротного [113].

Вивчення краєзнавчої тематики піднялося на новий рівень завдяки комплексним ґрунтовним працям П. Соболя [114], М. Шитюка [115], В. Шкварця [116], створенню ряду фундаментальних колективних праць миколаївськими вузівськими істориками [117], дисертаційним дослідженням Н. Калкутіної [118], А. Кириленко [119], Ю. Павленко [120]. Ряд публікацій по досліджуваній проблемі опублікований дисертантом [121]. Таким чином, в сучасну добу по суті сформувалася справжня профільна історіографічна база досліджуваної проблеми.

Не можна не відмітити наявний зарубіжний наратив. Аналізуючи доробок діаспорної, західної та російської історіографії, варто відмітити, що в працях діаспорних та зарубіжних дослідників Миколаївщина ніколи не виділялася як окремий аспект проблеми. Незважаючи на це, досягнення світової історичної науки важливі для нашого дослідження завдяки низці теоретичних узагальнень.

Серед діаспорної літератури особливого історіографічного значення мають праці Б. Винара [122], К. Кононенка [123], І. Коропецького [124], І. Майстренка [125], Д. Солов'я [126]. Діаспорні вчені велику увагу приділяли політичним аспектам та організації управління українською економікою, активно аналізували адміністративно-господарські реформи М. Хрущова. У той же час майже відсутні праці про окремі галузі промислового виробництва. Представники діаспори акцентували увагу на набагато менших розмірах капіталовкладень в економіку УРСР порівняно з РРФСР, невиконанні галузями важкої індустрії планових завдань, хронічному відставанні легкої промисловості. Особливістю діаспорної історіографії є зведення її представниками будь-яких негативних тенденцій в українській промисловості до політичних факторів, підкреслення намагання центру поставити її у підрядне становище, забезпечити рівночасно швидке упромисловлення російських та східних районів СРСР. Діаспорними істориками неодноразово підкреслюється однобічний

розвиток української промисловості з перевагою галузей важкої індустрії в збиток вироблення товарів широкого вжитку, сировинний характер української економіки. Не дивлячись на відсутність доступу до радянських архівів, представники української діаспори прагнули до об'єктивної, незаангажованої оцінки стану справ в українській економіці повоєнного періоду та в подальші десятиліття.

Західна радянологія як наукова дисципліна формується в перші повоєнні десятиріччя в умовах «холодної війни». Важливість аналізу зарубіжної історіографії зростає в зв'язку з тим, що в останні роки розширився науковий діалог вітчизняних і західних фахівців в галузі економічної історії СРСР. Результативність цього діалогу в значній мірі залежить від того, наскільки конкретні і достовірні наші знання тих концепцій і підходів, під впливом яких на Заході формувалися традиції у вивченні історії радянської економіки, їх сильних і слабких сторін, а також того позитивного внеску, який внесли зарубіжні дослідники в історико-економічну науку.

Наукова цінність західних інтерпретацій історії радянської економіки довгий час розкривалася в нашій літературі далеко не в повній мірі. В значній мірі це пов'язано з тим, що у вітчизняних дослідженнях зарубіжної історіографії СРСР акцент робився на її ідеологізовану критику. Такий підхід до аналізу праць західних вчених пояснювався перш за все впливом політичних та ідеологічних чинників. Тим часом на Заході накопичено багатий фактографічний матеріал і зібрані джерела з радянської історії, які дозволяють закордонним вченим створювати оригінальні дослідження. Зарубіжна історіографія має солідний досвід методології і техніки аналізу радянського суспільства, а також дискусій з наукових і ідейно-політичних питань.

Західним авторам вдалося поставити і проаналізувати такі проблеми, які в рамках радянської історико-економічної науки вивчатися не могли.

Зараз очевидно, що закордонні трактування економіки і розвитку радянської промисловості, які піддавалися критиці у вітчизняній літературі, нерідко цілком реалістичні, хоча і контрастували із самозаспокійливо-оптимістичною тональністю радянської літератури. Неможливо заперечувати, що в кінці 1980-х – 1990-х рр. вплив зарубіжної історіографії на вітчизняну історико-економічну науку помітно зріс. Така тенденція цілком закономірна, якщо враховувати, що наше суспільство стало більш відкритим для сприйняття альтернативних ідей і концепцій.

Помітне місце в дослідженнях зарубіжних вчених відводиться інтерпретаціям плану четвертої п'ятирічки (1946–1950 рр.). Як причини повернення до моделі економічного розвитку 1930-х рр. представники зарубіжної історіографії Н. Верт [127], Т. Данмор [128] називають перш за все зростання міжнародної напруженості в 1946–1947 рр., поганий врожай 1946 р., посилення позицій консервативних керівників промисловості. У той же час практично всі західні дослідники позитивно оцінюють прагнення радянського керівництва забезпечити збільшення виробництва товарів народного споживання.

У зв'язку з аналізом проблем планування і управління економікою СРСР у 1946–1953 рр. зарубіжні автори зупиняються і на питаннях, пов'язаних з регіональною економічною політикою. Вони не заперечують, що у розглянутий період радянське керівництво приділяло їй велику увагу, проте вважають цю політику неефективною. На думку Т. Данмора, головною причиною низьких результатів в цій області стала незацікавленість міністерств у вирішенні завдань регіонального економічного розвитку. Тим часом, як підкреслюють А. Ноув [129] і Дж. Боффа [130], саме центральні міністерства залишались справжніми господарями в союзних республіках.

Великий інтерес зарубіжні дослідники виявляють до реорганізації управління радянською економікою за територіальним принципом,

здійсненої при М. Хрущові. З питання про причини переходу до раднаргоспів в західній літературі можна зустріти три основні точки зору. Так, деякі автори вважають, що дана реформа переслідувала насамперед політичні цілі (ослаблення впливу могутніх міністерств і забезпечення підтримки М. Хрущову на місцях). Інші аналітики вважають, що регіоналізація управління проводилась з метою зменшення економічної централізації. Однак набагато більш реалістичною видається точка зору, згідно з якою на першому плані в даній реформі економічні завдання, хоча одночасно ставилися і політичні цілі.

Конкретні підсумки економічної політики «команди Л. Брежнєва» в зарубіжній літературі оцінюються неоднозначно. Так, у багатьох випадках приводом для критики служать відсутність дієвих стимулів до праці і відносно низький рівень життя в СРСР (Дж. Боффа, Н. Верт, А. Ноув, Дж. Хоскінг). Однак практично ніхто із західних аналітиків не схильний трактувати епоху Л. Брежнєва лише тільки як період застою [131, с. 98].

Досить критично сприймаються зарубіжними аналітиками і заходи щодо поліпшення економічної ситуації в СРСР, до яких вдавався Ю. Андропов. Багато західних експертів вважають їх запізнілими, спрямованими на вижимання останніх резервів із системи, неефективними або такими, що дають лише короткочасний ефект (Н. Верт, Д. Келлі [132], Дж. Хоскінг).

Аналізуючи причини зниження темпів промислового розвитку, зарубіжні аналітики зазвичай називали ті ж фактори, що і радянські економісти. Але, на відміну від вітчизняних авторів, головними причинами кризи радянської економічної системи західні радянологи вважали неефективність директивного централізованого планування і управління, а також ідеологічний контроль КПРС.

Таким чином, аналіз публікацій зарубіжних авторів дозволяє переконатися в тому, що західні інтерпретації промислового розвитку

регіонів СРСР помітно ідеологізовані та політизовані. Однак було б неправильно заперечувати наукову цінність робіт зарубіжних авторів з питань радянської регіональної економічної політики та промислового розвитку. В них поставлені і проаналізовані проблеми, які не могли висвітлюватися у відкритій радянській пресі, а також дані альтернативні по відношенню до вітчизняної літератури, інтерпретації соціально-економічного розвитку регіонів і республік СРСР.

Серед праць сучасних російських дослідників, теоретико-концептуальне значення мають наробки В. Волинцева [133], В. Дриндіна [134], О. Зубкової [135], В. Касьянова [136], О. Лейбовича [137], О. Пижикова [138]. На рівні з діаспорною та західною, в російській історіографії відсутні дослідження промислового розвитку Миколаївщини або хоча б окремо взятого південного регіону УРСР, проте її аналіз проведений з метою розуміння рівня узагальнень світової історичної науки в цілому.

Таким чином, в ході дослідження стану наукової розробки проблеми ми виявили певну історіографічну традицію, представлену працями радянських вчених різних періодів, наробком вітчизняних дослідників та працями діаспорних, західних та сучасних російських вчених, відмітили фрагментарність попередніх напрацювань. Це дає можливість зробити висновок, що на сьогоднішній день відсутнє комплексне дослідження проблеми промислового розвитку Миколаївщини в 1944–1991 рр. У той же час проведений аналіз ще раз доводить актуальність теми, обраної для вивчення дисертантом.

1.2. Джерельна база

В процесі роботи над дисертаційним дослідженням здобувачем опрацьовано різноманітний комплекс документів, які в сукупності своїй склали його джерельну базу. Вони добиралися й аналізувалися відповідно до мети та завдань дослідження. Їх класифікація та розподіл за формальними ознаками та походженням дозволили максимально повно реалізувати їх інформаційний потенціал.

В цілому джерела, використані при написанні даного дисертаційного дослідження за формальними ознаками, можна поділити на опубліковані та архівні.

Серед архівних джерел найбільшу увагу дисертантом приділено документам та матеріалам фондів Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України (ЦДАВОУ), Центрального державного архіву громадських об'єднань України (ЦДАГОУ), Державного архіву Міністерства внутрішніх справ України (ДА МВС України) та Державного архіву Миколаївської області (ДАМО).

В опрацьованих фондах містяться насамперед постанови, накази і розпорядження уряду, рішення виконкомів обласної ради щодо мобілізації робочої сили, протоколи засідань бюро обкому та райкомів партії; звіти та довідки про роботу відділів пропаганди і агітації обкому, міськкомів та райкомів партії. До матеріалів, що зберігаються в партійних фондах належать: доповідні записки, листування обкому партії з ЦК ВКП(б)/КПРС, ЦК КП(б)У/КПУ, наркоматами СРСР, міністерствами, господарськими органами з питань відбудови і роботи підприємств різних галузей промисловості, а також звіти, довідки, інформації в ЦК КП(б)У/КПУ про хід виконання постанов вищих партійних органів, інформація статистичного змісту.

Відбудова та подальший розвиток промисловості найбільш повно відображені у звітах районних, обласних та господарських організацій про їхню діяльність, довідках, інформаціях райкомів, міськкомів, обкому партії, ЦК ЛКСМУ, матеріалах партійних зборів, зборів трудових колективів, звітно-виборчих конференцій, нарад секретарів первинних партійних та комсомольських організацій промислових підприємств. Завдяки масиву архівних документів виявлено нові численні факти участі конкретних працівників, трудових колективів у виконанні виробничих планів, розгортання, у тому числі стихійно, господарських починів і новаторства, проявів трудового ентузіазму, підвищення загальноосвітнього та професійно-технічного рівня працюючих, розвитку соціальної сфери, формування загонів робітництва на підприємствах тощо.

Дослідження першоджерел допомогло виявити цінну інформацію про неоднозначне ставлення робітників до трудових починів і соціалістичного змагання, невдоволення адміністративно-командними методами управління, визначити взаємовідносини між партійними та виконавчими органами і робітничим класом. Виявлені матеріали про критичне ставлення частини працюючих в галузі промисловості до методів управління, порядків, які насаджували державні, партійні та виконавчі органи на підприємствах та в робітничому середовищі.

Важливе місце займає вивчення чисельної поточної документації як партійних, так і радянських органів влади та державного управління районного та обласного рівнів. Це різноманітні протоколи, розпорядження, накази, рішення, інформаційні повідомлення, доповідні записки, акти обстежень. Взята в сукупності ця інформація, яка йшла по лінії завод – райком/міськком/обком/раднаргосп – Рада Міністрів УРСР, і по партійній – хоч і з певними формальними видозмінами, все по тій же вертикалі: район – область – республіка, – все це дає можливість прослідкувати особливості реалізації та наслідки, як позитивні, так і негативні, тих чи інших явищ.

Серед фондів місцевого архіву використані фонди 2794 (Управління місцевої промисловості виконкому Миколаївської обласної Ради народних депутатів), 577 (Державне підприємство «Суднобудівний завод ім. 61 комунара», 1916–1924, 1944–1996 рр.), 578 (Двічі ордена Леніна, ордена Жовтневої Революції, ордена Трудового Червоного Прапора УРСР Чорноморський суднобудівний завод, 1917–1942 рр., 1944–1991 рр.), 2088 (Виробниче об'єднання «Екватор», 1938–1990 рр.), 4706 (Суднобудівний завод «Океан», 1947–1987 рр.), 4689 (Виробниче об'єднання «Зоря», 1950–1997 рр.), 3194 (Миколаївський завод сільськогосподарського машинобудування, 1956–1993 рр.), 3771 (Миколаївський завод «Дормашина» ім. 50-річчя Великого Жовтня, 1931–1941 рр., 1944–1990 рр.), 5650 (Науково-виробниче підприємство «Машпроект», 1961–1996 рр.), 5672 (Ольшанський цементний завод ім. XXV з'їзду КПРС, 1959–1993 рр.), 5199 (Виробниче об'єднання «Ніконд», 1959–1990 рр.), 5884 (Миколаївський глиноземний завод, 1973–2002 рр.), 1015 (Миколаївський парфумно-косметичний комбінат «Червоні вітрила», 1927–1941, 1944–1993 рр.).

В цілому слід зазначити, що аналіз архівних документів, попри те, що вони характеризуються точністю датування, що саме по собі доволі важливо, оскільки дає можливість відтворити хронологію та саму часову послідовність подій, достовірністю та конкретністю формальних ознак, все ж в цілому постійно потребують від дослідника певної перестороги, оскільки подають події та процеси насамперед через призму їх бачення представниками партійного апарату, органів влади та державного і господарського управління.

Важливого значення для всебічного дослідження проблеми мав об'єктивний аналіз опублікованих матеріалів статистичних збірників. Їх використання пов'язане з певними труднощами, оскільки оприлюднені статистичні дані нерідко якщо свідомо й не спотворювали реальну картину економічного й соціального становища, то просто замовчували «невигідні»

позиції, або подавали їх у такому ракурсі чи співставленні, які не давали змоги отримати правдиву картину різних аспектів життя країни у об'єктивних вимірах. Проте, незважаючи на те, що підбір цифрових показників, вміщених в пересічних статистичних збірниках, не відзначався особливою коректністю, оскільки на кожному етапі мав головним завданням не так дійсно об'єктивне відображення стану речей, як доведення правильності стратегічної лінії керівництва життям країни з боку вищих партійно-радянських органів влади, будь-то рішення партійних з'їздів і пленумів чи постанови Ради Міністрів, їх глибокий і всебічний аналіз дає можливість поглибити і розкрити розуміння сутності і масштабів тогочасних перетворень, глибину їх впливу на життя суспільства.

Цьому в значній мірі сприяє те, що уважне цілеспрямоване вивчення неопублікованих архівних джерел, в тому числі і статистичних матеріалів, у більшості випадків дає можливість заповнити певні змістові лакуни опублікованих статистичних збірників, доповнити їх зміст чіткими прозорими показниками, які дають чітку картину реального стану справ.

Важливою складовою джерельної бази дослідження стали матеріали періодичної преси, як місцевої так і республіканської та загальносоюзної. Насамперед це друкований орган ЦК КПРС «Правда», на сторінках якої подавалися тексти законів, постанов, наказів по міністерствах як Радянського Союзу, так і УРСР зокрема. Серед місцевих обласних та районних видань використано матеріали таких газет як «Південна правда», «Бугская заря», «Прибузький комунар», «Радянське Прибужжя», що надали великий змістовний матеріал з досліджуваної теми. Отриманий достатній пласт інформації про трудовий процес на окремих підприємствах та в Миколаївській області в цілому, соціальний розвиток робітництва. Разом з тим, газети в основному поверхово розглядали щоденні проблеми робітників, а їх критична спрямованість носила обмежений, допустимий тільки під цензурою характер. Критичне і комплексне використання преси,

співставлення її з іншими джерелами дало змогу розглянути широкий аспект думок й оцінити тодішні події й факти з різних точок зору.

В цілому, оцінюючи стан джерельної бази досліджуваної проблеми, варто зауважити, що ступінь її джерельного забезпечення є достатнім. Тематично документальний матеріал є досить різноманітним, має різні джерела походження, що дає можливість повністю і достовірно реконструювати картину становлення усіх складових промисловості Миколаївщини. Застосована до всіх джерел зазначена нижче методологічна основа дослідження дозволяє з'ясувати у повній мірі поставлені мету та завдання дисертаційної роботи.

1.3. Теоретико-методологічні засади дослідження

Теоретико-методологічну основу дисертаційної роботи склала сукупність принципів і методів пізнання, що ґрунтуються на діалектиці і спрямовані на об'єктивне, усебічне вивчення подій, фактів та явищ. Усі складові пропонованого дослідження ґрунтуються на загальнонаукових універсальних принципах історизму, об'єктивності, системності, плюралізму та антропоцентризму.

Одним із головних принципів, використаних здобувачем, є принцип історизму, що вимагає від науковця дослідження історичних явищ та оцінювання їх на основі моральних цінностей і понять відповідного історичного відрізка часу, а не сьогодення. Принцип історизму дозволив розглянути промисловий розвиток Миколаївщини у взаємозв'язку із суспільно-політичною ситуацією, що мала місце у той час в країні. У даному принципі вбачається один із критеріїв об'єктивності, коли історичні явища описуються і пояснюються з точки зору їх розвитку, еволюції. Подібний

підхід потребує «заглиблення» дослідника в історичний контекст, вимагає глибокого розуміння конкретно-історичної ситуації.

Зрозуміти й об'єктивно реконструювати досліджувані події науковець може тільки дивлячись на них очима їх свідка або учасника, оцінюючи їх з урахуванням тодішніх традицій, звичаїв та законів. Аналізуючи, зокрема, розвиток промисловості Миколаївщини в повоєнну добу та в подальші десятиліття радянського періоду, маємо розглядати її не з точки зору тієї соціально-економічної моделі, яка формується за сучасних умов, а відокремившись від сьогодення та заглибившись у той проміжок часу, коли відбувалися процеси, що досліджуються. Погляд зсередини явища дозволяє більш об'єктивно його пізнати і оцінити. Принцип історизму тісно пов'язаний із принципами об'єктивності, системності, плюралізму та антропоцентризму.

Об'єктивність дослідження передбачає використання лише достовірної, перевіреної інформації, залучення неупереджених суджень, незалежних від світоглядних та суспільно-політичних орієнтацій науковця, відображення всього спектра поглядів на промисловий розвиток Миколаївщини в 1944–1991 рр. Такий підхід дозволяє уникнути будь-яких елементів заідеологізованості та забезпечує повне дистанціювання від політичної кон'юнктури.

Принцип системності орієнтує історика на висвітлення цілісності об'єкта, на вияв його багатогранних зв'язків. Керуючись принципом системності, ми проаналізували всі складові розвитку промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр. як цілісної системи.

Спираючись на системний аналіз, дисертант розглядає промислову сферу Миколаївщини як складову частину південноукраїнського, республіканського та загальносоюзного господарських комплексів, як їх підсистему, що виконувала певні функції у середині загальнодержавної економічної системи. Водночас вона мала певний рівень свободи, фактично

власну структуру, складалася з деякої сукупності елементів та більш елементарних підсистем (окремих галузей та підприємств). Ця система, як і інші, постійно еволюціонувала, перебувала у розвитку, пошуку нових форм організації [139, с. 58].

В дисертації використано принцип плюралізму. Плюралізм наукового пошуку означає водночас і його універсальність, бо при цьому враховуються не тільки суперечливі погляди на одні й ті ж історичні факти і напрями діяльності, а й неоднакові відомості про їхнє походження, зміст діяльності та перспективи розвитку.

Завдяки плюралістичному підходові до пізнання закономірностей історичного розвитку різних явищ історія промисловості Миколаївщини зазначеного періоду створює об'єктивну систему знань.

Подана робота ґрунтується також на принципі антропоцентризму, що висуває у центр аналізу історичних подій як головну дійову особу – людину, а відтак відтворює реальне становище людей у промисловій сфері області. Зазначений принцип є особливо актуальним для нашої дисертації, оскільки здобувач поставив за мету дослідити не лише індустріальний розвиток, але й виробничі умови й соціально-побутове становище трудівників промислових підприємств Миколаївщини. Відтворення історичного процесу відбулось не за рахунок аналізу сухих статистичних даних, відірваних від повсякденного життя, а на підставі висвітлення фактів, що якнайповніше допомагають відтворити соціальні процеси.

Теоретичні принципи і дослідницькі підходи до вивчення конкретної проблеми починають діяти за допомогою теоретично обґрунтованих пізнавальних засобів – наукових методів. Для досягнення завдань у дисертації використані наступні методи.

Із загальнонаукових методів використані аналіз і синтез, історичний і логічний методи, а також метод класифікації.

Аналіз, який передбачає дослідження шляхом розкладання цілого на складові елементи, з'ясування різних зв'язків між фактами і елементами цілого та синтез – з'єднання одержаних при аналізі частин в єдине ціле – тісно пов'язані між собою і взаємно доповнюють одне одного, тому вони ефективно діють лише тоді, коли застосовуються у тісному поєднанні, що дозволяє надати дослідженню цілісність і завершеність.

Історичний і логічний методи в процесі вивчення проблеми використовувалися також в їх діалектичній єдності і протилежності. Перший з них розкриває рух об'єкта, зміни, які з ним відбуваються в часі, другий – у просторі. Ці методи відтворення, реконструювання історії розвитку досліджуваного об'єкта створюють можливість, ураховуючи всі факти і явища промислового розвитку, виокремити найбільш суттєве, головне, закономірне.

При дослідженні такого складного об'єкта, яким є процес розвитку промислової сфери області, використано також метод класифікації. При дослідженні значних за обсягами сукупностей об'єктів виникає необхідність розбиття цих сукупностей на групи споріднених об'єктів, щоб окремо вивчати властивості цих груп, а потім на основі цих знань скласти уявлення про властивості всієї сукупності об'єктів. Цей метод ефективний при вивченні розвитку як загалом промислового комплексу, так і окремих його галузей, підприємств, виявленні різного роду співвідношень, відмінностей.

Особливе значення при вивченні поставленої проблеми мали історичні методи.

Завдяки проблемно-хронологічному методу послідовно вибудовано структурну архітектуру праці, з'ясовано зміну пріоритетів у політиці радянської влади стосовно промислового розвитку. Охарактеризовано етапи і шляхи повоєнної відбудови індустрії Миколаївщини, висвітлено розвиток промисловості в перше повоєнне десятиріччя та в умовах адміністративно-

господарських реформ другої половини 1950-х – першої половини 1960-х рр., охарактеризована проблема відтворення трудових ресурсів в зазначену добу. Досліджено модернізацію промисловості області в другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. та стан індустрії Миколаївщини та робітництва наприкінці радянського періоду вітчизняної історії. Такий підхід забезпечив якомога повнішу репрезентацію наукового, пізнавального і практично значимого потенціалу зібраних, опрацьованих й вивчених у дисертації джерел і літератури.

Активно використовувався порівняльно-історичний метод, який дав змогу шляхом порівняння виявити загальне та особливе у контексті розвитку досліджуваної теми, окреслити причини цих подібностей і розбіжностей. Безпосередньо у дослідженні означений метод використаний для з'ясування основних тенденцій історіографії та джерельної бази проблеми, характеристики нормативної бази радянського уряду щодо розвитку промисловості.

Низку конкретних завдань дослідження вирішено за допомогою методів інших наук, зокрема, правознавства, статистики, соціології. Наприклад, у процесі аналізу нормативно-правової бази радянського уряду у промисловій сфері та сфері трудових ресурсів використано метод контекстуальної інтерпретації правових актів. Практичне застосування цього методу в дисертації полягало у з'ясуванні не лише конкретного змісту законів ВР СРСР, постанов РМ СРСР і РМ УРСР, наказів міністерств, розпоряджень обласного виконавчого комітету, а й осмисленню глибинної мотивації директивних документів та їх реального впливу на хід промислового розвитку.

Статистичний інструментарій виявився найбільш придатним для впорядкування й обробки цифрових даних, їх систематизації.

Методи формальної логіки використані для аналітичних операцій та виходу на рівень теоретичного осмислення фактологічного матеріалу, узагальнень і висновків.

Соціометричні методики сприяли виявленню визначальних тенденцій побутового влаштування і повсякденного життя робітників.

Отже, керуючись названими принципами і методами наукового дослідження, здобувач намагався викласти матеріал у послідовній і логічно завершій формі та найбільш адекватно відобразити процеси історичної сутності. Комплексне застосування методологічних засад та усіх перелічених методів дозволило авторіві найбільш повно охопити всю сукупність наявних джерел, виконати завдання дослідження і досягти поставленої мети.

Таким чином, підсумовуючи аналіз стану наукової розробки теми, джерельної бази та теоретико-методологічних засад дослідження маємо відзначити, що у процесі вивчення промислового розвитку Миколаївщини в 1944–1991 рр. відбувалося більш-менш постійне накопичення знань на підставі розширення кола документів, введення їх до наукового обігу.

Однак науковці обмежувалися лише окремими аспектами проблеми, до того ж вони аналізувалися, зазвичай, за короткий період, переважно за п'ятирічку. Подібний підхід не дозволив розглянути надзвичайно складний і неоднозначний процес комплексно, як важливу складову індустріальної історії південного регіону та України загалом.

При цьому не виявлені загальні тенденції і місцеві особливості розвитку промислового комплексу, формування наукового потенціалу і його впливу на науково-технічний прогрес, поза увагою істориків залишилися проблеми розвитку соціальної сфери. Тобто ще ніхто не розглядав в історичному контексті розвиток провідних галузей виробничої і невиробничої сфери як основу єдиного господарського комплексу Миколаївської області обраного періоду.

Аналіз джерельної бази свідчить, що для об'єктивного, неупередженого висвітлення всього комплексу проблем, пов'язаних з розвитком промислової сфери Миколаївщини, є достатнє документальне підґрунтя. Розширення джерельної бази, її критичне вивчення, застосування як загальнонаукових, так і власне історичних та міждисциплінарних методів дозволили відтворити дійсно об'єктивну історію промислового розвитку Миколаївської області в 1944–1991 рр.

РОЗДІЛ 2

ВІДБУДОВА ТА РОЗВИТОК ПРОМИСЛОВОСТІ МИКОЛАЇВЩИНИ В ПОВОЄННЕ ДВАДЦЯТИРІЧЧЯ (1944–1965 рр.)

2.1. Відновлення промислового потенціалу

Розвиваючи стратегічний успіх, наприкінці 1943 р. радянське командування розпочало низку військових операцій по визволенню Правобережної України і Криму від німецько-румунських окупантів. В результаті Березнегувато-Снігурівської (6–18 березня 1944 р.) фронтової наступальної операції III-го Українського фронту (командуючий – генерал-армії Р. Я. Малиновський) радянські війська розгромили і відкинули противника від Дніпра, визволили міста Херсон, Новий Буг, селища Казанку, Баштанку, Нову Одесу, Березнегувате, Снігурівку, вийшли на Південний Буг, повністю ізолювали із суші в Криму 17-ту німецьку армію і частину румунських військ, створили вигідний плацдарм для проведення операції по визволенню Миколаєва та Очакова, форсуванню Дністра, відкинули ворога на 140 км на захід і визволили більшу частину території Миколаївської області. 26 березня 1944 р. розпочалася Одеська (26 березня – 14 квітня 1944 р.) фронтова наступальна операція III-го Українського фронту, в результаті якої визволено Миколаїв, західні і південні райони області. У результаті стрімкого наступу військ II-го Українського фронту (командуючий – маршал І. С. Конєв) в ході Умансько-Ботошанської (5 березня – 17 квітня 1944 р.) фронтової наступальної операції визволено північні райони Миколаївщини: Первомайський, Кривоозерський і Врадіївський. 4 квітня 1944 р. Миколаївська область повністю звільнена від ворожих військ [140, с. 431].

Миколаївська обласна комісія по розслідуванню злочинів німецько-румунських окупантів підготувала і передала до Надзвичайної державної комісії 47 610 актів. Загальна сума збитків, нанесених окупантами, становила 17 млрд. 519 млн. крб. [141, с. 90]. Знищено понад 100 підприємств, 9 058 будівель, 391 промислово-виробнича споруда, 712 складів [142, арк. 19]. Відступаючи, німецько-румунські війська в м. Миколаєві встигли повністю зруйнувати майже всі цехи і стапелі суднобудівних заводів, підірвали електростанцію, знищили залізничні колії, вокзал, вивели з ладу 15 із 17 причалів морського порту, 3 хлібозаводи, 106 магазинів, 19 лікарень, поліклінік і амбулаторій, 3 театри, спалили 350 будинків, вивезли до Німеччини обладнання заводу «Дормашина» [143, с. 174]. Частково зберіглося всього 75 підприємств [144, с. 13].

Відразу після вигнання окупантів розпочалась відбудова зруйнованого війною господарства Миколаївщини. Відчувалася гостра нестача спеціалістів, кваліфікованих робітників, устаткування, будівельних матеріалів. Через брак палива електричні потужності використовувалися лише на 4–8% [145, с. 53]. У той же час за надзвичайно складних умов громадяни Миколаївщини показували зразки самовідданої праці й творчої ініціативи у подоланні труднощів. Вже в перші дні після звільнення вжито заходів по відновленню промислових підприємств області. 29 березня 1944 р. розпочав роботу суднобудівний завод ім. 61 комунара. Збитки від руйнування склали 294,7 млн крб. 25 квітня 1944 р. пролунав перший після звільнення міста заводський гудок, а 27 травня заводська електростанція дала першу промислову і побутову електроенергію заводу і місту.

21 квітня 1944 р. ДКО прийняв постанову «Про першочергові заходи по відновленню миколаївських суднобудівних заводів», 17 червня – постанову «Про відбудову енергокомбінату» [146, арк. 3]. Тільки на виконання першочергових відбудовчих робіт щодо відновлення суднобудівних заводів асигновано 25 млн крб., а всього на відновлення

промисловості виділено 543 млн. крб. [147, с. 90]. Для відбудови та експлуатації заводів у другому кварталі 1944 р. проведена мобілізація 8000 чол. Усього ж у 1944 р. у відродженні суднобудівних заводів брали участь 30000 чол. Вже до 1 листопада 1944 р. ЧСЗ відновлений на 50%. Організовано виготовлення автозапчастин, що дало можливість III Українському фронту відремонтувати понад 500 автомобілів і тим самим збільшити підвіз боєприпасів та продовольства в діючу армію.

Програму відновлення економіки визволених районів визначала постанова Раднаркому СРСР «Про невідкладні заходи з відбудови народного господарства в районах, визволених від німецько-фашистської окупації» (серпень 1943 р.) [148, с. 55]. Вже на початковому етапі відбудови простежується поступовий перехід господарства на мирні рейки. З метою поліпшення механізму командно-адміністративного управління господарством у березні 1946 р. Верховна Рада УРСР ухвалила Наказ про перетворення Ради Народних Комісарів на Раду міністрів УРСР [149, с. 20].

Звільнення території області викликало трудове піднесення. За короткий строк зібрано 3600 тис. пудів зерна, 30 млн. крб. на танкову колону «Колгоспник Миколаївщини», більше 2 млн. крб. на будівництво ескадрильї «Допризовник Миколаївщини». Робітники області передплатили третю державну позику в сумі 64633 тис. крб. Профорганізації Миколаєва організовували допомогу сім'ям військовослужбовців і інвалідам війни паливом, взуттям, мануфактурою, грошми. Велику роль у вихованні робітництва і мобілізації його на самовіддану працю у відбудовчих роботах і на посилення допомоги фронту відігравала центральна і місцева преса. Обласні газети «Південна правда» і «Бугская заря» (з 1 лютого 1945 р.) виходили тиражом по 10000 примірників і 18 районних газет – по 1500 примірників [150, с. 295].

У перші ж дні після визволення міста на суботниках і недільниках працювало 41 500 юнаків і дівчат [151]. Робітники прийняли активну участь

у дводекаднику по очистці і відновленню міста. За активною участю робітників відновлено 10 колодязів, 2 млини, 2 хлібозаводи. Тисячі чоловік брали участь у відбудові електростанції і залізничного вузла. Силами робітників споруджено пішохідний міст через ріку Інгул і два аеродроми. В позаурочний час робітники Миколаївщини відпрацювали в 1944 р. на відбудові різних об'єктів понад 435 тис. людино-днів [152, с. 296].

Тисячі робітників брали участь в суботниках та недільниках для якнайшвидшої відбудови господарства області. Так, 17 липня 1945 р. під час недільника 30 тис. чол. відремонтували приміщення 12 лікарень і поліклінік, 13 амбулаторій, 18 родильних будинків і 53 інших медичних закладів [153, с. 71]. Виключно на громадських засадах велика кількість робітників допомагала відновлювати роботу транспорту. Зокрема, у відбудові Миколаївського залізничного вузла брало участь понад 5 тис. чол. [154, с. 50].

Логічним частковим вирішенням проблеми катастрофічної нестачі робочих рук у відновленні господарства, стало залучення до цього військовополонених [155, арк. 3].

Табірний підрозділ на 1200 військовополонених вирішено організувати при Миколаївському суднобудівному заводі імені А. Марті [156, арк. 3]. 15 грудня 1944 р. підписано наказ №001497, яким санкціоновано організацію в складі стаціонарного табору для військовополонених у Миколаєві табірної відділення №2. 1200 бранців з його табірних бараків планувалося використовувати на роботах будівництва №118 ВМФ СРСР [157, арк. 4].

Після перемоги над нацистською Німеччиною і завершення війни в Європі чисельність військовополонених вермахту і його союзників у радянських таборах стрімко зростає. 4 червня 1945 р. ДКО СРСР ухвалив рішення №8921сс про розподіл військовополонених на роботах з відновлення промислових підприємств, інфраструктури та комунального

господарства міст [158, арк. 34]. Миколаївська область за цим рішенням отримувала у якості робочої сили 21000 бранців. На будівництві та реконструкції автошляхів використовувались 7000 осіб. Для відновлення залізничних колій Одеської залізниці виділили 1000 військовополонених. Найбільше бранців залучено на відбудову промислових підприємств Миколаєві – 13000 осіб [159, арк. 23]. У складі УНКВС Миколаївської області створено групу у справах військовополонених та інтернованих [160, с. 78].

У різні періоди функціонування табору № 126 в ньому перебувало від 13 до 17 тис. полонених. Існував табір до 19 січня 1949 р. коли згідно з постановою МВС СРСР від 9.11.1948 р. його розформували. У перший період існування табору серед військовополонених спостерігалася велика смертність внаслідок незабезпечення табору до зими паливом, продовольством і речовим майном. В першу зиму 1944–1945 рр. в таборі померло 1500 чол., смертність серед військовополонених досягала 300–400 чол. в місяць. Причини високої захворюваності і смертності в 1944 р. пояснюються тим, що табір до зими не підготовлений. На роботи часто виводилися військовополонені, незабезпечені одягом і взуттям. По таборі поширилася епідемія тифу. У таборі утримувалися полонені майже 30 країн. Серед них 2834 чол. німців, 261 чол. австрійців, 141 чол. поляків, 2402 чол. мадярів, 2839 чол. румунів, 956 чол. молдаван, 120 чол. словаків, 43 чол. італійців, по кілька десятків фінів, чехів, татар, словенців, сербів, болгар і осіб інших національностей [161, с. 137].

На відновленні Миколаївського порту і суднобудівного заводу імені А. Марті працювало 4586 чол., близько 2 тис. чол. працювало на заводі ім. 61 комунара, в школі ім. Леваневського, будували житло на Сухому Фонтані і в інших районах міста.

У 1945 р. заводом ім. 61 комунара досягнуто середньомісячного виробітку на одного робітника 932 крб. при запланованих 978 крб.

Обґрунтовуючи недовиконання, однією з причин керівництво заводу називало саме використання праці військовополонених, які мали показники продуктивності праці значно нижчі рівня кадрових робітників [162, арк. 64].

Серед військовополонених в таборі виявлено 106 військових злочинців, 34 есесівця, 33 учасники звірств, 8 контррозвідників, 10 вищих офіцерів, 19 військових злочинців. У січні 1946 р. в Миколаєві проведено відкритий процес над 10 офіцерами німецької армії, внаслідок чого всі засуджені до вищої міри покарання [163, арк. 141]. Більшість військовополонених після 1949 р. повернулися додому, загинуло 3339 чол. [164].

30 березня 1950 р. наказом МВС СРСР №00218 табірне відділення у Миколаєві розформоване, залишки його контингенту перевели до Одеси. Мережа таборів для військовополонених на Миколаївщині припинила своє існування [165, с. 80].

Підготовка до повернення евакуйованих підприємств та установ почалася задовго до звільнення міста. 5 грудня 1943 р. Москві в Наркомсудпромі зібрана оперативна група в складі 76 чол., в тому числі В. Андріанов, Я. Абрамов, працівники заводу ім. 61 комунара, в. о. директора заводу ім. А. Марті А. Порубай і інші, куди включили і представників МКІ С. Вовчарука і В. Склярова [166, с. 79].

Після звільнення м. Первомайська перш за все відбудований залізничний міст. До кінця 1944 р. зведено два тимчасові мости через Південний Буг і Синюху. Введено в експлуатацію ливарний цех і електростанція, завод ім. 25 Жовтня, дві олійні, пивзавод. В 1945 р. для забезпечення потреб промисловості почав діяти енергопотяг потужністю 1 тис. кВт. На залізничній станції Голта побудовані депо і майстерні, введені в дію міський олійно-, пром- і харчокомбінати, хлібозавод, млин [167, с. 12].

Вже за півроку після визволення області повністю або частково стали до ладу 216 підприємств союзного і республіканського підпорядкування та

місцевої промисловості. ЧСЗ приступив до ремонту суден і виробництва запасних частин для сільськогосподарських машин. На заводі «Дормашина» почали випускати продукцію інструментальний і складальний цехи. У м. Вознесенську стали до ладу крупорушка, два млини, канатний завод, хлібозавод; в Очакові – рибозавод, млин; у Новоодеському районі – гончарний цех і кам'яний кар'єр. На підприємствах Миколаєва працювало 287 молодіжних бригад, більшість із яких успішно справлялася з виробничими планами. На енергокомбінаті завершено відбудовчо-монтажні роботи турбогенератора потужністю 300 кВт. У результаті наполегливих зусиль робітників, інженерно-технічних працівників і службовців відбудовані залізничний транспорт, морський порт, річкова пристань. Почали давати продукцію макаронна, кондитерська, трикотажна, швейна, парфумерна фабрики, миловарний і скляний заводи та більшість промартілей [168, с. 449].

За перші 8 місяців роботи завод ім. 61 комунара виконав програму на 167% [169]. В 1944 р. на відбудові Миколаївських суднобудівних заводів працювало понад 30 тис. чол. До липня 1945 р. на заводі ім. 61 комунара вже діяв 61 виробничий об'єкт [170, с. 49]. Вже у другому кварталі 1944 р. на ЧСЗ стали до ладу машинний зал електростанції і котельня, насосні станції прісної та технічної води, дві трансформаторні підстанції, дизель-компресорна і тимчасовий механічний цех на 50 одиниць [171, с. 241].

Для проведення відбудовчих робіт на миколаївських заводах суднобудівної промисловості створена спеціальна організація – ОБМЧ-44, в завдання якої входила відбудова заводів, житлово-побутових об'єктів та учбових закладів [172].

Нестача кваліфікованих інженерно-технічних працівників і робітників будівельних професій, погане матеріально-технічне забезпечення не відповідали виконанню поставленого перед будівельниками завдання. У зв'язку з чим в січні 1945 р. спеціальною

Постановою Ради Міністрів СРСР на базі ОБМЧ-44 створений Миколаївський будівельний трест №44 з більш широкими завданнями по відновленню суднобудівних заводів і будівництва житла, комунально-побутових и культурних об'єктів для суднобудівників. Для виконання першочергових робіт по відновленню суднобудівних заводів асигновано понад 25 млн. крб. Постановою Ради Міністрів СРСР з 1 жовтня по 1 листопада 1947 р. оголошений призов до школи ФЗН в Миколаївській області 5000 юнаків і дівчат у віці від 16 до 19 років. Тільки на базі будтресту №44 створено сім шкіл ФЗН, які готували мулярів, штукатурів, теслярів, малярів, електрозварювальників, електриків, арматурників. На будівництвах міста 80% всіх робітників становили випускники шкіл фабрично-заводського навчання [173]. Розширення відбудовчих робіт в промисловості і будівництві супроводжувалося зростанням чисельності робітників. У вересні 1945 р. їх налічувалося близько 90 тис. чол. [174, с. 299].

Одним з найважливіших завдань перших повоєнних років стало відновлення роботи миколаївського водогону. Першим кроком до встановлення стабільності на підприємстві стало клопотання керівника І. Грінберга до міського комунального господарства щодо придбання обладнання для лабораторії Управління водоканалізації, затвердження «Правил користування каналізацією абонентами м. Миколаєва», які обумовлювали особливості підключення, прокладання нових вуличних мереж. Протягом року тривали роботи з відновлення важливих об'єктів комунального господарства: реконструйовано турбогенератор №2, котельню №2 міської електростанції. Внаслідок прийняття плану капітальних ремонтів на підприємствах міського комунального господарства на 1945 р. за рахунок амортизаційних відрахувань підключені до станції заводи та міський трамвай. Так, у звіті головних інженера та бухгалтера підприємства за 1945 р. вказано, що відновлювальні роботи

виконувались ще й за рахунок акумульованих засобів (223,1 тис. крб.), економії (37,7 тис. крб.) та безкоштовно, силами 22 працівників підприємства (41,7 тис. крб.), в тому числі чотирма жінками. Загалом на капітальний ремонт водопроводу та каналізації виділено 304,5 тис. крб. [175, с. 102].

На підприємствах відновлено 8-годинний робочий день, скасовані введені на час війни понаднормові роботи, відновлені щорічні оплачувані відпустки. За період з червня 1945 р. до середини 1946 р. проведено три черги демобілізації особового складу Радянської армії [176, с. 20].

Фактично заново створена харчова промисловість, побудовані такі підприємства як маслозавод, миловарений завод, макаронна і кондитерська фабрики, рибзавод, облмлинтрест з 22 млинами в районах, два хлібозаводи і райхарчкомбінати в районах, Очаківський рибоконсервний комбінат і Вознесенський плодоовочевий комбінат, взуттєва, трикотажна, дві швейні фабрики [177]. Наприкінці 1944 р. дав першу продукцію вщент зруйнований під час війни парфюмерно-скляний комбінат, почалося будівництво нових цехів [178, с. 56].

Втім відбудова легкої промисловості йшла дуже повільно. Бракувало кваліфікованих будівельників, обладнання, сировини, бракувало постачання електроенергії, відсутні мінімальні побутові умови. Все це вело до невиконання планів та низької якості продукції. План 1945 р. підприємства області виконали на 45,4%, відповідно недодано виробів з трикотажу – 34 тис. шт., швейних – на суму 1175 тис. крб., взуття більш як 8 тис. пар, при вкрай низькій якості виробів. Збитки підприємств галузі в 1945 р. по області становили 437 тис. крб. при річному плані накопичення 299 тис. крб. [179, с. 323]. План по виробітку місцева промисловість виконала тільки на 61,7%, легка промисловість – на 67,8% і промисловість будматеріалів – на 81,5% [180].

На заводі ім. 61 комунара першою продукцією стала плоскодонна баржа вантажопідйомністю 150 т. для перевезення каменю-ракушняку з кар'єру під Новою Одесою до причалу заводу. Її спустили на воду вже 28 серпня 1944 р. [181, с. 97]. На заводі ім. А. Марті навесні 1945 р. першим відновленим судном став криголамний буксир, який з Румунії привів виведений з заводу румунами плавкран і дві баржі з будматеріалами. Обидва заводи налагоджують випуск понтонів, барж. На суднобудівному заводі ім. А. Марті з 1945 р. по 1948 р. побудовано 45 понтонів вантажопідйомністю 400, 200, 80 т, 400 понтонів КМТ-2, баржі вантажопідйомністю 250, 500, 700 т.

Завод ім. 61 комунара в кінці 1944 р. приступає і до 1946 р. виготовляє 220 фарватерних буїв для Бузького та Дніпро-Бузького лиманів від Миколаєва до виходу у відкрите море, 64 80-ти тонних понтона. У травні 1945 р. починається будівництво секцій 12 барж вантажопідйомністю 1000 т кожна і декількох буксирів для озера Байкал.

До кінця 1944 р. в області налічувалося 176 діючих підприємств. За 9 місяців 1944 р. вони дали продукції більше ніж на 12 млн крб.

Протягом 1945 р. в три рази збільшився випуск виробів легкої промисловості. У порівнянні з 1944 р. випущено в п'ять разів більше взуття, трикотажна фабрика збільшила вихід своєї продукції на 630%, в чотири рази зріс обсяг роботи промкооперації. Місцева промисловість освоїла випуск меблів, взуття, залізних і багатьох інших виробів ширвжитку.

У 1945 р. кондитерська фабрика дала продукції на 363,5 тис. крб. На 598 тис. крб. випустив першокласних товарів Вознесенський плодозавод. 18 райпромкомбінатів області для потреб колгоспників дали своїх виробів на 1 млн 183 тис. крб. У 1945 р. відновлено і заново побудовано 138 підприємств [182, арк. 11].

Таким чином, число діючих підприємств до початку 1946 р. досягло 314, а випуск їх продукції склав суму 48 млн 95 тис. крб. У 1945 р. число

робітників зросло в 1,5 рази. Протягом двох років після визволення Миколаївщини від німецько-румунської окупації всі підприємства, що існували в 1940 р. знову введені до ладу і почали випускати промислову продукцію. За 1944–1946 рр. промисловість області (без підприємств кооперації) дала 38% валової продукції щодо 1940 р., при чому основна кількість продукції випущена протягом другого року роботи. У той же час на заводах А. Марті та ім. 61 Комунара не виконаний план по продуктивності праці. План 1945 р. по валовій продукції місцева промисловість виконала лише на 47,9%, легка промисловість – на 70,1%, промисловість будматеріалів – на 86,8%. Це пов'язано з низькою продуктивністю праці на підприємствах цих галузей промисловості і незадовільною організацією виробництва.

2.2. Розвиток промислового сектору області у 1946–1955 рр.

Подальший промисловий розвиток України відображено в «Законі про п'ятирічний план відбудови й розвитку народного господарства Української РСР на 1946–1950 рр.», прийнятому в серпні 1946 р. на VIII сесії Верховної Ради УРСР. Політичне керівництво країни не передбачало відновлення в усьому обсязі передвоєнної ролі УРСР в народногосподарському комплексі СРСР. Згідно з контрольними показниками, визначеними союзним планом, українська економіка отримувала лише 15% загальносоюзних капіталовкладень, тоді як УРСР зазнала 42% усіх матеріальних втрат СРСР у війні. Високі темпи відбудови забезпечувалися також надто низькою заробітною платою робітників та службовців [183, с. 21].

Для Миколаївщини передбачалося повне відновлення суднобудівних заводів, енергокомбінату, заводу шляхового машинобудування, чавуноливарного заводу, спорудження млинокомбінату продуктивністю 200 т помелу муки на добу, капітальну відбудову морського і річкового портів, побудову панчішно-шкарпеткової фабрики з річним виробництвом 3 млн. пар панчішно-шкарпеткових виробів, доведення річного випуску трикотажної білизни до 1 млн штук, взуття – 375 тис. пар. Випуск промислової продукції підприємствами республіканського і місцевого підпорядкування до кінця 1950 р. мав скласти 148,3% до виробництва 1940 р. [184, с. 305].

У 1946 р. багато підприємств області домоглися перевиконання річного плану по випуску валової продукції вже на 1 грудня, а окремі підприємства виконали свою річну програму за 10 місяців. Миколаївський м'ясокомбінат, маслопромтрест, шкіряний завод, рибзавод, завод ім. 21-ї річниці Жовтня, чавуноливарний завод виконали план за десять місяців. В цілому вся промисловість області на 1 грудня 1946 р. виконала річний план на 96,5%. За 11 місяців випущено промислової продукції на 67% більше, ніж за аналогічний період 1945 р. При цьому підприємства легкої промисловості збільшили свою продукцію в порівнянні з минулим роком в 1,7 рази, промисловості будматеріалів – в три рази, а чавуноливарний завод – в 6,6 рази.

У той же час завод «Дормашина», трикотажна фабрика, скляно-парфумерний завод, бавовнозавод, Вознесенський плодозавод, Петровський цегельний завод і ряд інших підприємств не виконали план 11 місяців. Чавуноливарний завод при виконанні плану по валовій продукції на 140,6% план по чавунному литтю виконав лише на 86,9%. Швейна фабрика індивідуального пошиття не додала в листопаді чоловічих пальт на 70%, жіночих пальто – на 72%, суконь – на 70%, Петровський і Новоодеський цегляно-черепичні заводи не додали в 1946 р. 1200 тис. штук цегли і 900 тис.

штук черепиці. Взуттєва фабрика тільки в листопаді не додала близько 1 тис. пар взуття. Великі проблеми виникли з рівнем продуктивності праці і ліквідацією втрат робочого часу. На чавуноливарному заводі втрати робочого часу за 9 місяців 1946 р. склали 35%, на заводі «Дормашина» в третьому кварталі – 21,1%. На підприємствах обллегпрому втрати досягли 18%, на суднобудівних заводах 20–25% [185]. Виробничу програму першого кварталу 1946 р. колектив Миколаївського суднобудівного заводу ім. А. Марті не виконав. Вирішення цієї проблеми вбачалось у залученні до участі в соцзмаганні широких мас робітників, виконанні службовцями щоденного графіку. Вже в другому кварталі 1946 р. на заводі налічувалось 155 комсомольсько-молодіжних бригад, якими охоплено 40% молоді [186].

В 1946 р. остаточно поновила свою роботу і зазнала подальшого розвитку місцева промисловість. Протягом трьох років відбудовано ряд підприємств, серед яких: скляно-парфумерний, лікєро-горілочаний, пивоварний і маслоробний заводи, два рибних заводи. В порівнянні з 1945 р. обсяг випуску валової продукції цих підприємств збільшився більше, ніж у півтора рази і склав в 1946 р. 2800 тис. крб. Валова продукція обласного і районного значення в 1946 р. склала 2500 тис. крб. проти 444 тис. крб. За даний період місцева промисловість, артїлі промислової кооперації і кооперації інвалідів освоїли і випускають до 200 назв виробів товарів широкого вжитку. Миколаївський порт досяг 300% вантажообігу у порівнянні з 1945 р. Відновлений регулярний рух пасажирських суден між Миколаєвом і Вознесенськом, Миколаєвом і Херсоном. Залізничники Миколаєва відбудували всі колії, кілька десятків мостів, паровозне депо в Миколаєві і Вознесенську. В 1946 р. у відбудову підприємств і комунального господарства міста вкладено 2000 млн. крб. [187].

Протягом 1946 р. продовжилась робота по відбудові підприємств промислової кооперації. Із 101 промислової артїлі, що існували до війни, відбудовано лише 66, з них в 1946 р. відбудовано 13 артїлей, які дали

продукції майже на 3 млн. крб. Серед них такі артілі як «Соцпобутремонт», «Жовтень», «Червоний бляхар». За рік освоєно виробництво 50 нових видів виробів. Введено в дію 112 різних машин і механізмів, 74 електромотори загальною потужністю біля 320 кВт. З початку 1947 р. організовані нові види виробництв і промислів, в числі яких виробництво шкіряної галантереї, вироблення хутра, столярного клею, щіток, гіпсу, алебастру, каустичної соди, гумового взуття, чавунного і алюмінійового посуду [188].

План 1946 р. промисловість виконала на 103,5%. Промисловість області успішно відбудовувалася. Вже в 1946 р. працювало 40 підприємств союзного і республіканського підпорядкування, 97 підприємств місцевої промисловості, 89 кустарно-промислових артілей і 23 будівельні організації. На ЧСЗ в окремих цехах впроваджено автоматичне зварювання, розроблені нові технології секційної збірки суден. В 1947 р. приріст промислової продукції у порівнянні з попереднім роком становив 30%, а собівартість основної продукції знизилася більше ніж в два рази. Збільшився випуск взуття на 70%, швейних виробів – на 32%, білизни трикотажної – на 84%, кондитерських виробів – на 59%.

В липні 1947 р. на базі польових майстерень, розгорнутих для виготовлення металевих конструкцій для відбудови зруйнованих заводів суднобудівної промисловості, засновано Миколаївський завод металоконструкцій (МЗМК), який почав випуск продукції. Завод увійшов до складу головного управління з виготовлення та монтажу металоконструкції Міністерства будівництва підприємств машинобудування, а з часом – Міністерства будівництва. Велика заслуга колективу підприємства у справі відбудови суднобудівної промисловості Миколаєва. Він виготовив конструкції цеху №32 ЧСЗ, здійснив докорінну реконструкцію елінгу заводу імені 61 Комунара, за що відзначений Державною премією. Значні роботи проведені по відбудові заводів «Дормашина», «Екватор», чавуно-ливарного заводу, ПСК «Червоні вітрила» [189, арк. 178].

Починаючи з 1949 р. реконструкція значно змінила сферу діяльності заводу і розширила номенклатуру продукції. Колектив підприємства взяв активну участь у відбудові промисловості Одеси та Херсону. У 1950-х рр. перелік замовників збільшився за рахунок підприємств РРФСР та зарубіжних. З 1951 р. МЗМК став поставляти продукцію на експорт – до Індії, ОАР, Гвінеї, В'єтнаму, Іраку, Угорщини, Болгарії, Афганістану [190, с. 61].

Протягом 1947 р. відбудована теплоелектроцентральною силами будівельників Миколаївської дільниці «Дніпробуду» за допомоги заводів ім. А. Марті, ЕМТу, ім. 61 комунара [191].

У 1947 р. легка промисловість Миколаєва дала продукції на 188% більше, ніж в 1945 р. Збільшили випуск продукції підприємства облмісцьпрому. Підприємства облхарчопрому в 1947 р. дали продукції на 2884 тис. крб. Енергокомбінат збільшив вироблення електроенергії на 53%.

Валова продукція всієї промисловості Миколаєва в 1947 р. збільшилася в порівнянні з 1945 р. в два рази. 21 підприємство і 19 промислових артілей план 1947 р. виконали достроково [192].

Однак незважаючи на зростання виробництва, плану 1947 р. промисловість області, в тому числі суднобудівні заводи, не виконала. Чимало підприємств працювало неритмічно, мали місце великі недоліки в плануванні і організації праці. На підприємствах Миколаєва велика плінність робочої сили.

В 1948 р. валова продукція промисловості Миколаївщини збільшилася на 76%, а кількість робітників – на 27%. Підприємства республіканської промисловості план 1948 р. виконали на 102,4%, обласної – на 103,4% [193, с. 274]. У 1948 р. в основному відбудовані машинобудівні підприємства [194, с. 125].

Протягом 1948 р. на підприємствах Миколаївщини зареєстрована велика кількість фактів нераціонального використання обладнання. Так, на

заводі ім. А. Марті щомісяця не працювало біля 300 одиниць встановленого обладнання, а обладнання, що експлуатувалося, використовувалося лише на 22,5% повного календарного фонду часу. Значна кількість непланових ремонтів, незабезпеченість матеріалами і робочою силою викликало простої верстатного парку до 15%. На заводі ім. 61 Комунара щомісяця простоювало біля 30 одиниць від загальної кількості встановленого обладнання, втрачалось більше 7 тис. верстато-годин. На заводі «Дормашина» простоювало біля 40% обладнання [195].

Вже на початку 1949 р. промисловість Миколаївщини перевищила довоєнний рівень випуску продукції на 54,1%. Суднобудівні заводи не тільки відбудовано, а й реконструйовано, оснащено більш досконалим устаткуванням. Достроково виконали п'ятирічний план заводи «Дормашина», чавуноливарний, паровозне і вагонне депо Миколаївського залізничного вузла [196].

В 1949 р. при зростанні робочої сили на 16% випуск валової продукції збільшився на 47,2%. Переважаюча кількість підприємств, у тому числі і суднобудівні заводи, вже в 1949 р. перевершили довоєнний рівень. В березні 1949 р. Указом Президії Верховної Ради СРСР у зв'язку з 50-річчям ЧСЗ і відмічаючи його заслуги, колектив суднобудівників удостоєний нагороди – ордена Леніна. 275 суднобудівникам вручені ордени і медалі. Колективи 72 підприємств успішно виконали плани 1949 р., давши понадпланової продукції на 39171 тис. крб. Достроково завершили виконання річного плану колективи паровозного і вагонного депо, морський торговий порт по переробці вантажів, ремонтно-інструментальний завод, взуттєва фабрика, «Млинмаш», фабрика ім. Кірова, молокозавод, макаронна і трикотажна фабрики, парфюмерно-скляний комбінат і ряд інших підприємств. Поліпшили роботу більшість будівельних організацій, за рік вони здали 37 126 кв. м. житла або 102,2% до плану. В 1949 р. 7800 робітників промислових підприємств значно перевиконали річні норми. На ЧСЗ

63 бригадам і окремо 150 робітникам присвоїли звання передовиків відмінної якості [197, арк. 197].

В 1950 р. на заводі ім. 61 комунара за рахунок поліпшення підготовки робочого місця, впровадження більш досконалої технології продуктивність праці у порівнянні з 1949 р. зросла на 35%, а випуск валової продукції збільшився на 47%. Завод перевиконав довоєнний рівень випуску продукції на 30,6%, по валовій продукції – більш ніж у два рази [198, с. 153]. ЧСЗ збільшив в 1950 р. випуск валової продукції на 44%, знизив собівартість продукції на 32,6% і одержав близько 3 млн. крб. понадпланової економії [199, арк. 3].

В 1950 р. промисловість Миколаївщини перевершила довоєнний рівень на 54,1% [200, с. 134]. Випуск валової продукції промисловості в 1950 р. перевищив рівень 1940 р. на 60% [201, с. 58]. Завод «Дормашина» п'ятирічний план виконав за три роки і 10 місяців [202, с. 252]. Не лише відбудовано, але й реконструйовано суднобудівні заводи, впроваджений потоково-секційний метод будівництва суден, електрозварка, в два рази скорочений стапельний період. Чавуноливарний завод збільшив виробництво продукції в 4,7 рази. Він освоїв виробництво декількох видів устаткування для металургійної промисловості: стрічкові транспортери, автоматичні скидувачі, навантажувально-розвантажувальні машини для коксових батарей.

Легка промисловість області виробила ряд нових видів продукції, в тому числі: узорне трикотажне полотно, панчішно-шкарпеткові вироби.

Транспортні організації забезпечили перевезення вантажів. Вантажообіг всіх видів транспорту зріс в три рази проти 1940 р. Більшість навантажувально-розвантажувальних робіт механізовано. Колектив вагонного депо з найважливіших показників робіт 46 місяців утримував перше місце на Одеській залізниці [203, арк. 201].

В 1946 р. колектив Миколаївського морського порту переробив 459 тис. т вантажів, що становить 73% по відношенню до довоєнного 1940 р. В 1947 р. порт оснащений трьома новими глибоководними причалами, дев'ятьма потужними порталними кранами й іншими механізмами. По оснащенню вантажно-розвантажувальними механізмами порт в 1947 р. перевищив довоєнний рівень [204].

Успішне виконання державних планів сприяло значному збільшенню приросту промислової продукції і товарів широкого вжитку. У 1946 р. цей приріст склав 49,2% по відношенню до 1945 р., в 1947 р. – 67%, в 1948 р. – 76% в порівнянні з 1947 р. [205]. Основні фонди промисловості області зросли більш ніж в три рази, а валова продукція майже в п'ять разів і в 1950 р. перевищила довоєнний рівень в півтора рази [206].

Завдяки механізації виробничих процесів і зростанню енергетичних потужностей промислових підприємств продуктивність праці у промисловості наприкінці 1950 р. зросла проти довоєнного періоду на 23% [207, с. 11].

За чотири роки після звільнення Вознесенська товарообіг в місті склав 93 млн. крб. Видано інвалідам війни та праці, сім'ям загиблих на фронті 21 млн. 442 тис. 400 крб. пенсій і 149 тис. одноразової допомоги. Всі підприємства стали до ладу і в той же період виробили продукції на суму понад 16 млн. 637 тис. крб. До кінця 1950 р. в місті працювало 15 промислових, 5 транспортних і 2 будівельних підприємства, що випустили продукції на суму 21 млн. крб. і на 100,4% виконали план 4-ї п'ятирічки [208, с. 126]. У 1955–1959 рр. у Вознесенську, з метою прискореного будівництва об'єктів різного призначення, створені 4 будівельні організації. Заново відбудовано корпуси меблевої та швейної фабрик, консервного та маслоробного заводів, харчового і птахокомбінатів, механізовані дві пекарні. Організовані і почали видавати продукцію промартілі «Битовик» і «Проммебель», реконструйований

інструментальний завод «Червоний технік». Значного розвитку набули транспортні підприємства – залізнична станція, локомотивне депо, автотранспортна колона, автобаза, річкова пристань.

Значну вагу в машинобудуванні мав завод «Дормашина», який виготовляв скрепери, бульдозери, асфальтоукладальники. Велике значення мали й інші заводи: чавуноливарний, який випускав транспортери і обладнання для металургійних підприємств, судноремонтний, інструментальний, завод металоконструкцій.

Значних успіхів в області досягла легка промисловість, представлена виробами швейної, трикотажної, взуттєвої фабрик, парфюмерно-скляного комбінату. Два м'ясокомбінати, рибоконсервний комбінат, два плодоовочевих консервних і два пивоварних заводи, хлібозаводи, завод з виробництва соняшникової олії і вісім маслозаводів становили перелік основних підприємств харчової промисловості області. Наприкінці 1948 р. промислове виробництво Миколаєва досягло довоєнного рівня, а в 1950-ті роки випуск валової продукції промисловості області перевищив рівень 1940 р. на 60%. Одночасно з відновленням здійснювалася реконструкція підприємств, освоювалися нові види промислової продукції. До кінця 1950 р. відновлені всі основні галузі економіки. Це послужило фундаментом для подальшого нарощування економічного потенціалу [209].

В 1951 р. ЧСЗ, завод ім. 61 комунара, «Дормашина», чавуноливарний і інші досягли значного збільшення випуску промислової продукції. Виробничий план 1951 р. виконано на 101,8%. У порівнянні з 1950 р. обсяг промислової продукції збільшився на 17,8%. Освоєно виробництво нових видів продукції, розширено асортимент виробів і поліпшена їх якість [210, арк. 234].

В результаті значно збільшилися середньорічні абсолютні прирости промислової продукції і найбільш високими темпами розвивалося машинобудування [211, с. 225]. Навіть представники української діаспори

вимушені визнати високі темпи розвитку радянської промисловості в п'ятій п'ятирічці [212, с. 288; 213, с. 47].

Стратегічного значення в повоєнний період у ВПК СРСР набуло суднобудування. Велику роль в цьому мали відігравати миколаївські суднобудівні заводи. Передбачалося повністю відновити суднобудівні заводи і кооперовані з ними підприємства.

Завод ім. 61 комунара розгорнув добудовні роботи та капітальний ремонт спущених ще в 1941 р. в Севастополі на заводі ім. С. Орджонікідзе трьох базових тральщиків проекту 73к «Іван Сладков», «Іван Шувалов», «Іван Борисов» і землечерпальних суден «Парфеніон». Відродження виробництва на заводі ім. 61 комунара велося з орієнтацією на нову суцільнозварну технологію будівництва суден секційно-пірамідальним, а пізніше секційно-блоковим методом формування корпусу судна. Зведено новий складально-зварювальний цех.

МКІ продовжив випуск інженерів суднобудівних професій: в 1945 р. випуск склав 51 чол., в 1946 р. – 30 чол., в 1947 р. – 43 чол. Тільки в 1948–1949 рр. починається наростання чисельності фахівців-інженерів.

У 1947–1948 рр. суднобудівне виробництво відновлено до такої міри, що стає можливим будівництво нових кораблів і суден великої водотоннажності. На заводі ім. 61 комунара в липні 1948 р. на майже відновленому елінгу закладається головний корабель «Пильний» серії ескадрених міноносців проекту 30біс водотоннажністю 3075 т, з потужністю енергетичної установки в 60 тис. к. с. і швидкістю ходу 35,5 вузлів. При будівництві застосовується секційна збірка корпусу. У грудні 1948 р. есмінець спущений на воду. Всього побудовано 19 кораблів цієї серії. Долаючи післявоєнні організаційні, технічні, кадрові труднощі, завод ім. 61 комунара в 1950 р. вийшов на повну виробничу потужність, перевиконавши довоєнний рівень випуску продукції на 30,6% [214, с. 98].

На заводі ім. А. Марті з 1948 р. розгортається крупносерійне будівництво підводних човнів проекту 613 водотоннажністю 1050 т. Їх будівництво ведеться сучасним поточно-позиційним способом, в спеціально створеному виробничому комплексі. До 1957 р. здано ВМФ СРСР 72 підводні човни цього проекту [215, арк. 98].

У 1949 р. закладено перше нафтоналивне судно «Казбек» – водотоннажністю 16250 т, дедвейтом 11800 т. Будівництво велося секційним способом із застосуванням об'ємних і площинних секцій, виготовлених у знов організованому складально-зварювальному цеху. Вперше у вітчизняному суднобудуванні на будівництві танкера застосували форми обводу корпусу і коефіцієнти повноти, що забезпечили підвищену швидкість ходу (до 16 вузлів) при встановленні більш потужних двигунів. Нововведенням стала установка двох головних двигунів, що працювали через гідрозубчасту передачу. Судно призначене для перевезення нафтопродуктів на відстань до 10 тис. миль. Танкер став найбільшим комерційним судном, спорудженим у післявоєнний період.

17 вересня 1951 р. комісія Мінсудпрому прийняла від суднобудівників танкер. Кубатура 24 вантажних танків забезпечувала перевезення 10000 т бензину. Довжина судна становила 145,5 м, ширина – 19,2 м, висота борту – 10,4 м. Всього на заводі побудовано 13 судів цієї серії. У 1952 р. зданий «Волгодон», в 1953 р. – «Майкоп», в 1954 р. – «Таллінн», «Ашхабад», «Жданов», в 1955 р. – «Фрунзе», «Кіров», «Чернівці», в 1956 р. – «Чкалов», «Славгород», в 1957 р. – «Чебоксари», «Фрідріх Енгельс» [216, с. 119].

Систематичне поліпшення технології та організації будівництва танкерів, постійний склад робітників і ІТП сприяли поліпшенню техніко-економічних показників. Трудомісткість будівництва тринадцятого танкера склала 51% від трудомісткості першого. Серія з 60 морських нафтоналивних суден заповнила втрати судів цього класу в роки війни. Дані судна стали основою радянського танкерного флоту перших повоєнних років.

До початку 1946 р. на ЧСЗ працювало 12000 чол., почалося здійснення суднобудівної програми: за обсягом випуску продукції досягнуто передвоєнні показники. Почалося будівництво танкерів, закінчувалося будівництво суден, перерване війною. Машинобудівні цехи випускали для свого та інших заводів ахтерштевні, кронштейни, мортири, шпилі, котли, ланцюги, якоря, лінії валопроводів, кермові машини, арматуру.

У 1947 р. встановлено і знаходилося в робочому стані шість газорізальних машин різних типів і дванадцять секаторів, укомплектований і навчений штат для двозмінної роботи. У 1948 р. завод збільшив удвічі, в порівнянні з попереднім періодом, випуск валової продукції.

Почавши в 1946 р. з добудови кораблів, будівництво яких перерване війною, ЧСЗ вже в 1947 р. приступив до будівництва суцільнозварних танкерів типу «Казбек». Надалі розгорнуто будівництво легких крейсерів проектів 68К і 68-біс (водотоннажністю 15000 і 15120 т відповідно). У 1950 р. здані крейсера «Куйбишев» і «Фрунзе», в 1952 р. – «Держинський», в 1953 р. – «Нахімов», в 1955 р. – «Кутузов» [217, с. 98].

На початку 1950-х рр. в блоці цеху №32 організовано поточно-позиційне багатосерійне будівництво підводних човнів проекту 613. Це пов'язано з реорганізацією цеху №16 і утворенням на його базі спеціалізованих цехів: корпусобробного №17, корпусобудівельного №18, складально-зварювального №11, судномонтажного №40. Будівництво великої серії підводних човнів забезпечено рядом організаційно-технічних заходів, що послужили надалі основою для створення поточно-позиційного будівництва рибпромислових суден.

Напружено працювала машинобудівна частина заводу, покликана забезпечувати виробами не тільки багатопроєктну власну суднобудівну програму, але і кооперативні поставки суднобудівним заводам півдня і іншим регіонам СРСР. Внаслідок цього проведена велика робота по механізації і поліпшенню умов праці в сталеливарному і кольорово-

чавуноливарному цехах, створена валова ділянка на базі унікальних верстатів по обробці валопроводів, замінено застаріле обладнання, проведено насичення цехів верстатами з програмним керуванням, проведені реконструкційні роботи в котельному цеху, модернізовані і перебудовані будівлі ряду цехів машинобудування, освоєні нові технологічні процеси. Все це вивело машинобудування заводу на абсолютно новий технічний рівень, що забезпечив успішне освоєння виробництва складних механізмів і виробів для суднобудування.

З 1945 по 1948 рр. на ЧСЗ виготовлено 45 понтонів потужністю 400, 200 і 80 т, 400 понтонів КМТ-2, баржі вантажопідйомністю 250, 500 і 700 т, пасажирські катери. Широкого розмаху набув рух раціоналізаторів. Тільки за 1946 р. економія від впровадження їх пропозицій склала 1349488 крб. Загальний обсяг виробництва в порівнянні з 1945 р. збільшився майже в три рази, на 13% зросла продуктивність праці [218, с. 247].

До успіхів, досягнутих колективом ЧСЗ необхідно віднести побудову судів середньої водотоннажності, в тому числі супертраулерів, поточно-позиційним способом; використання крупноблочного способу; виконання всього комплексу випробувань рибпромислових суден біля заводської стінки без виходу в море; виготовлення деталей зашивання суднових приміщень вогнестійким пластиком власного виробництва; монтаж великих дизелів на похилому стапелі до спуску судна на воду; різання металу природним газом замість ацетилену і пропан-бутану [219, с. 50].

У 1950 р. за відновлення елінгу та сталеливарного цеху заводу ім. 61 комунара групі керівників та інженерів Будтресту № 44 і заводу ім. 61 комунара присуджена Сталінська премія. Повністю за довоєнними потужностями в 1949 р. відновлені Миколаївський торгівельний порт і залізничний вузол, теплоелектроцентрально. Фактично в 1950 р. промислові підприємства Миколаєва відновлено повністю [220, с. 202].

Важливим етапом в діяльності ЧСЗ стало будівництво серії суховантажних суден. Закладка головного судна типу «Дніпрогес» проведена в грудні 1954 р. Суховантаж призначений для перевезення генеральних і зернових вантажів. Його корпус повністю зварений, за винятком клепаного з'єднання ширстрека з палубним стрингером. Суховантаж виготовлений зі зварних об'ємних і площинних секцій. Водотоннажність 10460 т, вантажопідйомність 5000 т, швидкість повного ходу при обмеженій потужності дизелів 16,8 вузла. У практиці радянського суднобудування це перше суховантажне дизель-електричне судно необмеженого району плавання, обладнане спеціально створеною для нього потужною дизель-електричною установкою, що забезпечує високу швидкість ходу. По експлуатаційним даним судно не поступалося однотипним судам західних країн. Здано торговельному флоту у вересні 1956 р. [221, арк. 89].

У 1956 р. припинилося багатосерійне будівництво підводних човнів. Тільки завдяки ініціативі та наполегливості директора заводу І. Прибильського завод отримав від Мінсудпрому замовлення на велику серію траулерів типу «Маяковський». Організація багатосерійного будівництва траулерів стала цілою епохою в історії ЧСЗ, пов'язана з освоєнням нових технологій, вдосконаленням спеціалізації і кооперації всередині заводу, створенням згодом спеціалізованого поточного виробництва. Досягнуто небувалого зростання продуктивності праці і зниження трудомісткості робіт, щомісяця здавалося два траулера необмеженого району плавання.

Друга світова війна призвела до важких втрат у складі Північного, Балтійського і Чорноморського флотів СРСР. Найбільших втрат надводним кораблям і суднам завдала авіація противника – в середньому 45% бойових втрат. Радянські кораблі в період бойових дій не змогли забезпечити власними зенітними засобами надійну протиповітряну оборону і гостро

потребували авіаційного прикриття. У той же час на частку радянської авіації також довелося близько 60% потоплених кораблів і суден противника серед всіх бойових засобів ВМФ. Тому найбільш проникливі керівники ВМФ після війни прийшли до висновку про необхідність створення для вітчизняного флоту авіаносців, в першу чергу для протиповітряної оборони корабельних угруповань.

У 1945 р. М. Кузнецов надав на затвердження уряду проект десятирічного плану кораблебудування із включенням до нього будівництва авіаносців. Але в затвердженій в листопаді 1945 р. постанові про десятирічний план військового кораблебудування на 1946–1955 рр. авіаносців не виявилось. Й. Сталін приводив аргумент про те, що «Радянський Союз воювати біля берегів Америки не збирається» [222, с. 11].

У травні 1952 р. М. Кузнецов знову представив Й. Сталіну доповідь про необхідність створення авіаносців, обґрунтувавши тим, що без прикриття авіації неможливо вирішення бойових задач на морі. Й. Сталін на цей раз не заперечував, однак відклав вирішення питання до формування чергової програми військового кораблебудування. Але менш ніж через рік після цього Й. Сталін помер. Слід зазначити, що створення авіаносців в той період могло бути цілком посилюююю справою для промисловості і економіки країни і менш обтяжливим, ніж будівництво важких крейсерів, типу «Сталінград», які тоді будувалися на трьох найбільших суднобудівних заводах Радянського Союзу. Після смерті Й. Сталіна М. Кузнецов робив наполегливі спроби домогтися відновлення програми створення авіаносців, але країну очолив М. Хрущов, який вважав недоцільним будувати великі надводні кораблі, а тим більше авіаносці. Його підтримував і міністр оборони, суто сухопутний воєначальник, М. Булганін. З 1955 р. припинено будівництво крейсерів і призупинено проектування авіаносця. У той же час, не дивлячись на те, що Друга світова війна остаточно розвіяла доктрину про володіння морем за допомогою значної кількості великих артилерійських

кораблів – лінкорів і крейсерів, радянська повоєнна програма передбачала проектування і будівництво саме цього виду бойових кораблів. Великі надводні кораблі розглядалися політичним керівництвом СРСР не тільки як основа бойової потужності ВМФ, але і як символ і атрибут великої держави. Одним з головних післявоєнних проєктів, реалізувати який покликаний ЧСЗ, стало створення важкого крейсера «Сталінград», проектування якого проходило при постійному контролі Й. Сталіна. Проектування важкого крейсера проєкту 82 почалося в ЦКБ-17 в Ленінграді ще в травні 1941 р. і тривало всю війну. У 1948 р. Й. Сталін особисто розглянув і схвалив основні тактико-технічні елементи корабля, в тому числі швидкість ходу – 32 вузла. Дав вказівку прискорити створення серії з трьох кораблів, які повинні одночасно будуватися в Миколаєві, Ленінграді та Молотовську. Однак «побажання» Й. Сталіна восени 1949 р. при розгляді ескізного проєкту крейсера збільшити швидкість ходу до 35 вузлів призвело до збільшення потужностей силової установки на 30% і відповідно до переробки всього проєкту. У 1950 р. проектування корабля передали новоствореному ЦКБ-16. Крейсер «Сталінград» заклали на ЧСЗ тільки 31 грудня 1951 р. Фактично даний корабель являв собою лінкор, найбільший корабель, що коли-небудь створювався радянським суднобудуванням і найбільший корабель в Європі. Він поступався за головними габаритами лише американським авіаносцям. Так, потужність 280000 к. с. порівняна лише із сучасними американськими атомними авіаносцями [223, с. 557].

Будівництво даного крейсера вважалося одним з головних завдань повоєнної програми військового кораблебудування і завданням ЧСЗ №1. При його будівництві використовувалися кращі сталі того часу, хімічний склад яких, технічні характеристики, технологія виготовлення і термічної обробки на протязі сорока повоєнних років залишалися секретними. Головний броньовий пояс корабля мав товщину 180 мм, броня бойової рубки і башт артилерії головного калібру 250–260 мм, задня тришарова стіна

башт мала товщину від 400 до 762 мм. Бортовий конструктивний підводний захист розраховувався на контактний вибух торпеди з бойовою частиною тротилового еквіваленту 400–500 кг і мав чотири поздовжні перегородки, з них дві сферичні. Вперше передбачався захист у вигляді потрійного дна.

На завод поставлені і зберігалися на складі гармати головного калібру 304,8 мм з дальністю стрільби 250 кабельтов (43,6 км). Боезапас нараховував 720 пострілів головного калібру, маса бронебійного снаряда – 470 кг. Крім того, на крейсері повинні встановлюватися 12 універсальних 130-мм гармат в шести баштах, а також шість чотирьохствольних автоматів калібру 45 мм і десять чотирьохствольних 25-мм зенітних автоматів.

«Сталінград» планувалося спустити на воду до 36-х роковин революції – 6 листопада 1953 р. Однак вже через місяць після несподіваної смерті Й. Сталіна постановою уряду від 18.04.1953 р. «Про забезпечення будівництва підводних човнів і легких крейсерів» будівництво важкого крейсера «Сталінград» припинили. Згодом корпус крейсера вирішили використовувати як натуральний випробувальний відсік для перевірки броньового і протимінного захисту проти нових зразків морського озброєння. По відсіку наносилися удари бронебійними снарядами, авіабомбами і торпедами. Після численних обстрілів відсік замовлення 400 відновленню не підлягав і відправлений на лом [224, с. 565].

У 1950-х рр. на ЧСЗ паралельно тривало будівництво чотирьох легких крейсерів за проектом 68-біс ЦКБ-17. ЧСЗ здав ВМФ три корабля цього проекту: «Дзержинський» (1952 р.), «Адмірал Нахімов» (1953 р.) і «Михайло Кутузов» (1954 р.). З прийняттям програми створення океанського ракетно-ядерного флоту будівництво крейсерів призупинили, тому четвертий крейсер цього типу «Адмірал Корнілов» залишився недобудованим і в 1959–1960 рр. розібраний на метал. Суб'єктивна оцінка М. Хрущовим надводних кораблів як «плавучих трун» привела до знищення

більшості щойно збудованих крейсерів, що ґрунтовно підірвало міць всього радянського ВМФ.

Постановою Ради Міністрів СРСР від 9 липня 1946 р. в селищі міського типу Жовтневе почалося проектування нового суднобудівного заводу, згодом названого «Океаном».

Завдання післявоєнного суднобудування визначено в директивах по п'ятирічному плану розвитку народного господарства СРСР на 1951–1955 рр. Зокрема, передбачалося збільшення випуску вантажних суден і танкерів для морського флоту в 2,9 рази, судів риболовецького флоту в 3,8 рази, а також «розширення бази морського вітчизняного суднобудування шляхом будівництва нових і реконструкції існуючих суднобудівних заводів» [225, с. 10]. Значна частина виконання даної програми лягала на плечі нових суднобудівних заводів, які із самого початку проектувалися під поточно-позиційний метод організації виробництва. Принципово новий підхід при проектуванні і створенні післявоєнних верфей, а також впровадження передових технологій суднобудування дозволили створити спеціалізовані виробництва, порівняно легко модернізовані в залежності від вимог часу і програми.

Проект майбутнього заводу передбачав будівництво суден блочно-секційним методом, з чіткою схемою технологічного потоку. Так, складання і зварювання секцій повинен забезпечити блок корпусних цехів, насичення – блок добузовних цехів. Виключалася збірка судна під відкритим небом. Спеціальна споруда (елінг з прольотом до 25 м. заввишки) мав забезпечити укрупнення секцій суден і повну збірку їх корпусів в закритому приміщенні. Для переміщення блоків з цеху в цех і корпусів суден при їх поточно-позиційному будівництві передбачався трансбордер (спеціальний транспортний засіб). Завдяки рейковому шляху також продуманий вихід готових корпусів суден на спусковий пристрій, вантажопідйомність якого становила 2000 т. [226, с. 12].

Будівництво заводу і розвиток соціальної сфери селища Жовтневого почалося в жовтні 1947 р. кількома напрямками одночасно. В першу чергу спланований промисловий майданчик заводу. Для цього поглиблена прилегла акваторія і вирівняна наливним піском берегова лінія. В цей же час в глибині території побудовані бетонно-розчинний вузол, столярні майстерні, тимчасові склади і автогараж. Відновлена залізнична гілка Жовтнєве–Миколаїв. Практично всі роботи з планування та будівництва перших споруд проводилися вручну [227, с. 13].

У 1949 р. будуючи в основному допоміжні об'єкти, завод виконав план по капітальному будівництву на 100,9% і почав отримувати перше технологічне обладнання.

У 1950 р. введена в дію бетонна автодорога Миколаїв–Жовтнєве. Нова дорога дозволила безперебійно забезпечувати доставку матеріалів на будівельний майданчик. У тому ж році проведені великі підготовчі роботи, котрі гарантували максимальний старт будівництва. Це дозволило вже до кінця 1951 р. ввести в дію корпусні майстерні, матеріальний склад і приступити до будівництва основних об'єктів заводу: блоку корпусних цехів, блоку добудовних цехів, елінгу та ЛЕП.

Велике значення приділялося будівництву житла, що дозволило в тому ж році здати більше 5 тис. кв. м. житлової площі, прийняти і розмістити на ній півтори тисячі чоловік – в основному будівельників.

Незважаючи на те, що будівництво заводу з цілої низки причин йшло зі значним відставанням, міністерство наказом від 19 вересня 1950 р. визначило початком роботи заводу по основній продукції третій квартал 1951 р. Уповноважений з будівництва П. Філіппов став директором суднобудівного заводу.

У вересні 1951 р. на завод з тимчасової ЛЕП вперше дана електроенергія. Трудова біографія заводу «Океан» почалася в 1951 р. зі створення несамохідних барж і шаланд [228, с. 12]. За своєю конструкцією

це примітивне, але міцне судно водотоннажністю понад 500 т, що дозволяло брати на борт майже 400 т різних вантажів. Корпус баржі в подальшому послужив основою для створення ряду модифікацій суховантажних, морозильних та інших видів допоміжних суден. Грубі обводи зовнішньої обшивки з плоских листів, зварених по кутах зламу поперечного набору, виключали використання старої технології, гарячої гнучкості листів. Зате велика кількість зварювальних робіт вимагала високої кваліфікації зварників і використання сучасного зварювального обладнання.

Необхідність видати першу продукцію вже в 1951 р., а також прагнення забезпечити себе робітничими кадрами, не маючи на той час ні цеху розмітки і обробки судових деталей, ні транспортних шляхів всередині заводу, ні стапельного місця, призвели до того, що секції для перших барж виготовляли на заводі ім. 61 комунара, проте вони поставлялися із запізненням і некомплектно. У зв'язку із цим перший виробничий план «Океан» не виконав, виконання склало тільки 53% і жодне судно в 1951 р. не здано [229, арк. 275].

Лише 24 квітня 1952 р. директор заводу П. Філіппов підписав наказ №25, в якому говорилося: «У зв'язку із закінченням робіт по монтажу систем і механізмів на баржі замовлення №101 приступити до швартових випробувань і здати баржу Державній комісії 10 травня 1952 р.» [230, с. 19]. Починаючи з третього кварталу 1952 р. постійно удосконалюються методи будівництва барж. Застосовуються автоматична і напівавтоматична зварки, високопродуктивні електричні і пневматичні інструменти, практично всі робітники переведені на пряму відрядну оплату праці, упорядковано технічне нормування.

На початку 1954 р. сформувався корпусний цех з трьома виробничими підрозділами: ділянкою обробки металу (розмітники, газорізальники, вальцювальники), ділянкою секційного складання (судноскладальники, зварювальники) і стапельною ділянкою, що формує корпус з блоків і

забезпечує спуск судна на воду. Виконання намічених заходів з підготовки виробництва і усунення значної частини недоліків, що мали місце в роботі заводу в 1954 р., сприяло поліпшенню роботи в 1955 р. і систематичного перевиконання плану за всіма показниками.

У 1955 р. здійснений ряд заходів щодо впровадження нової техніки, скорочення циклу будівництва та механізації трудомістких процесів. Особливу увагу приділено застосуванню автоматичного і напівавтоматичного зварювання, холодного згинання труб, роздільного методу складання і зварювання корпусних конструкцій, а також виготовлення різної технологічної оснастки. Це знизило трудомісткість будівництва несамохідних барж. У 1955 р. на заводі «Океан» утворено бюро технічних удосконалень, в яке входили підрозділи нової техніки, технічної інформації та раціоналізації. У цехах призначені уповноважені, які проводили збір та оформлення раціоналізаторських пропозицій і надавали активне сприяння раціоналізації. Так, з 1 квітня по 1 жовтня 1955 р. проведено конкурс зі збору та впровадження раціоналізаторських пропозицій, спрямованих на економію і заміну гостродефіцитних матеріалів. У період конкурсу подано понад 30 пропозицій, з яких 14 успішно впроваджені. Державний план 1955 р. передбачав будівництво і здачу 12 морозильних барж, а також надання великої допомоги сільському господарству. Завод виготовив тисячу комплектів натяжних станцій для квадратно-гніздової посадки кукурудзи і 100 лафетів для комбайнів. Крім того, виготовлено сто опалювальних агрегатів для будівництв міністерства. При виробництві лафетів для комбайнів застосовано велику кількість штампів і пристосувань, їх виготовили силами виробничих ділянок за кресленнями, розробленими технічним відділом заводу. Це сприяло не тільки виконанню сільськогосподарського замовлення в установлений термін, а й значно знизило трудомісткість і зменшило витрати матеріалів. В результаті від виконання цього замовлення завод отримав великий

надплановий прибуток. До 1 грудня 1955 р. колектив заводу успішно завершив виробничий план за всіма показниками [231, арк. 201].

У липні 1946 р. Рада Міністрів СРСР прийняла постанову про будівництво в Миколаєві потужного заводу з виробництва суднових парових турбін. У грудні 1947 р. затверджені проектне завдання і генеральний план будівництва заводу, названого Південним турбінним заводом (ПТЗ).

Підготовчі роботи по закладці заводу почалися в 1948 р. На порожньому місці розгорнулося широке будівництво не тільки цехів високоточного виробництва, а й цілого житлового району з усіма побутовими установами. У жовтні 1953 р. завод введений в експлуатацію. У січні 1953 р. проведений перший організаційний набір робітників та інженерно-технічних працівників. Більшість інженерних фахівців склали працівники миколаївських суднобудівних заводів. У травні 1954 р. приймається рішення спеціалізувати ПТЗ на виробництво дослідних і серійних газотурбінних установок, в першу чергу для ВМФ, що в подальшому багато в чому вплинуло на забезпечення його пріоритету над потенційними противниками [232, с. 99].

Радою Міністрів СРСР 7 травня 1954 р. прийнято постанову про створення в Миколаєві бази корабельного газотурбобудування. Постановою передбачалася організація на ПТЗ проектування корабельних газотурбінних установок і їх серійний випуск, створення спеціального конструкторського бюро газотурбінних установок (СКБ ГУ). Головним конструктором призначений С. Колосов, який керував проектуванням першої корабельної газотурбінної установки М1 в ОКБ-16 в Казані. Постановою передбачалося переведення групи працівників ОКБ-16 на чолі з С. Колосовим в Миколаїв, а також переведення працівників авіаційної промисловості, які виявили бажання працювати на новому заводі. Також передбачено перенесення з авіаційної промисловості цілого ряду організаційних положень по схемі

управління, заробітної плати, формам технічної допомоги з боку Міністерства авіаційної промисловості. Дані положення багато в чому зіграли позитивну роль при подальшому розвитку СКБ ГУ і ПТЗ. Постанова перенесла в новостворювану галузь досвід організації найбільш передової авіаційної промисловості і надавала для її розвитку необхідні матеріальні і людські ресурси. В даний період технічний рівень газових турбін знаходився на низькому рівні, йшли дискусії щодо доцільності застосування газових турбін на флоті. Однак дана постанова дозволила Радянському Союзу істотно випередити інші країни в розвитку корабельних газотурбінних установок і забезпечити пріоритет і лідируюче становище в створенні газотурбінних двигунів для потреб флоту аж до розпаду СРСР.

Постанова уряду зобов'язувала завод в Казані передати новоствореному СКБ ГУ обладнання металообробки (22 одиниці), лабораторні установки (5 найменувань), 34 одиниці електромоторів і електрогенераторів, заготовки дисків для компресорів і турбін. Заводом переданий ряд контрольних приладів і агрегатів на двигуни, креслярські дошки, технічна документація, література. Списки тих фахівців, що виїхали з заводу в Миколаїв узгоджені і затверджені Міністерством авіаційної промисловості і Міністерством важкого машинобудування [233, с. 11].

Освоєння газотурбінної техніки зажадало від колективу заводу і СКБ вирішення складних технічних і організаційних завдань щодо укомплектування та навчання ІТП і робітників, організації цехів і відділів, придбання необхідного обладнання, освоєння нових технологій, будівництва нових об'єктів, налагодження зв'язків по кооперації з іншими заводами [234, арк. 17].

6 березня 1951 р. прийнято постанову ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР «Про будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і про зрошення земель в південних областях України і північних районах Криму». Згідно з цією постановою розроблено завдання –

проектування Верхньоінгулецького масиву в Миколаївській області та Нижньоінгулецького зрошувального масиву в Херсонській області. Генеральний план передбачав спорудження системи, яка дозволила б окропити дніпровською водою 100 тис. га врожайних, але посушливих земель в 35 колгоспах і радгоспах Снігурівського та Жовтневого районів Миколаївської області, побудувати найбільшу в світі головну насосну станцію, оснащену 7 потужними насосами, здатними подавати 34 куб. м. води в секунду в магістральний зрошувальний канал на висоту понад 60 м. [235, с. 206].

Для виконання цієї постанови створено Управління будівництва зрошувальних систем в південних областях, 14 будівельно-монтажних управлінь [236, с. 143]. У 1951 р. для спорудження Верхньоінгулецької зрошувальної системи в Снігурівці створено будівельно-монтажне управління №14, яке почало здійснювати перші роботи. Спорудження зрошувальних систем велося під гаслом «будівництва комунізму». Проектування споруд, будівель вели провідні проектні організації Москви, Ленінграду, Києва. У 1951–1952 рр. в ході будівництва працювала комплексна експедиція Академії наук УРСР під керівництвом академіка П. Першина, в якій брали участь 30 наукових установ, в т. ч.: інститут фізичної хімії, інститут гідротехніки і меліорації, інститут економіки, інститут фізіології рослин. Будівельна техніка надходила з багатьох республік Радянського Союзу: екскаватори, бульдозери, скрепери, автокрани, автосамоскиди. Будівництво велося одночасно на 69 об'єктах, де працювало понад 2,5 тис. чол. Навесні 1955 р. відбулося перекриття греблі Каховської ГЕС і почалося будівництво Південно-Українського каналу, вкрай необхідного для підйому сільського господарства південних областей України [237, с. 217].

З метою збільшення виробництва овочів жовтневий (1953 р.) Пленум ЦК КПУ ухвалив значно розширити парниково-тепличне господарство в

колгоспах і радгоспах промислових зон навколо великих індустріальних міст, в тому числі навколо Миколаєва. Передбачено широке впровадження парників і теплиць на паровому, водяному і електричному обігріві, широке використання для обігріву парників і теплиць теплових відходів промислових підприємств. Виконуючи дане рішення, облвиконкоми УРСР в 1953 р. представили в Раді Міністрів розрахунки з використання теплових відходів міських ТЕЦ і коксохімічних заводів для організації парниково-тепличних господарств у приміській зоні промислових центрів. Промислові підприємства Миколаївщини розгорнули роботу з надання допомоги колгоспам в будівництві парників і теплиць. Протягом 1953 р. промислові підприємства-шефи надали допомогу в будівництві 13 теплиць, виготовили 11 тис. парникових рам [238, с. 103].

25 серпня 1948 р. рішенням виконкому Миколаївської міськради погоджено технічний проект I черги розширення водопостачання м. Миколаєва, у межах якого узгоджено генеральний кошторис будівництва у сумі 16260,7 тис. крб. [239, с. 107]. Відповідно до проекту Жовтневий водопровід складався з водопровідної станції «Жовтнева», напірного водогону «Жовтнєве–Миколаїв», насосної станції III-го підйому «Міська», а також діючої насосної станції II-го підйому «Фаліївка».

Усвідомлюючи низьку якість води Фалєєвського водопроводу та групи міських джерел та з метою попередження ускладнення ситуації з водопостачанням вирішено запроектувати інший водопровід – Верхньоінгулецький. Дане рішення з'явилося завдяки появі Каховської ГЕС (1950 р.), робота якої вплинула на розвиток системи зрошення степових земель Півдня України, і, відповідно, будівництва зрошувальних систем, в тому числі – Верхньоінгулецької.

Питання збільшення потужності миколаївського водопроводу вирішувалося, окрім іншого, одночасно з будівництвом ПТЗ, який потребував власної системи водопостачання. Невдовзі після виходу наказу

Міністерства важкого машинобудування СРСР щодо його створення, на заводі організували конструкторське бюро з газотурбінних установок, 25 червня 1954 р. затвердили планове завдання на реконструкцію заводу, а 25 вересня 1955 р. внесли зміни до проектного завдання, які стосувалися витрат коштів на будівництво Верхньоінгулецького водопроводу в складі зрошувальної системи. Проектне завдання, яке передбачало виконання однієї черги робіт протягом кількох найближчих років, складалося з будівництва водопроводу, очисних споруд водопроводу, а також цеху коагуляції з камерою сіток, хлораторної, камери реакції з відстійником №1, шести швидких фільтрів з горизонтальною компенсацією, резервуарів чистої води №1, 2, насосних станцій I, II-го підйомів, розроблених Одеською філією «Укрдніпрокомунбуд» (1954 р.). Проектне завдання затверджене постановою №577 Ради Міністрів УРСР від 5 травня 1955 р. і узгоджене Міністерством комунального господарства УРСР, Управлінням у справах архітектури при Раді Міністрів УРСР, Державним комітетом Ради Міністрів СРСР з питань будівництва. Запланований кошторис робіт I черги будівництва склав 499895 тис. крб. Загальна вартість розширення та реконструкції міської системи водопостачання – 41,6 млн. крб. Роботи над проектом почалися з аналізів води р. Інгулець у тому районі, де запланували побудувати насосну станцію. Хімічні аналізи засвідчили низькі показники річкової води. Медики не рекомендували використовувати р. Інгулець і в системі зрошення південних земель через їхнє забруднення шахтною та кар'єрною водою Криворізького залізорудного району. Однак незважаючи на це, вирішено змішувати інгулецьку воду з дніпровською: у співвідношенні 1:4 – 1:5 вода визнавалась придатною для господарсько-питного та промислового водопостачання. Будівництво водопроводу тривало протягом трьох років в три зміни. Лише в квітні 1958 р. відбувся запуск Верхньоінгулецького водопроводу [240, с. 117].

Таким чином, необхідно відзначити, що протягом першого повоєнного десятиліття господарська система продовжувала зберігати свою цілісність. Розпочата «холодна війна» стала відправною точкою подальшої мілітаризації країни. Курс на військове протистояння із Заходом сприяв остаточному підпорядкуванню всього економічного розвитку інтересам ВПК. Протягом всього періоду продовжували діяти старі чинники мотивації праці. Навіть на нових напрямках використовувалися методи управління військового часу. Основні параметри економічної політики визначалися рішеннями влади, прийнятими ще у воєнні та перші повоєнні роки. Промисловість Миколаївщини даного періоду представляла взірць промисловості всієї республіки в мініатюрі – із різким переважанням галузей військово-промислової сфери та орієнтацією на виробництво засобів виробництва. Завершилась відбудова зруйнованої індустрії, подальший розвиток регулювався загальносоюзним попитом. Продовжилось хронічне відставання сукупності галузей промисловості групи «Б».

2.3. Промисловість Миколаївщини в умовах адміністративно-господарських реформ другої половини 1950-х – першої половини 1960-х рр.

СРСР до початку 1950-х рр., незважаючи на ряд досягнень, продовжував відставати від Заходу в області новітніх технологій. У перші повоєнні десятиліття успішно розвивалися лише науки, безпосередньо пов'язані з оборонним комплексом, зайняті створенням ракетно-ядерного щита. На Заході під впливом науково-технічної революції, що почалася після другої світової війни відбувається гігантський приріст стратегічного потенціалу. Ця обставина змушує радянське керівництво переосмислити

роль науково-технічної діяльності в країні, визнати необхідність пріоритетного розвитку нових напрямків в науці і техніці. Після смерті Й. Сталіна критично переглянуті застарілі схеми розвитку науки. Ключовою ланкою нової науково-технічної стратегії стає науково-технічний прогрес. 28 травня 1955 р. постановами ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР, а також указом Президії Верховної Ради СРСР утворено Державний комітет Ради Міністрів СРСР по новій техніці (Держтехніка СРСР).

Липневий Пленум ЦК КПРС 1955 р. також присвячений завданням подальшого підйому промисловості, технічного прогресу і поліпшення організації виробництва. У постанові Пленуму називалася головна причина незадовільного впровадження нової техніки в народне господарство – слабе керівництво з боку міністрів і керівників відомств, тобто розглядалися тільки суб'єктивні причини, а не об'єктивні причини такого відставання і пропоновані рішення носили, як правило, бюрократичний характер [241, с. 251].

З метою якісної оцінки процесу розвитку у розглянутий період, орієнтуючись на такі критерії, як темп і тип економічного зростання, пріоритетність і пропорції розвитку різних галузей, а також підсумкові параметри економічного розвитку умовно можна виділити два досить самостійні етапи. Перший – післясталінський – від смерті Й. Сталіна і до XX з'їзду КПРС (1953–1956 рр.). Другий – реформістський – 1956–1964 рр.; в ньому історичний відрізок до 1959 р. позначений як адміністративно-реформістський, а з 1959 р. і до вимушеної відставки М. Хрущова в жовтні 1964 р. як період комуністичної реформації.

Розв'язуючи проблему прискорення науково-технічного прогресу, М. Хрущов змістив акценти в розвитку оборонного потенціалу (питома вага Міністерства оборони СРСР у витратній частині загальносоюзного бюджету скоротилася з 31,2% в 1953 р. до 11% в 1960 р.); вирішено закуповувати новітню техніку за кордоном [242, с. 175].

Однак найбільш резонансною економічною реформою М. Хрущова стала радикальна децентралізація управління промисловістю. Намагаючись підвищити ефективність виробництва, вирішено відмовитися від прив'язки підприємств до центру, де зосереджувались галузеві центри управління – міністерства. Замість них створено 103 раднаргоспи, у тому числі 11 в Україні. Однак внаслідок неефективності реформа зазнала невдачі.

У вересні 1962 р. газета «Правда» опублікувала статтю професора Харківського інженерно-економічного інституту О. Лібермана «План, прибуток і премія», яка відкрила широку і досить плідну дискусію з питань економічного планування та управління. О. Ліберман пропонував посилити економічні методи управління, розширити господарську самостійність підприємств, звільнити централізоване планування від дріб'язкової опіки над фабриками і заводами [243, с. 238]. В існуючій радянській парадигмі, дані пропозиції виглядали сміливим і новаторськими, однак досить обмеженими: вони передбачали тільки часткове звуження, згортання, а не ліквідацію адресного директивного планування, не торкалися фундаментальних засад соціально-економічного розвитку суспільства. Але й ці обережні заклики до зміни методів економічного керівництва нерідко розцінювалися як «посягання на основи».

Основна частина підприємств місцевого значення перейшла з відання союзних і республіканських міністерств та відомств у підпорядкування обласних рад депутатів трудящих. Органи влади на місцях одержали досить широкі права у вирішенні питань, пов'язаних із плануванням виробництва, фінансуванням і постачанням підприємств [244, с. 98].

У досліджуваний період продовжилася інтенсивна електрифікація Миколаївщини. У 1951 р. побудована друга черга ТЕЦ потужністю в 25 тис. кВт, підстанції, проведені високовольтні і низьковольтні лінії передач. Почалася інтенсивна електрифікація сільської місцевості. Розгорнулося будівництво міжколгоспних ГЕС і безлічі дрібних теплових

електростанцій. Введення в дію першої черги Каховської ГЕС значно прискорило електрифікацію області [245].

В 1956 р. випуск основних видів продукції у натуральному виразі проти 1940 р. зріс по білизні трикотажній – у 29 разів, по верхньому трикотажу – в 2,7 рази, по консервах – в 4,1 рази, по кондитерських виробках – в 2 рази. Виробництво харчової промисловості зросло в 2,3 рази. Продуктивність праці зросла в 2,1 рази. В області діяло близько 4 тис. крупних і дрібних підприємств з числом робітників в кілька десятків тисяч чоловік. За станом на перше грудня 1956 р. в промисловості області працювало близько 5 тис. спеціалістів з вищою і середньою спеціальною освітою [246].

У другій половині 1950-х рр. в Миколаєві відкрито ряд проектних і науково-дослідних організацій. У 1956 р. утворено Центральне конструкторське бюро (ЦКБ) з проектування транспортних морських суден, що дало початок ЦКБ «Чорноморсуднопроект». У 1957 р. створено філію ленінградського ЦКБ стандартизації, що незабаром перетворилося в самостійний ЦКБ суднового машинобудування. В цьому ж році з правами самостійної господарської діяльності організована філія ленінградського Центрального науково-дослідного інституту технології суднобудування (ЦНДІТС) [247, арк. 81].

У 1958 р. на основі конструкторсько-технологічного відділу електромонтажного підприємства (надалі ВО «Екватор»), виникло базове в галузі спеціальне конструкторське бюро (СКБ) по комплектному створенню обладнання для вентиляції повітря для поліпшення умов екіпажів на судах і кораблях. На базі даного СКБ створено спеціальне конструкторське бюро кондиціонування СКБК, яке стало проектним бюро «Теплотехніка» і перетворено в подальшому в Центральний науково-дослідний і проектний інститут «Тайфун» [248, арк. 83].

У 1961 р. зі складу ПТЗ «Зоря» виділяється в окрему організацію союзне проектне бюро СПБ «Машпроект», що спеціалізується на створенні нових газотурбінних установок для суднобудування [249, с. 286]. У 1962 р. на базі громадської лабораторії електрогідравліки виникає проектно-конструкторське бюро електрогідравліки (СКБЕ) Академії наук УРСР, яке згодом стало провідною організацією по дослідженню та впровадженню розрядно-імпульсних технологій, електрогідравлічного і спеціального електротехнічного обладнання, в тому числі для суднобудування.

Важливість відкриття цих проектних і науково-дослідних організацій полягає в тому, що в Миколаєві починає формуватися єдиний дослідницько-проектно-виробничий комплекс, здатний ставити і вирішувати не тільки виробничі завдання, а й виконувати проектно-конструкторські розробки нової техніки і дослідження в області нових технологій. До цього періоду фактично всі проекти кораблів і суден, що будувалися на миколаївських заводах, представляли собою розробки ленінградських проектувальників. Така диспропорція, з одного боку, не дозволяла використовувати науково-технічний потенціал міста, а з іншого – ускладнювала процес створення нової суднобудівної техніки. З появою нових проектно-конструкторських і дослідницьких організацій ситуація змінилася. По миколаївським проектам стали працювати і суднобудівні заводи інших міст, значна частина суднового машинобудування в країні стала виконуватися по миколаївським проектним розробкам.

Новостворені проектні організації відразу ж включилися в створення нової суднобудівної техніки. Вже на найбільшій в світі китобійній базі «Радянська Україна» водотоннажністю 44000 т (проектувальник ленінградське ЦКБ «Морпромсуд»), побудованої на заводі ім. Носенко в 1959 р, встановлені засоби внутрішньосуднової механізації, шлюпбалки і інші пристрої, спроектовані за участю ПКБ «Прогрес». ЦКБ «Чорноморсуднопроект» виконало робоче проектування суховантажного

швидкохідного судна дедвейтом 16185 т. з потужністю головних двигунів 13000 к. с. Технічний проект створювався спільно з ленінградським ЦКБ-32. В результаті головне судно закладено на Херсонському суднобудівному заводі в 1957 р. і здано замовнику в грудні 1959 р., серія з 20 таких судів будувалася на цьому заводі до 1964 р. У 1961 р. промисловий флот країни поповнився другою китобазою – «Радянська Росія», однотипною «Радянській Україні», побудованої на заводі ім. Носенко. Будівництво китобаз стало прикладом активної участі вчених МКІ у рішенні проблем, висунутих суднобудівним виробництвом. Складні технічні питання, які потребували наукового підходу, виникли при впровадженні вперше у вітчизняній практиці гофрованих перегородок і спуску по похилому стапелю судів великої водотоннажності. Дані питання вирішені спільно вченими МКІ (доценти О. Архангородський, В. Суслов) та працівниками заводу (головний конструктор К. Іваницький, начальник проектного відділу А. Данаусов, конструктори Ю. Каменецький, О. Хотлубей).

Яскравою сторінкою співпраці ЧСЗ і МКІ стала проблема постановки плавбази проекту 310 довжиною понад 140 м в плавдок з довжиною кільової доріжки лише 80 м. Дана унікальна операція, яка вважалася багатьма авторитетними фахівцями технічно нездійсненною, стала можливою завдяки втіленню ідеї доцента О. Архангородського про зміну по довжині жорсткості кільової доріжки і дослідницькій роботі викладача В. Попова. Участь в організації робіт головного інженера заводу Ю. Горбенка, обчислення керівника розрахункової групи КБ заводу М. Гузенка, робота конструкторів Ю. Кам'янецького і О. Хотлубея забезпечили успіх справи. В результаті вдалося уникнути переходу плавбази в Севастополь для її постановки в сухий док і скоротити терміни здачі замовлення [250, с. 114].

В результаті напруженої праці СКБ ПТЗ в 1956 р. перші двигуни М-1 поставлені флоту, виготовлені для випробувальних робіт контур високого тиску М-2 і газогенератор М-2. У другому кварталі 1957 р. виготовлений

перший двигун М-2. Для випробування двигунів побудована тимчасова випробувальна станція. Відпрацювання ГТУ М-2 тривала до 1959 р., коли за результатами випробувань дозволений серійний випуск [251, арк. 18].

У 1956 р. СКБ приступило до проектування газотурбінного агрегату Д-2, в 1957 р. до проектування газотурбінного агрегату М-3. До цього агрегату пред'являвся ряд вимог, викликаних призначенням нової установки. Якщо установки М-2, Д-2 прискорювальні і застосовувалися в складі дизель-газотурбінних установок кораблів, то агрегат М-3 мав стати головною силовою установкою корабля. Виходячи з цього, він повинен мати значно більшу потужність, більший ресурс, кращу економічність на малих режимах. Завдання вирішено використанням принципу кількісного регулювання, що полягає в об'єднанні роботи декількох двигунів на один вал, що дозволяло на часткових режимах відключати частину двигунів і таким чином покращувати економічність і ресурс агрегату. В агрегаті М-3 застосовані два двигуна на один редуктор.

Використання газотурбінної установки в якості головної механічної установки корабля визначалося також можливістю створення системи реверсу гребного гвинта. Дана робота зажадала розробки ряду нових систем, рішення багатьох питань по системам управління, контролю і захисту. Технічний проект агрегату М-3 розглянуто в березні 1958 р. Робочі креслення видані заводу в травні 1958 р. [252, арк. 71].

Таким чином, паралельно з виготовленням виробу М-2 завод приступив до освоєння виробів Д-2 і М-3. Однак такі темпи освоєння виявилися не під силу заводу. Через ряд конструктивних і технологічних недоробок знімаються з випробування і зберігаються в складальному цеху десять двигунів Д-2. Допущено велике відставання від графіку створення виробів М-3. До того ж через ряд виробничих дефектів зірвані терміни здачі замовникам виробів М-2. Кілька місяців план не виконувався, склалося скрутне фінансове становище. Чітко позначилися організаційні складності

поєднання випробувальних і серійних робіт в єдиному виробництві. Серійне виробництво потребувало стабільності. У той же час розширення обсягу випробувальних робіт, викликане ускладненням конструкції нових двигунів, необхідністю їх застосування на нових типах кораблів, вимагало частої перебудови виробництва, переробки технологічної оснастки. Виходило протиріччя, яке все більше ускладнювалося зривами планів випробувальних робіт і термінів поставки установок.

Внаслідок цього постановою Ради Міністрів УРСР від 16 квітня 1961 р. вирішено виділити СКБ ГУ в самостійну організацію, що отримала згодом назву Союзне проектно бюро «Машпроект» і статус дослідно-конструкторського підприємства, в яке входили: конструкторське бюро, експериментальна база і дослідне виробництво для проектування, дослідження і випробувального відпрацювання газотурбінних двигунів і установок. На ПТЗ покладалося їх серійне виробництво. Тим самим визначено головні завдання дослідної організації і серійного заводу. Виділення СКБ в самостійну організацію дозволило прискорити темпи дослідно-доводочних робіт. Через рік почався серійний випуск установок на ПТЗ в нормальному виробничому режимі. У 1963–1965 рр. проводились роботи по підвищенню ресурсу і надійності двигунів і установок першого покоління, в результаті яких ресурс двигунів підвищений в 4–5 разів, значно поліпшені показники надійності. Газотурбінні установки М-2, Д-2, М-3 отримали високу оцінку міжвідомчих комісій та державної комісії приймання кораблів [253, с. 15].

У 1950-ті рр. миколаївські суднобудівники почали будівництво великотоннажних океанських суден. На ЧСЗ будувалися серійні танкери типу «Казбек» і суховантажні судна типу «Дніпрогес». Надалі завод освоїв будівництво більших і швидкохідних суховантажів, чим зробив значний внесок в поповнення торгового і рибпромислового флоту країни. Особливо значні заслуги миколаївців у створенні вітчизняного китобійного флоту.

Колектив Чорноморського заводу побудував і достроково здав дві китобійні бази водотоннажністю близько 45 тис. т кожна – «Радянська Україна» і «Радянська Росія». Скорочення циклу будівництва, завдяки поліпшенню технології та організації робіт, дали можливість значно знизити вартість цих судів, побудованих на високому технічному рівні. На заводі ім. 61 комунара створена велика серія китобійних і рефрижераторних суден. Колектив заводу зумів за короткий час побудувати десятки рефрижераторів і китобійних суден, які в суворих льодових умовах показали високу експлуатаційну надійність [254, с. 61].

У 1958 р. почалося опрацювання технічної документації на будівництво принципово нового для заводу судна морозильно-транспортного дизель-електроходу (рефрижератора). Необхідність в таких судах виникла у зв'язку із широким розвитком радянського морського і океанського промислового флоту. У зв'язку з виведенням промислів в океан потрібно створити рибоприймальні рефрижераторні бази, а також транспортні судна, які могли б прямо в морі приймати від траулерів виловлену і попередньо оброблену рибу. Одним з перших вдосконалених суден цього типу став рефрижератор «Таврія». При водотоннажності 5400 т, вантажомісткість трюмів судна становила понад 1500 т. Встановлені на судні холодильні машини підтримували в рефрижераторних трюмах температуру до -18 градусів, а велика автономність дозволила приймати рибу в будь-якій частині Світового океану. В кінці грудня 1959 р. головний рефрижератор «Таврія» зданий Державній комісії. До 1968 р. всього побудовано 46 суден цього типу. Серед них три судна на експорт, одне експериментальне з роботою силової установки на змінному струмі, а також науково-дослідне судно «Ізумруд», основою якого послужили корпус і рухова установка серійного рефрижератора [255, арк. 184].

У 1961 р. завод «Океан» приступив до будівництва лісовозів проектів 450 і 450Б водотоннажністю 5560 і 6370 т (головні суду «Малоярославець» і «Сибіріс»). Всього до 1966 р. побудовано 14 одиниць [256, арк. 251].

Нарощування потужностей, розширення виробничих площ і сам проект будівництва заводу, розрахованого на поточно-позиційний метод побудови суден, дозволили заводу «Океан» вже до початку 1960-х рр. випустити велику серію рефрижераторних суден типу «Таврія». Підготовка їх будівництва поряд з подоланням технічних складнощів стала великим кроком вперед. За активної участі молоді океанівці першими в галузі впровадили фотооптичну розмітку корпусних деталей, газове різання по копір-кресленнями з використанням перших вітчизняних газорізальних машин; судна переведені на спусковий пристрій за допомогою гідропідйому, а випробовувалися за допомогою розвантажувальних пристроїв прямо біля заводської стінки без виходу в море [257, с. 12].

В даний період наростають темпи роботи заводу «Океан». Почавши свою виробничу діяльність в 1952 р. з будівлі несамохідних барж водотоннажністю близько 560 т (до 1960 р. їх побудовано 93 одиниці), завод в 1957 р. приступив до будівництва морських суховантажних суден проекту 572 водотоннажністю 1915 т, головне судно «Іргиз» (всього чотири одиниці).

Проектування механізованих підйомників для подачі вертольотів з ангарів на злітну палубу і суднових пристроїв на першому радянському авіаносному крейсері «Москва» доручено ПКБ «Прогрес», що в подальшому закріпилося за цією організацією як номенклатура робіт.

Для забезпечення китобаз китобійними судами на заводі ім. 61 комунара в 1955 р. починається будівництво спеціальних видобувних судів – «китобійців», серія з яких в 93 одиниці тривала до 1965 р.

На цьому ж заводі в 1957 р. здані ВМФ СРСР ескадрені міноносці проекту 56 «Полум'яний» (водотоннажність 3420 т, швидкість ходу

38,5 вузлів) і проекту 56М «Прозорливий». З 1961 р. починається будівництво великих протичовнових кораблів проекту 61 (головний корабель «Комсомолец України» – водотоннажність 4509 т, швидкість 33,5 вузла), в яких вперше в якості багаторежимних двигунів загальною потужністю 72000 к. с. застосовані газові турбіни, спроектовані в СПБ «Машпроект» і побудовані на Миколаївському ПТЗ. Цьому передувала напружена робота в 1950-х рр. миколаївських газотурбобудівників зі створення газотурбінного двигуна М-1 для торпедних катерів, газотурбінної установки М-2 для великої серії протичовнових кораблів, газотурбокомпресорів ГТКД-2 і ГТКД-3 для протичовнових кораблів [258, с.114].

Впровадження багаторежимних газотурбінних установок в 1960-х рр. забезпечило принципово новий щабель розвитку ВМФ як на класичних кораблях, так і на кораблях з новими принципами підтримки. Цей розвиток не мав собі рівних у світовій практиці.

Кораблів проекту 61 на заводі ім. 61 комунара здано замовникові 15 одиниць. Надалі на більшості бойових кораблів, побудованих як на миколаївських, так і на інших заводах встановлювалися газові турбіни миколаївського виробництва.

На заводі ім. 61 комунара в 1961 р. починається будівництво великої серії рефрижераторів водотоннажністю 2700 т типу «Сибір» за проектом Північного ПКБ (Ленінград). З цього часу рефрижераторні судна стають традиційною продукцією заводу.

На ЧСЗ в 1962 р. за проектом ЦКБ «Чорноморсуднопроект» побудований головний суховантаж «Полтава» водотоннажністю 18500 т, потужністю головної енергетичної установки 7500 к. с. Дане судно являло собою новий крок у розвитку суховантажного флоту: вперше в світовій практиці створено судно з великим розкриттям палуби (до 70%), парним розташуванням вантажних люків і подвійними бортами в районі вантажних

трюмів. Однією зі складних технічних проблем, від вирішення якої безпосередньо залежала ефективність всього судна, виявилось конструювання люків. На цих судах люкові отвори вантажних трюмів збільшилися в кілька разів, в порівнянні зі звичайними [259, с. 135]. Стало ясно, що вирішувати питання механізації закриття трюмів для сучасних суден слід ґрунтовно. Номенклатуру спеціалізованого проектування механізованих люкових отворів Мінсудпром СРСР закріплює за молодого миколаївською проектною організацією – ПКБ «Прогрес».

ЦКБ «Чорноморсуднопроект» в цей період проектує ряд суховантажних суден, будівництво яких великими серіями ведеться на Херсонському та Чорноморському суднобудівних заводах. До таких суден належить суховантажний теплохід необмеженого району плавання типу «Бежиця» для перевезення насипних вантажів (водотоннажність 18400 т, вантажопідйомність 11100 т, швидкість ходу 17 вузлів). Головне судно здано флоту на Херсонському суднобудівному заводі в 1963 р. Серія цих судів тут будувалася 10 років. За цей час побудовано 45 суден, з них 34 на експорт в ФРН, Грецію, Пакистан, Ірак, Кувейт, Індію, Угорщину [260, с. 115].

На ЧСЗ за таким же проектом з 1962 по 1965 рр. будуються сім суховантажних суден («Перекоп», «Придністровськ», «Баймак», «Бабусин», «Миколаїв», «Партизанська іскра», «Партизанська слава», «Капітан Вислобоков»). Одне з них – «Партизанська слава» – експонувалося на Всесвітній виставці «ЕКСПО-68» і отримало високу оцінку.

ЦКБ «Чорноморсуднопроект» розробив проект суховантажного судна водотоннажністю 19260 т, призначеного для перевезення генеральних вантажів, промислового обладнання, зерна. Головне судно цієї серії «Слов'янськ» побудовано в 1966 р. на Херсонському суднобудівному заводі. До 1973 р. здано 31 судно цієї серії, серед них «Професор Бузник»,

назване на честь відомого вченого ректора МКІ. Одночасно завод веде будівництво ремонтно-технічних плавбаз водотоннажністю 3500–4000 т.

В середині 1960-х рр. ПКБ «Прогрес» виконав великі роботи по вдосконаленню і стандартизації суднових пристроїв для всіх суднобудівних заводів країни (за кресленнями даного КБ працювало понад 40 заводів галузі). Це проектне бюро стало головним в країні по широкій номенклатурі виробів суднових пристроїв як традиційних типів (якірний, швартовний, буксирний, вантажний, рятувальний), так і спеціальних. Серед останніх внутрішньотрумна механізація промислових суден, а в подальшому і бойових кораблів, спеціальні спуско-підйомні пристрої, механізовані люкові закриття.

У 1964 р. ПКБ «Прогрес» починає проектування оригінального пристрою для спуску (підйому) риболовецьких суден водотоннажністю 60 т з рибопереробної плавбази для забезпечення експедиційного лову риби у Світовому океані. На Адміралтейському заводі в Ленінграді виготовлений унікальний дослідний зразок цього пристрою і тимчасово встановлений на плавбазі «В. Путинцев», а потім успішно випробуваний в Атлантичному океані в 1966 р. Ця конструкція надалі стала базовою для ряду спускопідйомних пристроїв різного призначення. Миколаївська філія ЦНДІТС свої розробки почала з широкого впровадження в суднобудування (в першу чергу на Херсонському суднобудівному заводі) зварювання в середовищі вуглекислого газу, розробки технології виготовлення з пластмас суднових меблів, профільних виробів, блоків (спільно з ЦКБ «Чорноморсуднопроект» і ПКБ «Прогрес»), монтажу великогабаритних суднових дизелів і газотурбінних установок, вдосконалення технології залізобетонного суднобудування.

У 1958 р. на ЧСЗ починається багатосерійне будівництво поточно-позиційним методом великих рибоморозильних траулерів з кормовою схемою тралення типу «Маяковський» водотоннажністю 3800 т. До

створення транспортерів внутрішньотрюмної механізації залучено ПКБ «Прогрес» [261, арк. 97]. Проект 394 цього траулера (з урахуванням модернізації 394А і 394АМ) актуальний до кінця 1970-х рр. Завод поставив рибалкам феноменальне число таких судів – 324 одиниці.

У 1959 р. СКБ по судновому обладнанню тепловологісної обробки повітря спроектувало і виготовило дослідний зразок першого вітчизняного автономного кондиціонера АК-6, який незабаром став вироблятися у великих кількостях. Один зі зразків АК-6 змонтований в залі засідань колегії Мінсудпрому, другий, за вказівкою міністра Б. Бутоми, – в приміщенні Головного конструктора космічних кораблів академіка П. Корольова на космодромі Байконур.

Важливим етапом діяльності ЧСЗ з'явилася споруда серії більших суховантажних суден типу «Ленінський комсомол» (головне судно побудовано на Херсонській верфі) [262, с. 135]. Перше суховантажне судно серії теплохід «Фізик Вавилов» закладено в грудні 1957 р. і здано в 1959 р. Спеціально спроектована для цього судна енергетична установка з підвищеними характеристиками пара, при створенні якої враховані новітні досягнення вітчизняного і зарубіжного машинобудування, забезпечила судну економічність експлуатації при високій швидкості ходу (18,9 вузла). З 1959 по 1963 рр. на ЧСЗ побудована серія судів цього проекту: «Фізик Лебедев», «Фредерік Жоліо-Кюрі», «Ленінський піонер», «Червоний Прапор».

Одночасно з будівництвом суховантажів ЧСЗ проводить капітальний ремонт і переобладнання під рідке паливо вуглерудовозів «Чулим», «Черкаси», «Шахтарськ». Освоєння і впровадження прогресивної остастки, нових видів обладнання, прогресивних технологічних процесів значно скоротили терміни будівництва суховантажів, знизили трудомісткість робіт і собівартість судів. В даний період здійснюється попарний спуск суховантажів з одного стапеля, що збільшило пропускну здатність стапелів.

Застосування макет-кондуктора при монтажі головних двигунів, високотемпературна сушка деревини та інші нововведення значно прискорили будівництво суден [263, с. 258].

У 1956 р. колектив ЧСЗ розпочав будівництво серії великих морських риболовецьких траулерів – плавучих рибозаводів, призначених для лову морської риби, її переробки та зберігання. Запаси провізії, палива, масла і води розраховані на 80 діб автономного плавання. Екіпаж судна 100 осіб. Траулер володів високими морехідними якостями, що забезпечували практично безпечне плавання в будь-якому районі. Траулер виробляв заморожене рибне філе, заморожену рибу, рибну муку, консерви, напівфабрикат медичного риб'ячого жиру і технічний риб'ячий жир. Даний тип траулерів докорінно відрізнявся від траулерів старого типу. Характерні його якості: застосування нової схеми тралення, здійснення всього технологічного процесу лову та обробки риби поточковим методом, наявність цехів рибообробки в потужних рибоморозильних і рефрижераторних установках. Подальша зміна конструкції корпусу судна, широке впровадження електрозварювання у середовищі вуглекислого газу, впровадження монтажу головних двигунів на малоусадковій пластмасі, центрування валопроводу по навантаженнях, механізоване укладання баласту сприяло поліпшенню виробництва траулерів.

На початку 1960-х рр. в Вознесенську побудований потужний м'ясокомбінат, хлібозавод, виноробний завод. Підприємства міста виробили продукції на 18,5 млн. крб. Капіталовкладення в розвиток промислового виробництва збільшилися в 4,5 рази. Випуск валової продукції підприємствами міста в 1963 р. виріс проти 1953 р. в 3,5 рази. Значно розширився асортимент продукції і її якість [264, с. 131].

У роки семирічки здійснювалися значні будівельні роботи. В 1963–1964 рр. будівельники завершили спорудження нового двокілометрового мосту через Південний Буг. В 1965 р. завершено будівництво першої черги

нового району морського порту, велись роботи по спорудженню нового річкового порту. Став до ладу новий стадіон на 25 тис. місць. Будівельники області тільки в 1965 р. ввели в експлуатацію 28 промислових і 100 тис. кв. м. житла [265, с. 104].

Поширеним явищем став рух за комуністичну працю, який згодом скорегований як рух за комуністичне ставлення до праці. З його допомогою партійно-державне керівництво прагнуло інтенсифікувати трудову діяльність. Ініціаторами руху на Миколаївщині стали бригади судноскладальників П. Щербакова, Ф. Хилька, бригада токарів І. Коржова, комсомольсько-молодіжна локомотивна бригада П. Мирошніченка, які зобов'язалися виконати свої завдання за 6 років. Поступово рух, як стверджує радянська статистика, набував дедалі більшого розмаху, доповнювався новими, здебільшого штучними починаннями робітників, що нав'язувалися їм з кабінетів керівників. Багато кращих працівників промисловості й будівництва за партапаратними рекомендаціями переходили на відстаючі ділянки виробництва. На кінець семирічки рухом за комуністичну працю у провідних галузях промисловості області охоплено близько 70% робітників, у легкій – 77%. Крім того, у змаганні за «українську годину» брало участь понад 21000 чол., що виконували денну норму за 7 годин. Але в організації та в розгортанні руху за комуністичне ставлення до праці дедалі помітнішим ставав формалізм. Ударниками комуністичної праці нерідко проголошувалися працівники, які не виконували навіть планових завдань.

У листопаді 1960 р. на ЧСЗ заклали, а в червні 1962 р. здали теплохід нового проекту – суховантаж «Полтава». Він відрізнявся від попередніх судів конструктивною новизною – пристроєм парних люків, які забезпечували максимальне розкриття палуб і значно скорочували обсяг та час вантажно-розвантажувальних робіт [266, арк. 19].

У 1963 р. виробнича програма випуску суден зросла. Це зажадало реалізації організаційно-технічних заходів з нарощування потужностей. Постанова ЦК КПРС і Ради Міністрів «Про заходи щодо збільшення видобутку риби і виробництва рибної продукції» передбачала досягнення до 1965 р. 50 млн ц. улову риби, поліпшення організації ремонту рибпромислового флоту, оснащення його новими сучасними судами.

Це рішення зажадало від усіх суднобудівних підприємств прискорених темпів будівництва суден. У цей період здано траулери «Академік Берг», «Аскольд», «Турмалін», «Печеніг», «Теодор Нетте» а також суховантажі «Полоцьк», «Червоний прапор». З 1962 по 1965 рр. на ЧСЗ побудовані судна типу «Бежиця»: «Перекоп», «Придніпровськ», «Баймак», «Бабусин», «Миколаїв», «Партизанська іскра», «Партизанська слава», «Капітан Вислобоков». На наступних судах цього типу, зокрема на теплоході «Партизанська слава», всі службові та житлові приміщення оброблені декоративним пластиком вітчизняного виробництва замість цінних порід дерева, що значно скоротило обсяг малярних і оздоблювальних робіт. Замість зовнішніх дерев'яних палуб застосовані перліто-хлорвінілові плити з декоративним гумоепоксидним покриттям.

У 1962 р. в Миколаєві на ЧСЗ закладений перший радянський вертольотоносець – протичовновий корабель далекої зони проекту 1123 ПКР «Москва». 14 січня 1965 р. він спущений на воду і добудовувався у східній добудовчій набережній. Крейсер мав наступні основні тактико-технічні елементи: довжина 189 м., ширина по верхній палубі 34 м. Розміри польотної палуби: довжина 73 м., ширина 30 м., водотоннажність 15150 т, швидкість ходу 30 вузлів, дальність плавання 4250 миль. На крейсері налічувалося 1260 приміщень. Архітектурно-конструктивний тип корабля характеризувався великою кількістю палуб і платформ основного корпусу, ярусів і майданчиків надбудови. Для зниження радіолокаційної помітності на кораблі застосовувалися слабо віддзеркалюючі архітектурні форми –

похилі борти і стінки надбудов, що дозволяють уникнути утворення прямих кутів між бортами корабля і морською поверхнею, а також між стінками надбудов і верхньою палубою. Автономність плавання по запасах провізії становила 15 діб, запас палива для польоту вертольотів дорівнював 280 т. Для пошуку і знищення підводних човнів на його борту розміщувався парк з 14 вертольотів типу «Ка-25» [267, арк. 75].

Будівництво і вступ до складу ВМФ ПКР «Москва» стало початком створення перспективних надводних авіаносних кораблів. Для заводу це стало потужним імпульсом до вдосконалення і розвитку суднобудівного, машинобудівного, металургійного виробництв, механіки та енергетики заводу, розробки та впровадженню нових технологічних процесів, значного зростання і зміцнення кадрового складу керівництва, ІТП і робітників. У складі технічного проекту 1123 головного авіаносного корабля, застосовано багато нових зразків головних і допоміжних механізмів, спеціальних пристроїв і систем. Для їх виготовлення і монтажу потрібна розробка нових принципових технологій, модернізація існуючих і створення нових виробничих ділянок. У виготовленні механізмів, спеціальних пристроїв, різних видів озброєння, налагодження і введення їх в дію на кораблі брали участь до 100 різних контрагентських підприємств з багатьох міністерств і республік СРСР.

В основу технології створення головного корабля покладено принцип районного проектування і формування його корпусу на стапелі пірамідальним способом. Насичення суднових приміщень виробами добудовчої номенклатури вироблялося по будівельним районам. Корпус і надбудова корабля розділені на 10 будівельних районів. Виходячи з цього, КБ склало спільно з заводом генеральний графік створення головного крейсера. Для оперативного планування і контролю за ходом будівництва корабля технологічна служба заводу за участю фахівців провідних цехів верфі і будівельників бюро 1123 розробила і затвердила технологічний

графік. У графіку сформовані основні технологічні етапи будівництва з питомими значеннями трудомісткості цехів всіх виробництв заводу. Корабель зданий ВМФ в 1967 р.

У програмах військового кораблебудування поряд зі створенням нових кораблів, оснащених озброєнням та технічними засобами на рівні останніх досягнень науки, техніки і виробництва, передбачалося будувати і допоміжні судна, призначені для рейдового і базового забезпечення військово-морського флоту.

В умовах тривалого плавання і несення бойової служби у віддалених від баз районах морів і океанів необхідно постачати кораблі продовольством, боєприпасами, проводити заміну технічних засобів, ремонтні роботи. На ЧСЗ оборонними замовленнями такого роду займалося «бюро будівельників 310». Назва прийнята після отримання замовлення і розгортання робіт з будівництва серії кораблів проекту 310. Плавбаза призначалася для базування чотирьох дизель-електричних підводних човнів і забезпечувала навігаційний і аварійний ремонт корпусу, механізмів та озброєння. На ній передбачено сховище для торпед калібру 533 мм. Повна водотоннажність судна 7150 т, швидкість 16 вузлів, дальність плавання 3000 миль. Озброєння – чотири спарених 57 мм артустановки, чотири 76 мм гармати. Головне судно «Батура» (замовлення 614) закладено в жовтні 1955 р., спущено на воду 29 листопада 1956 р., здано флоту 28 березня 1958 р. [268, с. 50]. Для ремонту надводних кораблів розроблений проект 725 – плавуча майстерня водотоннажністю 4600 т. У період з 1958 по 1962 рр. завод побудував і здав флоту три замовлення даного проекту (608–610). Згодом на базі цих плавмайстерень розробили новий проект 725А – плавучу майстерню для ремонту атомних підводних човнів. Два таких судна побудували і здали в 1964 і 1966 рр. (Замовлення 611, 612).

У післявоєнному кораблебудуванні підводні човни стали тим класом кораблів, на яких найбільш повно реалізовувалися досягнення військової

техніки і науково-технічного прогресу – ракетна зброя, радіоелектронне озброєння, автоматизовані системи управління, атомні енергетичні установки. У 1960 р. ЧСЗ отримав завдання побудувати серію плавучих баз для обслуговування атомних підводних човнів першого покоління.

На базах передбачалося обладнання для виробництва навігаційного і аварійного ремонту корпусу, корабельних систем і зброї, створені умов для зберігання і приготування торпед калібром 533 та 400 мм. Повна водотоннажність судна 7980 т, осадка 5.96 м, повна швидкість 16 вузлів, дальність плавання 5000 миль. Судно озброєне чотирма 57-мм спареними автоматами, наявна площадка для прийому вертольоту Ка-25 і ангар для його зберігання. У грудні 1963 р. корабель здано флоту, другий і третій кораблі здані в 1964 і 1965 рр. відповідно. Надалі завод будував і щорічно здавав по одному кораблю цієї серії [269, арк. 117].

Колектив ЧСЗ вніс вагомий внесок також в будівництво суден для науково-дослідних робіт. Вчені отримали можливість вести плідну науково-дослідницьку та пошукову роботу в різних районах земної кулі. У 1959 р. побудовано і здано експедиційне науково-дослідне судно «Ю. М. Шокальський» і, слідом за ним, судно цього ж проекту – «Войєнков» і «Академік Берг». Дані судна призначені для виробництва комплексу аерологічних і океанографічних науково-дослідних робіт. На них обладнані лабораторії: гідрохімічна, гідрологічна, ракетна, пультова, телеметрична, фотолaboratorія, лабораторія для роботи з ізотопами. Вони мали зварений корпус, із середньою надбудовою, яка доходила до бортів; довжину 84 м, ширину 14 м, висоту борту 10 м, водотоннажність 3500 т, осадку з повним вантажем 5,4 м, швидкість ходу 12 вузлів, головний двигун – дизель потужністю 2000 к. с.

У 1965 р. здано науково-промислове судно «Академік Книпович». Це перше в практиці радянського суднобудування судно, що призначалося спеціально для вивчення нових віддалених районів океанів з метою

освоєння рибних ресурсів. Побудова даного судна стала важливою подією, тому що до цього часу жодне з відомих судів подібного типу не володіло такими науково-технічними та економічними даними.

У порівнянні з іноземними науково-дослідними судами, «Академік Книпович» більше за водотоннажністю, мав велику автономність плавання, потужність головного двигуна і рефрижераторної установки, оснащений безліччю лабораторій, експериментальною холодильною камерою, обладнаний системою кондиціонування повітря. Виконуючи програму науково-дослідних пошуків, судно одночасно вело промисел і переробку риби. Для цього передбачені знаряддя кошелькового лову, рибообробний цех і консервне виробництво. Експлуатаційні витрати судна наполовину окупалися вартістю виготовленої продукції, що вигідно відрізняло його від суто науково-дослідних суден. Його технічні дані: довжина 85 м, ширина 14 м, висота борту 10 м, водотоннажність 3690 т, швидкість ходу 13 вузлів, головний двигун – дизель потужністю 2000 к. с. [270, с. 121].

Різно зросли розміри і технічна складність споруджуваних суден, що спричинило за собою модернізацію обладнання для транспортування, кантування і навантаження великих секцій. Технічно переобладнано і судноспусковий пристрій. Його вантажопідйомність збільшена до 2500 т. Паралельно освоєний гідромеханічний підйом судів на предпусковому майданчику. За підсумками Всесоюзного конкурсу дві роботи заводу «Модернізація спускового пристрою» і «Монтаж лінії валу без розточки на стапелі» відзначені преміями. Якщо головне судно «Іргиз» будувалося 437 днів, то термін будування останнього з семи судів серії скоротився до 230 днів.

«Контрольні цифри розвитку народного господарства на 1959–1965 рр.» визначили головні завдання розвитку країни. Планом області передбачалося збільшити обсяг промислового виробництва, для чого потрібно значно наростити потужності діючих підприємств, розширити

існуючі галузі промисловості. Планувалося створення на базі місцевої сировини таких нових галузей промисловості, як хімічна, цементна, радіотехнічна. Необхідно розширити і прискорити впровадження у виробництво новітніх досягнень науки і техніки, підвищити продуктивність праці. На розвиток економіки області виділено величезні суми капіталовкладень, в тому числі на нове промислове будівництво 500 млн. крб. [271].

В 1959–1960 рр. промисловість області працювала з випередженням планів. Обсяг валової продукції в 1960 р. перевищив рівень 1958 р. на 24%, а 1959 р. – на 8% [272, арк. 4]. За два з половиною роки семирічки промисловість області дала понадпланової продукції на 31 млн крб. Колектив морського порту провів велику роботу по розширенню і реконструкції причалів, освоєнню нових порталних кранів. Введено до ладу нові потужності промислових підприємств, пущено четвертий турбогенератор на Миколаївській ТЕЦ, закінчено будівництво швейної фабрики імені Кірова, заводу будівельних матеріалів, подвоєна потужність Первомайського цукрового заводу [273, с. 359].

Уперше в широких масштабах на підприємствах важкої промисловості (у тому числі на заводах воєнного профілю) почали вироблятися товари народного споживання [274, с. 128].

В 1963 р. Миколаївський суднобудівний завод імені 61 комунара відзначив 175-річчя з дня заснування. За створення нових типів суден, оснащених сучасною технікою, указом Президії Верховної Ради СРСР завод нагороджено орденом Леніна, велику групу робітників, інженерно-технічних працівників і службовців – орденами й медалями. Звання Героя Соціалістичної Праці удостоєні електрозварниця В. Гурмаза, слюсарі-монтажники Ф. Гущин, І. Чорнозуб. Рішенням Комітету Всесоюзної промислової виставки колектив заводу нагороджено дипломом першого ступеня за створення і побудову серії китобійних суден, за творче

розроблення нових засобів механізації, виробничих процесів, понад 100 робітників нагороджено медалями ВДНГ [275, с. 48]. У 1964 р. колективу ЧСЗ присвоєно звання колективу комуністичної праці [276, с. 260].

У 1964 р. питома вага робітників, зайнятих важкою ручною працею в промисловості скоротилася в 2,5 рази в порівнянні з 1958 р. Суднобудівники перейшли до великоблочного, поточно-позиційного будівництва судів. Це дозволило скоротити терміни перебування суден на стапелі на 24–30% [277, с. 239].

До кінця 1965 р. на промислових підприємствах області впроваджено близько 2,9 тис. одиниць автоматичного і напівавтоматичного устаткування, механізованих потокових і конвеєрних ліній. Лише в 1965 р. на машинобудівних підприємствах удосконалено 269 одиниць виробничого устаткування. В 1963–1964 рр. будівельники завершили спорудження нового двокілометрового мосту через Південний Буг.

За роки семирічки в області створена хімічна промисловість. В Миколаєві збудовано і в 1963 р. здано в експлуатацію шиноремонтний завод потужністю 50 тис. шин на рік. На великих підприємствах ряд ділень і цехів освоїв виробництво устаткування для хімічної промисловості, різних пластмасових виробів. На ЧСЗ діляниця пластмас в 1964 р. випускала до 80 тис. назв виробів для обладнання суднових приміщень. Виготовлення комплектів меблів лише для одного суховантажа знизило трудомісткість на 13 тис. людино-годин [278, арк. 73].

В 1965 р. на території Миколаївської області працювало 105 підприємств. Питома вага промисловості Миколаївщини в Південному економічному районі щодо кількості виробничого персоналу, розмірів основних промислових фондів і обсягу валової продукції становила від 10 до 13%. Індекси індустріалізації порівняно високі: по промислово-виробничому персоналу – 1,1; по обсягу валової продукції – 0,9; по

основних виробничих фондах – 0,7. Проте коефіцієнт локалізації і коефіцієнт виробництва на душу населення тільки у машинобудуванні і металообробці вищі від одиниці (у машинобудуванні – 2,3; 2,2; 2,2; у металообробці – 2,2; 1,7; 2,3) [279, арк. 17].

Таким чином, в даний період промисловість Миколаївщини характеризує комплексність розвитку багатьох допоміжних галузей, у тому числі паливно-енергетичної, деревообробної, хімічної, легкої і харчової промисловості, а також спеціалізуючих підгалузей машинобудування – спецінструменту, литва, поковок і штамповок. Значна частина допоміжної продукції вивозиться за межі області, в тому числі понад 90% сталевого литва і гарячих штамповок, майже все кольорове литво, більше 70% чавунного литва. За рахунок ввезення задовольняються всі потреби у кольоровому литві, приблизно 3/5 потреб у чавунному литві, 2/3 потреб у важливих вузлах і деталях машин, майже вся потреба в гарячих штамповках.

2.4. Забезпечення виробництва робітничими кадрами: відтворення, підготовка і використання трудових ресурсів

Успішне завершення Другої світової війни і пов'язане з цим підвищення міжнародного престижу країни створили сприятливі передумови для ретрансляції ідей соціалізму в усьому світі. Перевагу соціалістичної системи необхідно довести швидким подоланням розрухи, відновленням ефективної економіки та державних механізмів. Відповідно до цього, в перші повоєнні роки склався політичний курс, спрямований на зміцнення вертикалі влади, реформу грошової системи, підвищення рівня експлуатації робітників при незмінній оплаті праці та побутових послуг. У післявоєнний період характер влади не тільки зберігся, але і зміцніла віра в правильності застосованих до цього заходів. Вирішення соціальних

проблем розглядалося урядом як другорядне по відношенню до питань військово-господарських [280, с. 73].

Для відновлення вщент зруйнованої промисловості Миколаївщини потрібна велика кількість робочих рук та велика кількість висококваліфікованих кадрів. На розв'язання цієї проблеми спрямовані постанови РНК УРСР і ЦК КП(б)У від 12 вересня 1945 р. «Про призов молоді до шкіл ФЗН, ремісничих та залізничних училищ» та від 16 лютого 1945 р. «Про підготовку кадрів масових професій», але під виглядом навчання фактично відбувалось використання дешевої дитячої робочої сили [281, с. 11]. Також швидко поповнювались ряди робітників за рахунок сільського населення, адже згідно рішення XIII (1946 р.) та XIV (1949 р.) з'їздів ЛКСМУ більш ніж 500 тис. українських комсомольців спрямовані на найважливіші будівництва країни. Найбільш охоче на відновлення промисловості вирушала саме сільська молодь, адже для безпаспортних селян це стало реальною можливістю вибратися з нужденного колгоспного життя. Багатьох працівників привозили із Західної України [282, с. 87].

Щоб вирішили проблему робочої сили, органи влади розпочали трудові міграції, які нерідко проводилися примусовими методами. Згідно з постановою Ради Міністрів СРСР, організований набір робітників здійснювало Міністерство трудових ресурсів СРСР. Його уповноважені повинні укласти індивідуальні трудові угоди з робітниками не менше як на два роки. Помітно розширилась підготовка робітничих кадрів у ремісничих, залізничних училищах і школах ФЗН. За 1946–1950 рр. через цю мережу в СРСР підготовлено 4,5 млн. кваліфікованих робітників, у тому числі в Україні – близько 800 тис. [283, с. 50].

Спостерігалось невдоволення населення підвищенням цін на пайкові продукти. Стан загострювали зловживання при безконтрольному розподілі карток на харчі та промтовари. Чинна постанова ДКО від 22 січня 1943 р. про порядок відпускання нормованих товарів фактично не виконувалася. У

той час, коли робітники миколаївського заводу №444 хронічно недоїдали, підсобне господарство забезпечувало керівництво заводу зерном (на час перевірки зафіксовано незаконну видачу 1213 кг), картоплею і овочами (6980 кг), м'ясом (280 кг), яйцями (800 шт.), молоком (1584 л.) [284, с. 309].

Антисанітарія та грубі порушення санітарно-гігієнічних умов спричиняли масові отруєння. Так, лише у червні 1952 р. отруїлися 19 робітників у їдальні Снігурівського будівельно-монтажного управління №14 [285, с. 321].

Важливим фактором, що визначав рівень добробуту в суспільстві, стала близькість до безпосередніх каналів розподілу або виробництва продуктів та промислових товарів, що давало можливість їх присвоєння за допомогою тіньового придбання. В цьому відношенні працівники хлібокомбінатів, м'ясокомбінатів і їм подібних виробництв, а також працівники торгівлі і системи громадського харчування, карткових бюро, соціального забезпечення в питаннях матеріального забезпечення опинилися в найбільш вигідному становищі.

Найбільш помітним проявом економічної кризи стала інфляція. Війна призвела до небаченого зростання витрат на оборону і, природно, що одним із способів покриття цих витрат стала емісія. З початку війни по січень 1946 р. випущено в обіг 55,4 млрд. крб, тобто грошова маса збільшилася в порівнянні з передвоєнним періодом в чотири рази. Високий рівень цін на колгоспних ринках і, відповідно, витрат міського населення на покупку продуктів призвело до того, що значна частина випущених у воєнні роки грошей перейшла до сільського населення. Однак в умовах товарного голоду в країні посилювалася роль грошей як засобу заощадження. Про це, зокрема, свідчив безперервний і великий приплив вкладів населення в ощадні каси. При цьому стрімко падав загальний рівень життя, особливо міського населення, яке не мало присадибних ділянок.

Підвищення цін у період 1941–1945 рр., особливо на товари широкого вжитку, супроводжувалося падінням фізичного обсягу виробленої продукції нижче довоєнного рівня. За даними ЦСУ СРСР, з 1940 р. по 1945 р. середньорічний обсяг грошової маси в обігу виріс майже в три рази (з 23,9 млрд. крб. до 69,5 млрд. крб.) [286, с. 75].

Основна суть реформи полягала в тому, що з 16 по 22 грудня вся готівка, що знаходилася у населення, державних, кооперативних і громадських підприємств, організацій і установ, а також колгоспів, обмінювана, за винятком розмінної монети, на нові гроші 1947 р. по співвідношенню 10:1. Реформа 1947 р. – центральна економічна подія в житті країни. Перш за все, вона підвищила роль держави в економічному житті країни, оскільки в результаті відбулося зменшення ролі ринкових доходів не тільки міського, а й сільського населення. Відповідно до цього зросло значення заробітної плати та інших доходів, одержуваних населенням від держави. У цьому питанні існував і психологічний аспект. Монопольне володіння правом розподіляти доходи населення, дозволило владі сформулювати уявлення про значущість і незамінність системи. Реформа значно знизила рівень споживання. Протягом року товари притримувалися, а після обміну грошей їх викинули на ринок, але вже за новими цінами. Спрацював ефект показного «достатку» за рахунок зниження купівельної спроможності населення.

В подальшому по мірі відновлення економіки поліпшувався добробут населення. За 1946–1950 рр. побудовано 1 160,6 тис. кв. км. житлової площі. З'явилися цілі вулиці і квартали нових будинків для жителів області, будувалися школи, лікарні, культурно-освітні установи [287].

На початку 1950-х рр. поліпшився добробут робітників. В 1948 р. середньомісячна заробітна плата робітників на 78% перевищувала рівень 1940 р. В 1950 р. середньомісячний заробіток робітників становив 583 крб. проти 393 крб. в 1945 р. Протягом 1945–1951 рр. споруджено 270 тис. кв. м.

житлової площі, кількість лікарняних ліжок збільшилася на 21%, лікарів – на 70%, відновлена мережа шкіл, вищих, середніх спеціальних навчальних і культурних закладів [288, арк. 17]. В 774 загальноосвітніх школах навчалося близько 134 тис. дітей. За 1946–1949 рр. інститути випустили 740 і технікуми – 3104 спеціалісти [289, с. 59].

В 1950-х роках дуже гостро стояла житлова проблема, хоча після війни докладено немалих зусиль для відбудови знищених гітлерівцями міст і сіл. Проте темпи будівництва залишалися недостатніми, а рівень забезпеченості населення житлом – досить низьким. За станом на 1 січня 1959 р. на одну людину в республіці припадало в середньому 6,35 кв. м. житлової площі, причому в містах – 5,8 кв. м., у селах – 6,8 кв. м. Стан житлового будівництва в республіці не відповідав зрослим потребам суспільства, все гостріше відчувалась необхідність у реорганізації галузі та впровадженні індустріальних методів виробництва. В 1954 р. ЦК КПРС і Рада Міністрів прийняли постанову «Про розвиток виробництва збірних залізобетонних конструкцій і деталей для будівництва», яка передбачала створення відповідних підприємств і широке застосування в будівництві збірних блочних і великопанельних конструкцій. Після цього відбулася принципова переорієнтація в житловому, цивільному та промисловому будівництві: зроблено акцент на спорудження будівель за типовими проектами. В липні 1957 р. ЦК КПРС і Рада Міністрів СРСР ухвалили постанову «Про розвиток житлового будівництва в СРСР». В ній ставилося завдання у найближчих 10–12 років повністю розв'язати житлову проблему в країні. Саме в цей період відбулося відчутне нарощування потужності будівельних організацій і збільшення капіталовкладень на цілі будівництва. Площа введених у дію житлових будинків різко зроста, тисячі людей залишили бараки й комуналки, переселившись у нові квартири сімейного типу. Нестачу житла повністю не ліквідовано. Однак в 1956–1960 рр.

житлові умови поліпшили 8,8 млн., в 1961–1965 рр. – 9,1 млн. осіб [290, с. 156].

В післявоєнні роки проведені великі роботи по відновленню комунального господарства. В обласному центрі відбудували водопровід, банно-пральний комбінат, трамвай, реконструювали трамвайні колії, з'явилися нові, які з'єднали центр з околицями міста. Газифіковано понад 1000 квартир, електролінії подали струм на Старий і Новий Водопій та на Інвалідні Хутори [291, арк. 3]. Став до ладу водопровід в селищі Жовтневому з додатковою подачею 14 тис. куб. м. води на день [292, с. 81]. В Миколаєві розпочалося будівництво нового трамвайного парку, залізничного вокзалу і автоматичної телефонної лінії.

Разом з проблемами в економічному становищі країни на підприємствах Миколаївщини почали виникати такі форми протесту, як страйки та стихійні мітинги, що ставили під сумнів не тільки ефективність економічної політики уряду, а й «непорушну дружбу» між представниками різних національностей СРСР. Так, ще на початку 1953 р. до Москви в Промисловий комітет ЦК КПРС з Миколаєва направлено доповідну записку щодо факту масового невиходу на роботу мобілізованих робітників суднобудівного підприємства №44. В ньому йшла мова про те, що згідно з рішенням Ради Міністрів СРСР на будівництво суднобудівного заводу №44 до Миколаєва направлено 600 робітників з Узбекистану, Таджикистану, Казахстану, Туркменістану. Багато з прибулих не володіли ні українською, ні російською мовою. Вкрай незадовільні умови життя та рівень заробітної плати. Це все призвело до акцій протесту з боку мобілізованих працівників тресту, їх конфліктів з місцевим населенням.

Внаслідок важкого матеріального становища в січні 1953 р. відбувся масовий невихід на роботу працівників вихідців з Узбецької та Туркменської РСР. 11 січня на роботу не вийшло 40 чол., 12 січня – 53 чол., а 13 січня – 28 чол. Протестуючі обґрунтовували свій вчинок відсутністю

грошей на харчування, невиплатою належних 300 крб. на покупку зимового одягу, взуття та білизни. Після виплати відповідної грошової компенсації невдоволені повернулися на робочі місця. 16 січня двоє робітників Будтресту №44 почали всіляко ображати та знущатися з мобілізованого робітника, уродженця Таджикистану, через що ображений з криками про допомогу побіг до своїх товаришів. Зібрана група таджиків, в кількості 50 осіб, ввірвалася до жіночого бараку, де ховалися кривдники, та влаштувала там бійку, яку припинив наряд міліції [293, арк. 18].

Після смерті Й. Сталіна в суспільно-політичному житті СРСР стали спостерігатися зміни, які відображали процес оновлення пануючої тоталітарної системи. Політичне керівництво Радянського Союзу з метою збереження «системи» намагалось продемонструвати своїм громадянам запровадження ліберальної політики. Перші кроки на шляху десталінізації радянського суспільства помічені наприкінці березня 1953 р., коли Президія Верховної Ради СРСР видала указ «Про амністію». На Миколаївщині під указ підпадало 666 осіб. Звільнення йшли швидкими темпами. Вже на 25 травня 1953 р. на території області відпущено на свободу 584 особи, з них жінок з дітьми до 10 років – 40, неповнолітніх – 45, чоловіків старших 55 років і жінок, старших 50 років – 41, страждаючих на тяжку або невиліковну хворобу – 55 чол. У той же час політико-репресивна машина продовжувала функціонувати за старими законами сталінської епохи. Діяльність спецслужб націлена на нейтралізацію проявів «народної крамоли». Так, 31 березня 1953 р. в Миколаєві засуджена продавець газетного кіоску С. Дорфман, яка 10 березня 1953 р. під час продажу газет негативно висловилась на адресу померлого Й. Сталіна. В середині квітня 1953 р. за «буржуазно-націоналістичні вигадки» покараний бухгалтер із Миколаєва Е. Хайкін. За статтею 54 Кримінального кодексу УРСР 11 червня 1953 р. засуджені О. Косой (заступник управляючого бази «Головвзуттябут»), Л. Нахимович (уповноважений «Головторгкольор-

мету»), В. Парадіз (старший товарознавець універмагу), розмови яких між собою про дискримінацію євреїв в СРСР, інкримінувались як створення єврейської буржуазно-націоналістичної групи [294, с. 8].

Після смерті Й. Сталіна і з приходом до влади М. Хрущова, відчуючи потужний тиск знизу, нова влада звільнила мільйони ув'язнених і припинила масовий терор. Виведено зі сфери кримінального права трудові відносини, перш за все, скасований антиробітничий закон 1940 р. і розпочато перегляд трудового законодавства. Відтепер робітникам більше не загрожувала кримінальна відповідальність за прогули і добровільне звільнення з роботи, тобто вони здобули велику ступінь свободи в пошуках відповідних для них умов праці та оплати. Робітники могли змінювати місце роботи, повідомивши про це адміністрацію за два тижні. Основними результатами скасування «драконівських» законів стало значне зростання плинності робочої сили. За деякими даними в 1956 р. поміняли місце роботи приблизно третина робітників [295, с. 48].

Податковий тиск на трудящих зменшено як в прямій формі, так і шляхом скасування державних позик. Однак уряд ввів двадцятирічний мораторій на виплату по всім попередніми позиками. У 1957 р. збільшений неоподатковуваний мінімум заробітної плати робітників і службовців з 26 крб. до 37 крб. в місяць. З 1958 р. скасований податок на холостяків, одиноких і малосімейних громадян. 1 жовтня 1960 р. – підвищення неоподаткованого мінімуму заробітної плати до 50 крб., 1 жовтня 1961 р. – до 60 крб. Тривалість робочого тижня скорочено з 48 до 46 годин (для металургів – 42 год., для шахтарів і підлітків – 36 год.). Відпустка у зв'язку з вагітністю, скорочена при Й. Сталіні до 70 днів, стала знову 112-денною. Корінне поліпшення пенсійного забезпечення почалося з 1956 р. До цього діяли норми пенсійної допомоги встановлені ще на початку 1930-х рр. Раніше більшості робітників і службовців пенсії нараховувалися із заробітку, що не перевищував 30 крб. в місяць. Інша частина заробітної

плати в розрахунок не бралася. Після введення нового закону про державні пенсії середній розмір пенсій по старості збільшився більш ніж в 2 рази, пенсії по інвалідності збільшилися приблизно в 1,2 рази, пенсії сім'ям робітників і службовців, які втратили годувальника – на 64%. Пенсійний вік знижено до 60 років для чоловіків і 55 років для жінок (ці заходи не стосувалися колгоспників).

За 15 повоєнних років середня заробітна плата всіх робітників і службовців збільшилася майже на 37 крб. (в порівнянні з довоєнним, 1940 р., її номінальна величина зросла на 47 крб.). Абсолютні розміри грошової заробітної плати найбільші у промислових робітників, а її приріст – у робітників, зайнятих на будівельно-монтажних роботах. До початку 1960-х рр. середня заробітна плата будівельників вперше впритул наблизилася до зарплати промислових робітників [296, с. 49].

Однак реальна заробітна плата сильно відрізнялася від номінальної, перелом в цьому відношенні досягнуто до початку 1950-х рр., коли купівельна спроможність середньомісячної заробітної плати робітників та службовців не тільки зрівнялася з довоєнної величиною, а й дещо перевищила її.

З другої половини 1950-х рр. основний упор в підвищенні матеріального добробуту трудящих зроблений на збільшення питомої ваги оплати праці в загальному обсязі реальних доходів населення. Так з січня 1957 р. підвищений мінімум заробітної плати для робітників і службовців: у міській місцевості він встановлений в розмірі 30-35 крб. Середньорічний темп зростання заробітної плати в цілому по країні збільшився за 1956–1958 рр. в порівнянні з 1951–1953 рр. більш ніж в 2 рази. Найвищі ставки встановлювалися для робітників важкої промисловості з урахуванням ступеню кваліфікації їх праці. В середньому оклад кваліфікованого робітника в промисловості з 1,3 до 2,8 рази перевищував заробіток некваліфікованого. В цілому середня номінальна заробітна плата робітників

і службовців за 1950–1958 рр. зросла на 20,1% – з 63,9 крб. до 79 крб. на місяць. З 1959 р. по 1964 р. середньомісячна заробітна плата робітників і службовців зросла з 77,8 до 90 крб., з урахуванням виплат і пільг це зростання ще значніше – зі 104 крб. в місяць в 1959 р. до 121 крб. в 1964 р.

У 1953–1965 рр. в цілому значно розширилися соціальні можливості робітників і службовців в галузі освіти, охорони здоров'я, житла, споживання більш цінних продуктів харчування і предметів домашнього ужитку. Те, що колись складало привілеї номенклатури і наближеної до неї «робітничої аристократії» тепер стало більш доступним для найширших верств міського населення.

У той же час невдоволення робітників підсилювалось складною економічною ситуацією в країні, явними прорахунками керівництва КПРС в соціальній та економічній сферах. Робітникам не подобалось зменшення та погіршення продовольчого постачання, нестача споживчих товарів, ріст цін. В літературі більш-менш повно висвітлено події в Новочеркаську, які спричинені рішенням ЦК КПРС про підвищення цін на м'ясо, м'ясопродукти, масло. Тим часом у зведеннях Комітету держбезпеки при Раді Міністрів СРСР є чимало свідчень щодо виявів відкритого невдоволення населення в різних регіонах СРСР, у тому числі й на Миколаївщині. Поширювались заклики до мітингів і страйків, причому в ряді випадків вони впливали на настрої трудових колективів. Невдоволення населення економічною ситуацією в країні особливо посилилось після неврожаю 1963 р. [297, арк. 211]. В Миколаєві сталися великі перебої з постачанням хліба. В порту під час відвантаження зерна на Кубу, портові вантажники відмовилися проводити вантаження. Щоб уникнути відкритих виступів і страйків, перший секретар ЦК КПУ П. Шелест віддав наказ збільшити фонди хліба для міста [298, с. 315].

Не досяг бажаного ефекту заспокоєння населення і закритий лист ЦК КПРС від 3 вересня 1963 р. про економію й бережливі витрати хліба та

інших продуктів [299, с. 35]. Після обговорення зазначеного документа на Миколаївському оборонному заводі п/с №46 група робітників цього підприємства 4 жовтня 1963 р. самовільно залишила роботу, прийшла в обком партії і вимагала від першого секретаря обкому КПУ О. Іваценка дати відповідь, чому немає в магазинах білого хліба, муки, макаронних виробів, картоплі та інших продуктів. Не задовільнившись відповіддю, робітники допускали критичні вислови на адресу політики КПРС, її керівництва [300, с. 208].

В 1958 р. в Миколаївському державному суднобудівному інституті органами державної безпеки викрито «антирадянську студентську організацію», організатором якої став студент 4-го курсу В. Рокочей. Критичне ставлення до радянської дійсності знайшло своє відображення в створенні разом з друзями на початку 1957 р. антирадянського студентського товариства під назвою «ВСХЗІТ» (Великі сини хочуть знайти істину тайн), що діяло до середини 1958 р., доки його учасниками не зацікавились органи державної безпеки. Кількісний склад налічував 11 осіб. Студенти проводили свої збори на квартирі, де мешкав В. Рокочий з другом. При цьому відбувалося обговорення різноманітних тем. У доповідях та в ході виступів учасники групи висловлювали власні погляди з питань розвитку літератури, економіки і мистецтва в СРСР. Не обходилося в діяльності «Товариства» і без агітації, яку тодішні органи державної безпеки трактували як «антирадянську». Учасники організації прийшли до висновку, що капіталізм є таким суспільним ладом, який більше відповідає природі людини, в якому набагато більше, ніж в СРСР, цінуються права та свободи людини, в той час як в останньому свобода йде всупереч партійним директивам та суспільній моралі. В. Рокочей розробив т. з. «хвильову теорію соціалізму», суть якої полягала в тому, що соціалізм в СРСР розвивався не по наростаючій, а за кривою, яка нагадує синусоїду, внаслідок чого неминучою мала стати світова війна та крах соціалізму. Ще в червні 1957 р.

найбільш активні учасники товариства викликані на засідання партійної та комсомольської організації інституту. Рішення партійного бюро з цього приводу досить лояльне: вирішено обмежитися обговоренням. Більш гострий розгляд щодо діяльності товариства відбувся в квітні 1958 р. на партійно-комсомольських зборах. За погляди, «не сумісні із званням студента радянського вузу» відраховано ряд осіб та викликано на допити до Управління КДБ в Миколаївській області. В. Рокочею пред'явлено звинувачення в ворожій антирадянській діяльності, наклепництві на КПРС, Радянський уряд та радянську дійсність. За судовим вироком його засуджено до трьох років виправно-трудових робіт та утримано 160 крб. на судові витрати [301, с. 157].

Неоднозначна за змістом і наслідками новація хрущовського керівництва щодо запровадження в 1957–1958 навчальному році виробничого навчання в середніх школах. Спочатку в середніх школах області організували 31 клас з виробничим навчанням, у яких вели підготовку учнів з таких спеціальностей: тракторист-слюсар, колгоспний бухгалтер, полезнавець, плодоовочезнавець, тваринник. Через три роки в школах області працювало 357 восьмих-десятих класів з виробничим навчанням в 160 середніх школах, у яких навчалося 8936 учнів за 23 професіями. Форсований метод запровадження виробничого навчання в школах призвів до того, що матеріально-технічна база значно відставала від темпів його запровадження, а це негативно позначилось на якості підготовки робочих професій. Так, у середній школі №42 Миколаєва заняття швейників проходило в примітивній, необладнаній майстерні. Обладнання майстерні складалося лише зі столів, лав і чотирьох швейних ручних машин. Учні навчалися шиттю мініатюрних сорочок з матеріалу, який приносили з дому. Базового підприємства не існувало [302, с. 468].

Хрущовська модель школи з виробничим навчанням авторитарна за характером і хибна за змістом, бо однобічно орієнтувала юнаків і дівчат

лише на робітничі професії (60% випускників шкіл йшли на виробництво). Вона суперечила навіть партійній програмній доктрині про формування всебічно розвинутої особистості в процесі побудови комунізму. До того ж виробниче навчання здійснювалося за рахунок скорочення навчальних годин, відведених на вивчення загальногуманітарних дисциплін. Зокрема української мови і літератури, історії, географії. Пропонувалось вивільнити з навчального процесу на виробниче навчання і продуктивну працю учнів в IX класі один робочий день, в X – два, в XI – три робочі дні. В цілому принцип поєднання загальноосвітнього і політехнічного навчання не виправдав себе. Тому взято курс на підготовку робітничих професій в професійно-технічних училищах.

Ще однією складовою освітньої реформи хрущовського періоду стало масове впровадження вечірньої загальної освіти. На початку 1960-х рр. виявлені наступні дані відносно молоді Миколаївщини: 28266 чол. не мали семирічної освіти, в тому числі 4656 чол. – початкової. На суднобудівному заводі ім. 61 комунара в 1959 р. нараховувалося 2 тис. молодих робітників, що не мали семирічної і середньої освіти, на ЮТЗ – понад 1 тис. чол., на хлібокомбінаті – 200 чол. В той же час ні один робітник цеху №51 заводу ім. 61 комунара не подав заявки до вечірньої школи. Терміново вживаються заходи щодо виправлення становища. З 1 січня 1961 р. навчанням на громадських засадах охоплено 16447 чол., в тому числі за початкову школу – 3490 чол. і на курсах з підготовки до навчання в V–VII класах в новому навчальному році – 12957 чол. Склали іспити і одержали свідоцтва 2403 чол. з 12957 чол., які охоплені підготовчими курсами, подали заяви до вступу в вечірні школи близько 9 тис. чол. [303, арк. 81].

У 1961 р. в області працювало 116 шкіл і 246 окремих класів робітничої сільської молоді на 21025 учнів і 6 заочних шкіл на 3273 учнів. Всього в класах дорослих навчалось 24298 чол., причому в III–VIII класах – 11682 учні. У порівнянні з 1960 р. кількість шкіл робітничої молоді зросла

більш ніж удвічі, окремих класів – у три рази, у стільки ж заочних шкіл. Кількість учнів у всіх типах шкіл області зросла майже удвічі. Нажаль якість освітньої підготовки в вечірніх школах робітничої молоді не висока. Однак незважаючи на істотні недоліки, впроваджена система вечірньої і заочної освіти для робітничої молоді в цілому себе виправдала. Загальноосвітній рівень молоді області зріс майже вдвічі [304, с. 37].

Найбільш талановита частина молоді, завершивши середню освіту без відриву від виробництва, мала змогу продовжувати освіту у вищих і середніх спеціальних навчальних закладах. В 1957–1958 навчальному році в області діяло 12 технікумів і училищ, кораблебудівний інститут ім. адмірала Макарова і педагогічний інститут ім. Белінського. Зросла мережа вечірнього і заочного навчання.

Неоднозначна ситуація в кораблебудівному інституті. Не дивлячись на зростання професорсько-викладацького штату, погіршився його якісний склад: якщо в 1959 р. працювало 42% доцентів і кандидатів наук, то в 1961 р. – їх стало 27%. Основна причина відтоку вчених з вузу на виробництво із-за незадовільних житлових умов. Керівництво вузу неодноразово ставило проблему перед обкомом партії, сподіваючись на підтримку. Однак кадровий потенціал МКІ дещо поліпшився лише в 1970-ті рр.

Не кращий кадровий і навчально-виховний стан у технікумах Миколаєва. Так, у суднобудівному технікумі працювало 60 штатних викладачів і 14 за сумісництвом. Із штатних 34 інженери, 2 техніки і 20 викладачів, що мали закінчену вищу педагогічну освіту. З числа штатних викладачів 35 мали вік від 22 до 32 років, тобто не мали відповідного педагогічного досвіду (викладачі загально-технічних і спеціальних профільюючих дисциплін). Крім того, 12 викладачів мешкали в гуртожитку і гостро потребували поліпшення житлових умов. Технікум щорічно отримував лише дві-три путівки санаторно-курортного лікування та відпочинку, та і ті часто розходились серед керівного складу і не потрапляли

до викладачів. Не кращі побутові умови студентів технікуму. У гуртожитку учні проживали по 6-14 чоловік у кімнаті при відсутності приміщення для зберігання речей і сезонного одягу, окремої кімнати для занять. Такий же стан в будівельному технікумі та технікумі залізничного транспорту.

Незадовільний рівень кадрового, навчального-виховного та побутового стану не міг не позначитися на успішності учнів технікумів. Поточна успішність в суднобудівному технікумі не перевищувала 80%, в окремих групах вона доходила лише до 50-60%. Студенти нерідко виявляли елементарну технічну і технологічну неграмотність [305, с. 472]. Низька успішність в Миколаївському будівельному технікумі. На іспитах в 1955–1956 навчальному році студенти IV курсів (спеціальність «Промислове і цивільне будівництво») з 348 чол. отримали «відмінно» і «добре» 91 чол., «незадовільно» – 47 чол., решта студентів отримала «задовільно». Загальна успішність в цьому технікумі склала 94,7%, у технікумі залізничного транспорту – 93,8%. Суттєві погіршення якісного складу студентів зумовлені необхідністю для кожного абітурієнта при вступі на денне відділення мати обов'язковий дворічний стаж роботи на виробництві. Не виправдало себе кількісне зростання заочних та вечірніх вузів і технікумів, яке часто йшло на шкоду якості.

В 1959 р. всі ремісничі, залізничні, будівельні, технічні училища та школи реорганізовані в міські та сільські професійно-технічні училища за строком навчання один–три роки. До них приймалася молодь з восьмирічною освітою віком 15–16 років. Розроблено цілий ряд заходів, спрямованих на поліпшення якості підготовки молодих робітників. Так, збільшився період виробничої практики, яку учні професійно-технічних училищ проходили на тих підприємствах, де вони мали працювати після закінчення навчання. В училищах створювались нові лабораторії та кабінети, які забезпечувались новітнім устаткуванням, проводилась модернізація наявного в навчальних майстернях обладнання, замінювались

механізми застарілих конструкцій, зміцнювався склад інструкторів і викладачів училищ, передбачалось систематичне підвищення їх педагогічної кваліфікації. В 1960 р. при навчальних закладах системи професійно-технічної освіти створені вечірні (змінні) професійно-технічні училища та їх відділення. Це дозволило робітникам підвищувати свою фахову кваліфікацію без відриву від виробництва. Активну допомогу ПТУ подавали підприємства республіки. Так, Миколаївський суднобудівний завод передав міському професійно-технічному училищу №14 150 токарних, фрезерних та інших верстатів нової конструкції [306, с. 72].

В розглянутий період в забезпеченні економіки кваліфікованими кадрами провідне місце посідала підготовка робочої сили безпосередньо на виробництві. На підприємствах промисловості, будівництва і транспорту підготовлялися робітничі кадри масових професій, попит на які не могли задовольнити навчальні заклади професійно-технічної освіти (держтрудорезервів). Виробниче навчання мало ряд переваг перед професійно-технічними школами та училищами. Оскільки основна маса нових робітників готувалася без відриву від виробництва, вони і в період навчання брали участь у виробничому процесі. Навчання робітника відбувалося в тих самих умовах, за яких він починав працювати після набуття кваліфікації, що виключало період «акліматизації». При цьому навчання на виробництві коштувало значно дешевше і потребувало менше часу. Проте підготовка кваліфікованого робітника на виробництві мала і певні недоліки. У процесі навчання порушувалася послідовність навчального процесу, робітник одержував недостатню теоретичну підготовку, ряд підприємств не мали можливостей організувати планомірну підготовку кадрів, майже не можливо створити належні умови для підготовки кваліфікованих робітників складних професій [307, с. 72].

Основними формами підготовки кваліфікованих робітників безпосередньо на виробництві протягом усього повоєнного періоду стали

індивідуальне, бригадне і курсове виробничо-технічне навчання, а також підготовка в постійно діючих школах при підприємствах. Місце, значення і роль кожної з цих форм у забезпеченні промисловості кваліфікованими кадрами не однакові. Найбільш масовою формою підготовки робітників стало індивідуально-бригадне навчання. При індивідуальному навчанні один-два молодих робітника прикріплювались до інструктора виробничого навчання – досвідченого і висококваліфікованого робітника, майстра, бригадира, які безпосередньо на робочому місці навчали їх прийомам роботи. Бригадне навчання мало дві форми: а) включення нового робітника до виробничої бригади; б) створення учнівських бригад, навчання в яких проводили бригадири-інструктори безпосередньо в процесі виготовлення продукції. Як при індивідуальному, так і при бригадному навчанні теоретичні дисципліни викладалися інструктором, а при оволодінні складними професіями – спеціально виділеними інженерно-технічними працівниками. Учні поєднувалися в групи за професіями. Індивідуально-бригадне навчання без відриву від виробництва розраховувалось на підготовку робітників нескладних професій, оволодіння якими не потребувало значних теоретичних знань і тривалого строку навчання. Основним недоліком індивідуально-бригадних форм підготовки робітників стало те, що вони могли навчитися виконувати лише нескладні операції, а тому при більш-менш істотних змінах виробничого процесу мушили перекваліфіковуватися.

Підготовці робітників складних професій, оволодіння якими потребувало більшого обсягу теоретичних знань, сприяло курсове навчання, яке відзначалося добре налагодженим навчальним процесом. З робітників створювалися спеціальні учнівські групи по 10–30 чол. На початку навчання викладалися теоретичні дисципліни. Виробнича практика провадилася безпосередньо на робочих місцях. Курсове навчання провадилося як з відривом, так і без відриву від виробництва. Підготовка кваліфікованої

робочої сили безпосередньо на виробництві здійснювалася навчально-курсними комбінатами при заводах, фабриках, шахтах, трестах, будовах. Крім того, існували відомчі технічні школи. Це стаціонарні навчальні заклади, які підготовляли робітників складних виробничих професій. За організацією навчального процесу вони нічим не відрізнялися від навчальних закладів системи професійно-технічної освіти. Підготовка кваліфікованих робітників у цих школах провадилася з відривом від виробництва, протягом одного–трьох років. До них приймалися робітники, які вже мали певний виробничий досвід. Проте провідною формою підготовки кваліфікованих робітників безпосередньо на виробництві залишалося індивідуально-бригадне навчання. Його питома вага в підготовці нових робітників для промисловості зросла з 80% в 1946 р. до 87% на середину 1960-х рр. [308, арк. 11].

Підсумовуючи вивчення процесу відбудови та розвитку промисловості Миколаївщини в повоєнне двадцятиріччя ми прийшли до наступних висновків. Відбудова зруйнованого війною господарства Миколаївщини почалась відразу після вигнання німецько-румунських окупантів. За надзвичайно складних умов громадяни Миколаївщини показували зразки самовідданої праці й творчої ініціативи у подоланні труднощів. Відчувалася гостра нестача спеціалістів, кваліфікованих робітників, устаткування, будівельних матеріалів. Однак у результаті наполегливих зусиль робітників, інженерно-технічних працівників і службовців вже до кінця 1944 р. в області налічувалося 176 діючих підприємств. За 9 місяців 1944 р. вони дали продукції більше ніж на 12 млн крб. На підприємствах відновлено 8-годинний робочий день, скасовані введені на час війни понаднормові роботи, відновлені щорічні оплачувані відпустки. Протягом двох повоєнних років відбудовано залізничний транспорт, морський порт, річкову пристань. Фактично заново створена харчова промисловість, побудовані такі підприємства як маслозавод,

миловарений завод, макаронна і кондитерська фабрики, рибзавод, облмлинтрест з 22 млинами в районах, два хлібозаводи і райхарчкомбінати в районах, Очаківський рибоконсервний комбінат і Вознесенський плодоовочевий комбінат, взуттєва, трикотажна, дві швейні фабрики. Таким чином, незважаючи на величезні труднощі, протягом перших двох років відбудовано понад 300 промислових підприємств, економічний сектор Миколаївщини увійшов в добу повоєнного розвитку.

В 1950 р. промисловість Миколаївщини перевершила довоєнний рівень на 54,1%. Випуск валової продукції промисловості в 1950 р. перевищив рівень 1940 р. на 60%. Значно збільшилися середньорічні абсолютні прирости промислової продукції і найбільш високими темпами розвивалося машинобудування. У той же час окостеніння командно-адміністративної системи привело до яскравого перекосу на користь виробництва засобів виробництва. Сфера послуг та індустрія групи «Б» продовжили своє хронічне відставання. Протягом хрущовського десятиріччя обсяг промислового виробництва зріс на 80%, випуск продукції машинобудування у 2 рази, харчової і легкої промисловості в 1,5 рази.

В суднобудуванні впроваджено обчислювальну техніку і машини з програмним керуванням, які вперше застосовані в СРСР. На підприємствах області освоєно 70 механічних, конвеєрних і потокових ліній, встановлено близько 500 автоматів і напіваавтоматів, створено 150 нових машин і механізмів, впроваджено 2 тис. універсальних пристосувань. Енергопідприємства області зв'язані з енергосистемами «Дніпроенерго», «Одесенерго», «Молдавенерго».

Продовжилася модернізація обладнання, реконструкції підприємств. В області з'явилася хімічна промисловість – в 1963 р. введений в експлуатацію шиноремонтний завод, 80 тис. найменувань виробів почала випускати ділянка пластмас ЧСЗ. Широкий розвиток отримали будівельні роботи. У 1964 р. будівельники успішно завершили спорудження

двокілометрового моста через Південний Буг. В 1965 р. на території Миколаївської області працювало 105 підприємств. Питома вага промисловості Миколаївщини в Південному економічному районі щодо кількості виробничого персоналу, розмірів основних промислових фондів і обсягу валової продукції становила від 10 до 13%.

РОЗДІЛ 3

ПРОМИСЛОВІСТЬ МИКОЛАЇВЩИНИ В 1965–1991 рр.

3.1. Модернізація промисловості в другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр.

Пленум ЦК КПРС у вересні 1965 р. скасував реформи М. Хрущова в галузі управління промисловістю. Ліквідовані ради народного господарства і відновлена галузева система управління через союзні та союзно-республіканські міністерства. В Україні відновилася діяльність 22 союзно-республіканських і 7 республіканських міністерств. Переважна частка промислового потенціалу України знову підпорядковувалась центральним відомствам. Реформа спрямовувалася на розширення сфери госпрозрахункових відносин на підприємствах і створення ефективної системи стимулювання праці. На початку жовтня 1965 р. опубліковано два документи, підготовлені в Раді Міністрів СРСР на основі рекомендацій групи економістів, які працювали під керівництвом харківського професора О. Лібермана – про поліпшення планування та стимулювання виробництва і про державне виробниче підприємство. Якщо вироблену підприємством продукцію реалізувати не вдалося, вона не зараховувалася йому як вироблена. Такий порядок спонукав підприємства скорочувати випуск продукції, яка не мала попиту. Частину доходів підприємств залишали в їхньому розпорядженні. Замість невеликого фонду директора утворювалися три великі самостійні фонди – розвитку виробництва, матеріального заохочення та соціально-культурних заходів і житлового будівництва [309, с. 253].

За цим законом створено дев'ять нових загальносоюзних і 11 союзно-республіканських міністерств СРСР. На кінець 1965 р. в СРСР налічувалось

18 загальносоюзних і 13 союзно-республіканських промислових міністерств, фактично – галузевих монополій. Ліквідація раднаргоспів супроводжувалась перерозподілом компетенцій між центром і республікою, зміною концепції та принципів господарювання. Перехід від територіальної до галузевої системи управління означав відновлення жорстокого, всеохоплюючого контролю союзних органів над економікою України. Після відносної господарської автономії республіки, пов'язаної з політикою децентралізації, відновлювалася залежність України від союзних міністерств і відомств, які ігнорували національні інтереси і внутрішні потреби республіки.

На нові методи планування й економічного стимулювання підприємства переводилися поступово. В 1966 р. реформа охопила в Україні перші 100 підприємств. В 1970 р. кількість підприємств, які працювали повному, зросла до 8,2 тис., що становило понад 80% загальної кількості. На них припадало 92% обсягу промислової продукції. Обсяг промислового виробництва збільшився в Україні наполовину. Дві третини проросту промислової продукції одержано за рахунок зростання продуктивності праці. Однак наявні труднощі реформи полягали в тому, що економіка залишалася командною, і командували нею не виробничники, а чиновники, які не зацікавлені брати на себе ініціативу і відповідальність, виходячи з конкретної ситуації. Через внутрішню суперечливість і непослідовність реформа виявилась приреченою. В той час як О. Косигін виступав за розвиток нових форм і методів керівництва, Л. Брежнєв ставився до реформи з підкресленою байдужістю. Після «Празької весни» 1968 р. ставлення до реформи змінилося на її рішуче заперечення [310, с. 253].

Населення Миколаївської області на 1 січня 1965 р. становило 1081,9 тис. чол., обласного центру – 279,8 тис. чол., на 1 січня 1967 р. – 1100 тис. чол., обласного центру – 300 тис. чол. [311, с. 9], на 1 січня 1976 р. – 1215 тис. чол., обласного центру – 436 тис. чол. [312, с. 7], на 1 січня

1980 р. – 1248 тис. чол., обласного центру – 439,9 тис. чол. [313, с. 11]. В другій половині 1960-х рр. в адміністративно-територіальному поділі області відбулися значні зміни: селища міського типу Новий Буг та Снігурівка віднесені до категорії міст районного підпорядкування, 11 сільських населених пунктів – до категорії селищ міського типу, взято на облік селище цементного заводу з присвоєнням йому найменування Ольшанське, селищу радгоспу «Садовий» присвоєно найменування Квітневе. До Миколаївського промислового вузла в 70-і рр. приєднані селища міського типу Жовтневе, Воскресенське, Велика Корениха, Тернівка, села – Трихати, Варварівка [314, с. 126].

Влітку 1967 р. проведена велика господарсько-організаційна робота з підготовки підприємств і установ до переходу на п'ятиденний робочий тиждень з двома вихідними днями. У вересні близько 500 підприємств і установ Миколаївщини перебудувалися на новий режим [315, с. 256].

До 1971 р. на нові умови планування й економічного стимулювання перейшло понад 200 великих підприємств Миколаївщини, які дали близько 85% загального прибутку всіх підприємств області. На підприємствах освоєно 335 нових типів машин і устаткування, які створені в СРСР вперше. Випуск продукції збільшився в 1,6 рази, продуктивність праці зросла в 1,4 рази. Машинобудівники області освоїли випуск 170 нових видів машин, здійснено велику програму робіт в галузі науково-технічного прогресу, налагоджено виробництво понад 700 нових видів промислової продукції. Введено в дію 88 промислових підприємств і великих цехів. В результаті на початку 1970-х рр. на Миколаївщині діяло близько 1050 підприємств, питома вага важкої промисловості в загальному обсязі виробництва склала 60% [316, с. 63].

У розглянутий період радянська економіка особливо акцентовану увагу стала приділяти економії трудових, матеріальних і фінансових ресурсів. На заводі ім. 61 комунара в результаті удосконалення спуску суден

з похилого стапелю тільки на одному з них отримана річна економія в сумі 110 тис. крб., вивільнено 156 чол. для використання на інших роботах [317, арк. 77].

На ЧСЗ за рахунок впровадження заходів з технічного прогресу, а також впровадження раціоналізаторських пропозицій і винаходів отримана економія 10 млн. крб. Також згідно з радянською економічною моделлю, в здійсненні режиму економії на основі технічного прогресу важливе значення мало впровадження у виробництво раціоналізаторських пропозицій і винаходів. У Миколаївській області за 1966–1970 рр. впроваджено у виробництво 65510 раціоналізаторських пропозицій і винаходів, що дало економію в сумі 47583 тис. крб. У місті Миколаєві за рахунок впровадження 1292 заходів по новій техніці отримана економія на суму 17761 тис. крб. і вивільнено 6961 виробничників для інших ділянок. Також в проведенні режиму економії важливе значення мало впровадження наукової організації праці. На заводі «Дормашина» за рахунок заходів НОП отримана економія на суму 12 400 крб. В цілому за 1966–1970 рр. продуктивність праці підвищилася на заводах ім. 61 комунара більш ніж на 60%, «Дормашина» – на 54%, гідроапаратури – на 46%, ЧСЗ – на 43% [318 с. 19–20].

Значне підвищення ефективності виробництва на основі технічного прогресу на початку 1970-х рр. стало вирішальним фактором. Однак зростання випуску продукції ускладнило управління виробництвом. Складність суднобудівної програми, великі обсяги виробництва зумовили потік інформації і багатоступінчастість організаційно-технічних зв'язків. Все це висунуло питання управління виробництвом на перший план. Передбачалося створити автоматизовані системи управління виробництвом на підприємствах і в галузях, а також створити загальнодержавну автоматизовану систему збору та обробки інформації для обліку,

планування і управління на базі державної мережі обчислювальних центрів і єдиної автоматизованої мережі зв'язку.

Виходячи з даного рішення, на ЧСЗ створена автоматизована система управління виробництвом (АСУВ), до складу якої увійшов відділ розробок і впроваджень. АСУВ створена на базі центральної лабораторії організації та економіки, нового обчислювального центру і машинно-обчислювальної станції. Станція переробляла великий обсяг первинної інформації – 500 тис. перфокарт в місяць. Розвиток машинно-обчислювальної станції і послідовне охоплення механізацією масових ділянок обліку, в тому числі майже всіх розділів бухгалтерського обліку, скоротили терміни отримання необхідних підприємству обліково-аналітичних даних та подання звітності. Потреба в лічильно-конторському персоналі значно знизилася. Відділ АСУВ підпорядкований безпосередньо директору заводу, який одночасно був головним конструктором по впровадженню автоматизованої системи управління.

Спільно з Миколаївським обчислювальним центром розроблено спеціальну програму для розрахунку системи мережевого планування і управління будівництвом суховантажних і інших суден. Розроблено мережевий графік для побудови суховантажів, що створило умови для замкнутого виробництва суховантажних суден зі скороченням стапельного періоду до чотирьох місяців. З листопада 1970 р. введена в дослідну експлуатацію ЕОМ «Мінськ-32». Продовжилося оснащення заводу засобами механізації інженерної та управлінської праці: загальний економічний ефект від засобів механізації інженерної та управлінської праці склав за 1970 р. 145 тис. крб. [319, с. 335].

Завдяки ЕОМ значно прискорилося видача цехам планово-технологічної та іншої документації. Впровадження комплексу завдань дозволило на 15% скоротити трудомісткість випуску планово-технологічної та облікової документації на будівництво суден [320].

15 березня 1967 р. в Миколаєві відкрилася Всесоюзна пересувна виставка досягнень новаторів з обробки металів різанням. На виставці експонувалися інструменти і пристосування новаторів Ленінграда, Києва, Горького, Владивостока, Херсона, Миколаєва. Багато експонатів відібрані і послані на ювілейну виставку в Москву, де їх творців нагородили медалями. Найбільший інтерес викликав діючий макет поточно-позиційної споруди траулерів, матеріали та експонати впровадження на заводі прогресивного зварювання в середовищі вуглекислого газу.

Велика робота в 1966–1970 рр. почалася з технічної реконструкції підприємств, підвищенню якості продукції [321, с. 52]. У досліджуваний період якісно новим напрямом стало технічне переозброєння, у першу чергу автоматизація і механізація виробничих процесів, ліквідація важкої фізичної праці. Це сприяло зниженню в 1969 р. витрат трудомісткості на 300 тис. нормо-годин, замість запланованих 285 тис., досягнута економія матеріалів на суму 270 тис. крб. [322, арк. 24].

За період з 1961 по 1969 рр. працівники заводу розробили і впровадили 164 заходи за планом нової техніки, в результаті чого отримано економічний ефект в сумі 897800 крб. Завдяки впровадженню комплексу заходів, витрати трудомісткості по заводу скоротилися з 283 тис. нормо-годин в 1965 р. до 13 тис. в 1969 р. [323, с. 177].

ЧСЗ першим в галузі почав досліди з проведення приймально-здавальних випробувань у стінки заводу, виключаючи контрольний вихід у море, що значно скоротило цикл будувannya і знизило вартість судів. Цьому сприяли розроблені методи і засоби імітації ходових умов роботи механізмів, пристроїв, апаратури, що дозволили проводити повний комплекс приймально-здавальних випробувань на акваторії заводу без виходу в море [324, с. 37].

Підвищенню ефективності виробництва сприяло прийняття відрядно-преміальної системи оплати праці, при якій заробітна плата складалася з

двох частин – відрядного заробітку і премій. На заводі ім. 61 комунара впроваджена централізована система нормування праці, на ЧСЗ створені окремі служби нормування. Максимальний розмір премії у робітників цих професій сягав 35% відрядного заробітку [325, с. 82].

27 червня 1967 р. достроково зданий морякам торгового флоту суховантаж нового типу «Партизанська іскра», побудований суднобудівниками ЧСЗ. Район його плавання необмежений, водотоннажність 18000 т, вантажопідйомність 12000 т. Основна відмінна риса подібних судів – висока швидкість, економічність. На суховантажі встановлені 13 електрокранів для механізації вантажно-розвантажувальних робіт. У п'яти великих трюмах, оснащених механізованими люковими закриттями, містилися вантажі. Майже повне розкриття трюмів виключало необхідність переміщення вантажів в підпалубні простори [326, с. 139]. У 1968 р. судно експонувалося на всесвітній виставці в Монреалі. Отримало високу оцінку.

Через чотири місяці, 17 жовтня 1967 р., достроково зданий восьмий суховантаж цієї серії – «Капітан Вислобоков». У порівнянні з головним судном «Перекоп» здачі 1963 р. термін будівництва останніх двох судів, «Партизанська слава» і «Капітан Вислобоков» скоротився на 32,5%. Особливістю суден типу «Бежиця» стали парні люки, кормове розташування надбудови, подвійні борти, довгомірний трюм. Це істотно поліпшило експлуатаційні характеристики суден. У той період вони не мали аналогів в практиці світового суднобудування [327, арк. 78].

Найчисельнішою серією модифікацій суховантажів, які будувалися на ЧСЗ стали суховантажі типу «Феодосія». 1 серпня 1966 р. на заводі відбулася закладка першого суховантажу нового проекту – «Капітан Кушнарєнко». Призначення судна – перевезення різних вантажів. Це одnogвинтове двопалубне шеститрюмне судно з мінімальним надводним бортом, похилим форштевнем і крейсерською кормою. Технічні дані судна:

довжина – 169,6 м., ширина – 21,6 м., висота борту – 13,2 м., водотоннажність – 22180 т, вантажопідйомність – 13470 т, дедвейт – 15634 т, потужність головного двигуна – 13500 к. с., швидкість ходу – 19,2 вузлів. Машино-котельне відділення і надбудова зміщені в корму, що сприяло раціональному розміщенню вантажів і створювало максимальні зручності при вантажно-розвантажувальних операціях. Розташування трюмів центральне, анульовані подвійні борти, дерев'яні настили трюмів і зовнішніх палуб, що значно здешевило і спростило будівництво та експлуатацію судна. Для екіпажу створені поліпшені побутові умови. Одно- і двомісні каюти, оброблені пластиком і декоративними матеріалами, обладнані пластмасовими меблями, приміщення забезпечені кондиціонованим повітрям. Надалі за типом «Феодосії» побудовано чотирнадцять суховантажів: «Капітан Кушнарєнко», «Капітан Шанцберг», «Капітан Алексєєв», «Капітан Камінський», «Капітан Кодецький», «Капітан Чирков», «Капітан Джурашкевич», «Капітан Анистратенко», «Капітан Модест Іванов», «Капітан Василь Кулик», «Капітан Георгій Баклай», «Капітан Лев Соловійов», «Капітан Леонтій Борисенко», «Капітан Сліпко». У 1968 р. ряд суден цієї серії експортовано до Великобританії та Кувейту [328, с. 48].

У 1965–1966 рр. СПБ «Машпроект» приступило до створення двигунів другого покоління і агрегатів на їх основі. Основними завданнями при створенні двигунів стали підвищення економічності на 15–20%, розширення зони стабільності роботи, підвищення ресурсу двигуна в 4–5 разів, підвищення надійності. Відпрацювання двигунів велось в 1965–1972 рр. За цей час створено велику кількість газотурбінних агрегатів. Це стало основою при створенні головних газотурбінних агрегатів М-5 і М-7, які стали унікальними і не мали аналогів у світовій практиці. Для їх створення потрібно значне розширення редукторного виробництва, будівництво випробувальних стендів, що забезпечують випробування

агрегатів в повному компонуванні з усіма двигунами, розробки систем дистанційного керування. У 1967 р. проведені міжвідомчі випробування агрегату М-7 на часткові параметри і дозволена поставка агрегату на головні кораблі. В результаті випробувань отримано цінний матеріал для експлуатації кораблів з великою дальністю і автономністю плавання. У 1975 р. за створення і впровадження в серію і експлуатацію нових типів головних автоматизованих газотурбозубчатих агрегатів з великим ресурсом і високою економічністю в усьому спектрі швидкостей для сучасних кораблів ВМФ групі фахівців СПБ «Машпроект» і ПТЗ присуджена Державна премія СРСР [329, с. 20].

Успішна робота суднових газових турбін привернула до них увагу інших галузей економіки. У 1966 р. з ініціативи підприємства розпочато роботи по створенню газотурбогенераторів на базі суднових турбін для плавучої електростанції «Північне саяво», в 1969 р. – для енергопоїздів. Успішне вирішення даного завдання забезпечило експлуатацію електростанції і енергопоїздів в північних районах СРСР, в Сибіру, на БАМі.

Таким чином, в 1966–1972 рр. в основному завершилося створення газотурбінних двигунів другого покоління і агрегатів на їх основі. В результаті даних робіт повністю вирішена задача забезпечення силовими установками нового типу надводних кораблів будь-якого класу, кораблів з динамічним принципом підтримки.

Середина 1960-х рр. характеризується великими змінами в історії військово-морського флоту. Це пов'язано з появою ядерних ракет морського базування, які перетворили підводні човни в стратегічну зброю. У СРСР усвідомили необхідність створення спеціалізованих ракетних протичовнових кораблів. З середини 1960-х рр. по 1973 р. на заводі ім. 61 комунара побудовано 15 великих протичовнових кораблів проекту №61: «Комсомолец України», «Кмітливий», «Моторний», «Відважний»,

«Стрункий», «Червоний Кавказ», «Рішучий», «Винахідливий», «Строгий», «Тямущий», «Сміливий», «Червоний Крим», «Здатний», «Швидкий», «Стриманий». Всі вони стали ефективним засобом боротьби з підводним флотом противника [330, с. 99].

Надалі одночасно зі зростанням ролі і значення підводних човнів, особливо атомних з міжконтинентальними балістичними ракетами на борту, якісно змінилася протичовнова оборона. Потрібні нові протичовнові комплекси, кораблі, здатні вирішувати завдання пошуку і знищення підводних човнів на будь-яких просторах світового океану. Введення до складу ВМФ СРСР кораблів протичовнової оборони нового проекту 1134А диктувалося необхідністю прикриття країни з океанських напрямків.

Американські підводні ракетноносці приступили до бойового чергування з середини 1960 р. тримаючи під прицілом об'єкти, розташовані на всій території Радянського Союзу. На Атлантиці, Середземному морі почалося формування атомних підводних ракетноносців. До кінця 1960 р. проти СРСР розгорнуто кілька ескадр з постійним патрулюванням у Світовому океані. Більше 20 тільки американських підводних ракетноносців, а також британські та французькі підводні човни також націлені на великі міста Радянського Союзу.

Перед ВМФ СРСР постало складне завдання щодо запобігання можливого ракетно-ядерного нападу і максимальному ослабленню потенційних ударів ВМС США і НАТО по території країни. Вирішення цього завдання передбачало організацію своєчасного виявлення і подальшого спостереження за підводними ракетноносцями ймовірного противника, які слід знищити в разі початку бойових дій. Проблема протичовнової оборони виходила далеко за межі рішення суто флотських завдань і стала набувати для ВМФ СРСР стратегічного значення. У серпні 1964 р. урядом СРСР прийнято рішення про будівництво протичовнових надводних кораблів з посиленням складом озброєння. Саме на ці кораблі

покладалося завдання стеження за підводними ракетноносцями ймовірного противника. Різними варіантами радянських кораблебудівних програм намічалось побудувати близько 32-х великих протичовнових кораблів проекту 1134 «Беркут». Головним кораблем проекту 1134-Б став «Миколаїв», закладка якого відбулася 25 червня 1968 р., а 13 серпня 1969 р. вже зарахований до списків кораблів ВМФ СРСР і 19 грудня спущений на воду. У період з 1968 по 1978 рр. побудовані і здані ВМФ СРСР сім кораблів проекту 1134Б: «Миколаїв», «Очаків», «Керч», «Азов», «Петропавловськ», «Ташкент», «Таллінн» [331, с. 21–22].

Первістком радянського авіаносного флоту групового базування авіації став протичовновий крейсер «Москва» – вертольотоносець. Закладений 15 грудня 1962 р. на нульовому стапелі ЧСЗ перший протичовновий крейсер проекту 1123. На заводі створено спеціальне бюро будівельників «ОГС-1». У 1964 р. введено посаду головного будівельника проекту, яким став М. Прудников, його заступником і старшим будівельником – В. Корчагін. Будівництво протичовнового крейсера «Москва» велося під наглядом представників військового приймання, до складу якого, у зв'язку з наявністю на кораблі вертолітного комплексу, включені фахівці з морської авіації. На воду ПКР «Москва» спущений 14 січня 1965 р. Початковим графіком робіт будівництво крейсера планувалося здійснити за 2,5 роки, але процес затягнувся більш, ніж на 4 роки [332, арк. 67]. На наступний день після спуску, 15 січня 1965 р., на ЧСЗ закладений другий протичовновий крейсер проекту 1123 заводський номер 702, який отримав назву «Ленінград». Планувалося побудувати третій корабель проекту 1123 зі збільшеним розміром по довжині на 12 метрів, і він закладений на стапелі, але в 1970 р. його розібрали і завод приступив до будівництва протичовнових крейсерів проекту 1143. У 1977 р., у зв'язку зі зміною класифікації вони стали називатися важкими авіаносними крейсерами (ВАКР). У липні 1970 р. закладений перший важкий крейсер,

який отримав назву «Київ». Він увійшов до складу Північного флоту. Другий корабель проекту «Мінськ» – до складу Тихоокеанського флоту. Третій ВАКР «Новоросійськ», зі збільшеною авіагрупою і вдосконаленим радіоелектронним озброєнням, також увійшов до складу Тихоокеанського флоту. Після смерті С. Горшкова ВАКР «Баку» став іменуватися «Адмірал флоту Радянського Союзу Горшков».

Останнім авіаносним кораблем, побудованим на ЧСЗ, який увійшов до складу радянського флоту 25 грудня 1990 р. став корабель третього покоління проекту 1143 ВАКР «Адмірал флоту Радянського Союзу Кузнецов». При закладці в вересні 1982 р. він отримав назву «Рига». Вже через два місяці, після смерті Л. Брежнєва, його перейменували в «Леонід Брежнєв». У серпні 1987 р. він став «Тбілісі», а зі здачею флоту отримав ім'я улюбленого флотом наркома ВМФ Кузнецова [333, с. 223].

Авіаносець призначався для додання бойової стійкості з'єднань флоту у віддалених районах світового океану, що означало прикриття з повітря районів розгортання і бойового патрулювання атомних підводних човнів за межами досяжності винищувальної авіації берегового базування, знищення надводних, підводних і повітряних цілей, перш за все сил і засобів протичовнової оборони, а також наземних об'єктів потенційного противника. На кораблі проекту 1143.5 кількість літальних апаратів збільшилася з 32 до 56, самі апарати стали іншими: більше і важче. Це зажадало збільшення площі польотної палуби майже в 2,5 рази, площі ангара в 2 рази, винесення авіапідйомників з ангара за борт. Вперше передбачена можливість базування літаків з горизонтальним злетом і посадкою. У зв'язку з цим висота надводного борту збільшена на 5 м., тобто польотна палуба піднята над водою ще на 5 м. Польотна палуба оснащена аерофінішерами, відбійними щитами, трампліном, світлотехнікою. Кількість авіапалива збільшено на 1000 т, майже вдвічі збільшено кількість авіабоекомплекту. Корабель міг підняти на борт двомоторні турбогвинтові

літаки радіолокаційного дозору і наведення ЯК-44. Розширено можливості навігаційного і бойового управління авіацією та можливості автоматизованого наведення винищувальної авіації. Встановлено новий ударний комплекс крилатих ракет. Пускові шахти, що дозволили використовувати крилаті ракети, що набагато збільшило дальність ударного комплексу. Встановлена більш надійна система протиповітряної оборони ближнього і найближчого кордону, що включала 4 дивізіони (по 6 модулів) зенітного ракетно-артилерійського комплексу «Кортік» та 6 артилерійських установок «Вулкан». Все це склало 4 дивізіони оборони, кожен з яких працював від своєї системи управління вогнем. До моменту виходу в море на випробування корабель озброєний двома РЛС «Фрегат-М2» і «Підкат», а також модулем спільної обробки (МСО) інформації РЛС «Марс-Пассат». На кораблі розташовувалися зразки механізмів і пристроїв, створені на ЧСЗ спеціально під цей проект: авіапідйомники, бортові закриття підйомників, літаки затримки, якірний пристрій. У створенні проекту 1143.5 брали участь тисячі підприємств всіх республік і всіх міністерств СРСР. За фінансовими і трудовими затратами, обсягом науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт створення такого корабля прирівнювалося фахівцями до створення національної системи озброєння [334, с. 40].

У 1984 р. ВМФ видав замовлення на другий корабель проекту 1143.5 – заводський номер 106 – «Варяг». А також заплановане будівництво корабля четвертого покоління з атомною силовою установкою, водотоннажністю 75000 т і з числом літальних апаратів до 80 одиниць під назвою «Ульянівськ». Така прискорена програма підганялася висновками, зробленими з Фолклендських подій, де основну роль у військовому конфлікті між Великобританією і Аргентиною зіграла корабельна авіація.

Коли ЧСЗ добудовував другий крейсер-вертольотоносець проекту 1123 «Ленінград» і повним ходом готувався до закладки на стапелі третього,

головком ВМФ С. Горшков на засіданні Президії науково-технічної ради в грудні 1967 р. запропонував розробити замість нього новий проект 1143 для спільного базування літаків вертикального зльоту і посадки Як-36М і вертольотів Ка-25. У 1970 р. ЧСЗ розпочав будівництво такого корабля – першого радянського важкого авіаносного крейсера (ВАКР) «Київ» [335, арк. 13].

Причини називати даний клас кораблів не авіаносцями, а саме авіаносними крейсерами полягали в наступному. По-перше, радянська оборонна військова доктрина не передбачала наявності у флоті авіаносців, що які вважалися зброєю агресії, наступальним видом озброєнь.

У Міністерстві оборони та в ЦК КПРС йшли суперечки про доцільність будівництва авіаносців для ВМФ. Відомі слова Л. Брежнєва, висловлені в Політбюро під час обговорення цього питання: «Ми маємо оборонну військову доктрину, а авіаносець, все ж, наступальна зброя» [336, с. 19]. По-друге, в результаті боротьби цих думок і досягнутого компромісу, на всіх радянських авіаносних кораблях встановлено потужне ракетно-артилерійське і протичовнове озброєння, яке не поступалося зброї новітніх крейсерів, включаючи крилаті ракети, здатні нести ядерну бойову частину і вражати цілі в морі і на березі на відстані понад 500 км. По-третє, з початком в 1970-х рр. будівництва цих кораблів, в зарубіжній пресі з'явилися статті із закликами не пропускати через Босфор і Дарданелли радянські авіаносці, тому що це нібито суперечить Конвенції Монтре, яка регулює проходження кораблів через Чорноморські протоки. Широка акція в ЗМІ велася і після підписання приймального акту першого ВАКР «Київ», перешкоджаючи його проході через протоки в липні 1976 р. «Київ» з початку проектування в 1968 р. класифікувався як «протичовновий крейсер з авіаційним озброєнням» (ПКР) і лише в червні 1977 р. перекласифікований в важкий авіаносний крейсер (ВАКР). У цій обстановці будівництво кораблів, що сполучали в собі бойові якості і крейсера, і авіаносця, влаштовувало

політичне керівництво країни і давало підстави називати радянські авіаносні кораблі «важкими авіаносними крейсерами». Хоча наявність на них літальних апаратів, доведене на кораблях наступних поколінь до 50-ти одиниць, а на «Ульяновську» – до 70-ти, важко погоджувалося з назвою «крейсер», а швидше відповідало терміну «авіаносець». З моменту виходу цих кораблів у всіх зарубіжних військових довідкових виданнях вони класифікувалися так само, як і американські авіаносці: aircraft carriers. У Миколаєві на ЧСЗ побудовані п'ять важких авіаносних крейсерів: «Київ» та «Мінськ» – пр. 1143, «Новоросійськ» – пр. 1143.3, «Баку» (з 1990 р. «Адмірал Горшков») – пр. 1143.4, «Адмірал Кузнецов» і «Варяг» – пр. 1143.5. Будівництво «Варяга» і атомного АВАКР «Ульяновськ» пр. 1143.7 припинено після розвалу СРСР при їх готовності відповідно 67% і 17%. Радянські авіаносні крейсери обходилися бюджету в 4–5 разів дешевше, ніж американські авіаносці, проте були найскладнішими і найдорожчими кораблями, що створювалися суднобудівною промисловістю. ЧСЗ, один з найбільших в СРСР, весь період вів заочне змагання в будівництві авіаносців з американської верф'ю «Newport News Shipbuilding» [337, с. 24].

У 1967 р. завод «Океан» здав траулер проекту 1283 водотоннажністю 2600 т, а з 1969 р. почато будівництво серії траулерів проекту 1376 типу «Алтай» водотоннажністю 6470 т. Проектування цього траулера виконало ЦКБ «Чорноморсуднопроект», внутрішньотрюмну механізацію – ПКБ «Прогрес». Серія цих суден, що випускалася до 1975 р. склала 31 одиницю [338, с. 116].

У 1968 р. найбільший проектант на півдні СРСР миколаївське ЦКБ «Чорноморсуднопроект» і ЧСЗ отримали від Міністерства оборони замовлення на проектування та будівництво судна космічної служби «Академік Сергій Корольов». Воно повинно забезпечити зв'язок з космічними апаратами і управлінням їх в районах проходження орбіт, які не контролюються з території Радянського Союзу: з 16-ти добових витків

польоту космічного корабля «Союз» наземні станції управління могли підтримувати з ним зв'язок тільки на десяти. «Академік Сергій Корольов», разом з іншими подібними судами, під егідою Центрального управління космічного зв'язку Міноборони, повинен відігравати важливу роль в загальній системі управління, розташовуючись для цієї мети в різних точках Світового океану [339, арк. 23].

На ЧСЗ в цей період намітився розрив між завершенням будівництва протичовнового крейсера «Ленінград» за проектом 1123 і будівництвом наступного вертольотоносця. Навесні і влітку 1967 р. почалася обробка металу, з якого виготовлялися секції для третього вертольотоносця – ПКР «Київ» за розробленим Невським ПКБ поліпшеним проекту 1123.3. 20 лютого 1968 р. планувалося закласти цей корабель на стапелі «0». Однак за два місяці до закладки, при розгляді в грудні 1967 р. технічного проекту 1123.3, головою ВМФ С. Горшков запропонував Міністерству суднобудівної промисловості розробити замість нього проект авіаносного крейсера «Київ» для спільного базування на ньому літаків вертикального зльоту і посадки Як-36М і вертольотів Ка-25. На розробку нового проекту, якому присвоєно номер 1143, потрібен час, закладка корабля могла статися не раніше 1970 р. У зв'язку з перервою в будівництві авіаносних кораблів керівництво заводу прийняло рішення використовувати для будівництва судна «космічної служби» досвідчених фахівців, які брали участь в побудові перших вертольотоносців «Москва» і «Ленінград», на чолі з головним будівельником І. Вінником. Старшим будівельником призначений І. Овдієнко. Головним конструктором «Академіка Сергія Корольова» став начальник ЦКБ «Чорноморсуднопроект» С. Козлов. У створенні судна брали участь близько 200 основних розробників і постачальників спецобладнання. На судні понад 1500 приміщень. Для розміщення постів, лабораторій та житлових приміщень створено розвинуту надбудову для 330 чол. екіпажу і наукової експедиції. «Академік Сергій Корольов» по

архітектури, комфортності та умовам життєзабезпечення дорівнював великому круїзному теплоходу. Швидкість судна, при потужності головного двигуна 12000 к. с., склала 17,5 вузлів. Приймальний акт підписаний 28 грудня 1970 р. Відзначено, що судно побудували в рекордні терміни навіть для ЧСЗ. Воно неодноразово брало участь у вирішенні найрізноманітніших і складних завдань національного масштабу.

«Академік Сергій Корольов» створювався в період безпрецедентної гонки між СРСР і США за першість у висадці людини на Місяць. Однак через затримку в створенні радянської промисловістю ракетоносця Н-1 для виведення пілотованого космічного корабля на навколomisячну орбіту, змагання з висадки на поверхню Місяця космонавта Радянським Союзом програно. Проте, «Академік Сергій Корольов», будучи універсальним судном космічної служби, протягом 20 років (з трьома модернізаціями спецобладнання) забезпечував виконання численних «космічних» проектів [340, с. 626].

У 1969 р. колектив ЧСЗ розпочав будівництво траулерів нового проекту (головне судно «Піонер Латвії»), який відрізнявся наявністю нового вантажного пристрою, іншими обводами корпусу і розташуванням палубних надбудов. Поліпшено побутові умови для екіпажу, вдосконалена система вентиляції і кондиціонування повітря. У 1970 р. ЧСЗ здав замовникам цілий ряд суден, у тому числі траулери «Кречет», «Пауджа», «Каргопіль» [341, арк. 86].

У 1967 р. завод ім. 61 комунара здав ВМФ СРСР рятувально-підйомне судно проекту 530 «Карпати», побудоване за проектом Західного ПКБ (Ленінград). У 1969 р. цьому судну довелося зіграти вирішальну роль в проведенні унікального підйому і транспортуванні затонулого в 1961 р. дизельного підводного човна Північного флоту. За допомогою технічних засобів рятувально-підйомного судна, частина з яких проектувало ПКБ «Прогрес», вдалося з глибини в 200 м підняти підводний човен

водотоннажністю 1160 т на стропах під корпус судна безводолазним засобом і доставити його в підвішеному стані (на 70 м) в порт на відстань понад 100 миль. Це стало унікальним досягненням, яке не мало аналогів у світовій практиці тих років [342, с. 158].

У 1970-х рр. завод ім. 61 комунара побудував серію з 20 одиниць сторожових кораблів водотоннажністю 71 т, перший з яких «Джміль» зданий в 1968 р. [343, арк. 83].

З 1972 по 1975 рр. на заводі побудована серія з 17 рефрижераторів типу «Берингова протока». Судну водотоннажністю 19860 т, швидкістю ходу 18,9 вузла в 1976 р. присвоєно державний Знак якості. Проект судна розробило ЦКБ «Чорноморсуднопроект», люкові закриття, внутрішньотрюмну механізацію, суднові пристрої – ПКБ «Прогрес» [344, арк. 73].

Поряд з бойовими кораблями і рефрижераторними судами завод ім. 61 комунара продовжив будівництво спеціальних судів, серед яких – корабель комплексного постачання проекту 1833, який отримав назву «Березина». Він призначений для постачання кораблів і суден ВМФ боєзапасом, паливом та іншими вантажами у відкритому морі, мав водотоннажність 24565 т. і обладнаний спеціальними канатними дорогами типу «Струна». Проект судна розробило ЦКБ «Чорноморсуднопроект», складний комплекс внутрішньотрюмної механізації, суднові пристрої – ПКБ «Прогрес», суднові канатні дороги – ЦНДІ «Компас» Пролетарського заводу (Ленінград). Іншим унікальним судном, що продовжило традиційний для заводу тип судів, стало судно-рятувальник підводних човнів водотоннажністю 12390 т. Проект цього судна, як і попереднього великого рятувальника «Карпати» створений Західним бюро (Ленінград). Рятувальні операції із затонулими підводними човнами проводяться за допомогою ряду підводних апаратів, для спуску і підйому яких вперше в світовій практиці розроблений рятувальний комплекс головного спускопідйомного пристрою

вантажопідйомністю 100 т. Апарати на палубі судна переміщуються в спеціальний судновий ангар за допомогою пристрою транспортування. Судно обладнане глибоководним якірним пристроєм для постановки на чотири якоря над заданою точкою акваторії. Комплекс спускопідйомного, глибоководного, якірного і інших пристроїв спроектований ПКБ «Прогрес», багато технічних рішень представляли собою винаходи, які переважали світові аналоги. У створенні комплексу брали участь ЧСЗ, Севастопольський завод і інші заводи СРСР. Перше рятувальне судно цього проекту «Ельбрус» здано в 1980 р., друге «Алагез» в 1984 р. У другій половині 1960-х рр. у світовому суднобудуванні стали з'являтися суди з горизонтальним способом навантаження. В цей же час створюються міжнародні стандарти на тару (контейнери), розміри і маса яких відповідають умовам навантаження і перевезення морським, залізничним і автомобільним транспортом. У 1974 р. проект судна водотоннажністю 36 тис. т розроблений Миколаївським ЦКБ і отримав назву «Атлантика». У листопаді 1975 р. після реконструкції стапелю, в тому числі після установки швидкодіючих порталних кранів вантажопідйомністю 80 т, закладено головне судно [345, с. 167].

У 1978 р. на ЧСЗ завершується будівництво швидкохідного газотурбінного судна «Капітан Смирнов» з горизонтальною вантажообробкою водотоннажністю 3600 т, потужністю 50020 к. с., швидкістю ходу 24,7 вузла [346, арк. 144]. Воно призначене для перевезення пакетованих вантажів, колісної техніки (до 2 тис. легкових автомобілів), контейнерів міжнародного стандарту. Дане судно стало яскравим прикладом успішного співробітництва миколаївських підприємств і організацій. Проектувальник судна, побудованого на ЧСЗ, ЦКБ «Чорноморсуднопроект», газотурбінну силову установку нового типу для транспортних судів спроектувало СПБ «Машпроект», виготовив її ПТЗ, вантажні підйомники, приводи платформ, палубні механізми і суднові

пристрої створили конструктори ПКБ «Прогрес». До кінця 1980-х рр. на ЧСЗ побудовано чотири судна даної серії. Вперше у світовій практиці на цих судах застосовані газотурбінні установки М-25, в яких тепло відхідних газів ефективно утилізовано і отриманий пар використовувався в додаткових парових турбінах. Це технічне рішення відкрило принципово нові можливості для застосування газових турбін в транспортному суднобудуванні.

ЧСЗ в даний період продовжив багатосерійне будівництво траулерів. Починається серія нових супертраулерів типу «Меридіан», перше судно якої «Пулковський меридіан» водотоннажністю 5720 т здається в 1974 р. На цьому судні застосовується промислова схема «Дубль», пов'язана з поперемінним використанням двох тралів. Головний проектувальник судна ленінградське ЦКБ «Схід». Великий обсяг проектних розробок (промислові лебідки, внутрішньотрюмна механізація, люкові закриття) припав на ПКБ «Прогрес». Великий автономний морозильний траулер-рибзавод третього покоління успішно брав участь в міжнародній виставці «Інрибпром-75» [347, с. 159]. Всього суден цього проекту на заводі (з урахуванням науково-дослідних модифікацій) до початку 1990-х рр. побудовано 112 одиниць.

У 1974 р. за проектом ЦКБ «Чорноморсуднопроект» на суднобудівному заводі «Океан» будується великий автономний морозильний траулер «Горизонт» водотоннажністю 7972 т. На ньому встановлене промислове обладнання та інші механізми, аналогічні «Пулковському меридіану». Як і супертраулери ЧСЗ, «Горизонт» успішно представлений на міжнародній виставці «Інрибпром-75». До 1984 р. «Океан» здав рибалкам країни 18 супертраулерів цього типу. У 70-і рр. «Океан» освоїв нові типи суден, серед яких науково-дослідне судно «Ізумруд» водотоннажністю 5170 т, побудоване за проектом Херсонського конструкторського бюро, яке після успішного будівництва даного судна, призначеного для проведення випробувань суднової техніки, матеріалів і

засобів захисту від корозії, отримало найменування ЦКБ «Ізумруд». З даного судна починається історія будівництва науково-дослідних суден на суднобудівному заводі «Океан». Надалі на заводі продовжилося освоєння нових високоефективних транспортних суден по розробкам миколаївських проектувальників. До них відносяться рудовози водотоннажністю 62500 т типу «Зоя Космодем'янська» і нафторудовози водотоннажністю 132640 т типу «Борис Бутوما», проекти яких створені ЦКБ «Чорноморсуднопроект». Судів першого типу до кінця 1970-х рр. здано вісім одиниць (два з них на експорт), другого в період з 1977 по 1982 рр. чотири одиниці. Комбінована схема вантажоперевезень (рідкий-насипний вантаж) зажадала створення нового типу люкових закриттів, які спроектовані ПКБ «Прогрес». Ця конструкція попередньо відпрацьовувалася на дослідних зразках в берегових умовах. У 1981 р. суднобудівники заводу «Океан» за проектом Херсонського ЦКБ «Ізумруд» побудували науково-дослідне судно «Академік Олексій Крилов» водотоннажністю 9780 т, обладнане спускопідйомними пристроями [348, с. 283]. Ці пристрої, створені ПКБ «Прогрес», забезпечили ефективне застосування автономних і неавтономних підводних апаратів. У 1985 і 1988 рр. завод побудував ще два науково-дослідних судна нової серії (головне судно «Академік Микола Андрєєв» водотоннажністю 8930 т). Ряд пристроїв для них знову проектує ПКБ «Прогрес», яке виконує велику кількість проектів для різних судів, що будуються на багатьох суднобудівних заводах. Так, ще в 1970–1973 рр. по проектам ЦКБ «Ізумруд» на Херсонському суднобудівному заводі будувалися науково-дослідні судна «Одіссей» і «Іхтіандр». Застосовані на цих судах спускопідйомні пристрої для автономних підводних апаратів «Північ-2» і «Тінро-2» розроблено також ПКБ «Прогрес». Дані судна стали родоначальниками суден з бортовим ангаром для автономних підводних апаратів і зіграли велику позитивну роль у відпрацюванні як підводних апаратів, так і технології їх використання.

У 1982 р. «Океан» почав будівництво рудовозів нової модернізованої серії водотоннажністю 66000 т (головне судно «Харитон Греку») за проектом ЦКБ «Чорноморсуднопроект» [349, арк. 114]. Суден цієї серії здано 25 одиниць, з них, починаючи з 1989 р., 11 на експорт. У 1979–1981 рр. завод виготовляє корпусні конструкції для двох напівзаглибних плавучих бурових установок, які транспортувалися по воді в Астрахань на суднобудівний завод.

У 70-80-х рр. Херсонський суднобудівний завод продовжив будівництво великими серіями транспортних суден по проектах ЦКБ «Чорноморсуднопроект». До них відносяться контейнеровози «Олександр Фадєєв» водотоннажністю 11600 т, які могли перевозити 304 20-футових контейнера міжнародного стандарту. Цих судів з 1972 по 1975 рр. побудовано п'ять одиниць.

Також за проектом ЦКБ «Чорноморсуднопроект» будувалася велика серія універсальних суховантажів проектів 1585 і 1585Є, яких з 1972 по 1985 рр. побудовано 44 судна, з них 28 на експорт. Головне судно «Герої Панфіловці» водотоннажністю 20550 т, об'єм 342 контейнера. З 1975 по 1981 рр. за проектом ЦКБ «Чорноморсуднопроект» на Херсонському суднобудівному заводі побудовано 11 рудовозів водотоннажністю 19000 т, головне судно «Капітан Панфілов». Новим типом суден, освоєним цим заводом, став багатоцільовий криголамно-транспортний постачальник типу «Вітус Берінг», спроектований також ЦКБ «Чорноморсуднопроект». Даних суден з 1984 по 1991 рр. побудовано з урахуванням модернізації сім одиниць. Велику серію танкерів водотоннажністю 36000 т для перевезення нафтопродуктів всіх видів Херсонський суднобудівний завод побудував за проектами ЦКБ «Ізумруд» в період з 1976 по 1991 рр. Їх загальна кількість з урахуванням модернізацій досягла 40 одиниць. Ряд з них будувався на експорт в Грецію, Норвегію, Данію. Застосування принципово нових технологій на заводі «Океан» гарантувало високі темпи зростання обсягів

виробництва. Так, в 1960–1967 рр. випуск валової продукції зростав щорічно більш ніж на 12%. В даний період колектив заводу домогся найбільшої фондовіддачі. Блоковий метод побудови, а також побудова двох висотних прольотів для збірки полукорпусів в закритих приміщеннях дозволили поліпшити умови складально-зварювальних і монтажних робіт, взяти на озброєння в корпусному виробництві ряд прогресивних технологічних процесів. За створення і впровадження нових засобів механізації та планів наукової організації праці більше 30 океанівців удостоїлися медалей ВДНГ СРСР, а сам завод – восьми дипломів ВДНГ і двох почесних дипломів Президії Всесоюзної торгової палати. За зразкову працю і виконання соцзобов'язань колективу підприємства вручено грамоту Міністерства суднобудівної промисловості та ЦК профспілки. Понад 100 заводчан отримали урядові нагороди. Судна типу «Таврія» відповідали кращим світовим досягненням і у тому числі будувалися для зовнішнього ринку [350, с. 155].

Крупносерійне будівництво безперечно покращило економіку заводу, але, з іншого боку, така спеціалізація позбавила колектив мобільності в разі зміни виробничої програми. Тенденція вузької спрямованості і розрахунок на чергову велику партію траулерів нового типу принесли заводу багато несподіванок. Через конструктивні прорахунки проектувальників і бюрократичний підхід при прийманні головного судна завод опинився у винятково складній ситуації. Не маючи інших замовлень, корабели позбулися господарського маневру, і тільки ініціативне рішення про якнайшвидшу переробку плюс пошук апробованих замовлень на інших підприємствах врятували становище [351, с. 174]. За короткий час зусиллями всього колективу вдалося організувати виробництво нової продукції (лісовозів) і одночасно вирішити питання про модернізацію і подальше продовження випуску серії траулерів.

1967 р. знаменний тим, що Рада Міністрів СРСР затвердила комплексне проектне завдання на розширення і реконструкцію заводу, в результаті чого ставилося можливим створення таких нових виробничих об'єктів, як блок цехів для виготовлення і збірки великих секцій, сухий док, що дозволив будувати великотоннажні судна. Рішення про будівництво серії найбільших в країні судів для навалювальних вантажів водотоннажністю 63 тис. т колектив заводу «Океан» сприйняв як персональне завдання. Після ретельного аналізу ситуації, прийнято рішення приступити до будівництва головного судна, паралельно розвиваючи і посилюючи темпи технічного переозброєння заводу. Таким чином, будівля судна і реконструкція підприємства з першого ж дня тісно пов'язувалися між собою. Більш того, технічне переозброєння підприємства підпорядковувалося завданню створення головного судна і здійснювалося в ті терміни, які диктувалися необхідністю виконання поетапної побудови. Заводчани у співпраці з колективами будівельно-монтажних організацій успішно провели унікальний експеримент – будівництво судна і дока одночасно. Як тільки в експлуатацію вступила перша черга дока, а корабели підготували все необхідне для закладки судна, почав працювати об'єднаний штаб будівництва, в завдання якого входила координація дій фахівців двох відомств. Успіх цієї стратегії підтверджений 30 грудня 1972 р. виходом з доку рудовозу «Зоя Космодем'янська». Протягом двох наступних років побудовані судна даної серії «Олександр Матросов», «Парфентій Гречаний», «Унані Аветисян», «Ізгутті Айтиков», «Іон Солтис» [352, с. 13].

В 1970-ті рр. на «Океані» розпочалось будівництво супертраулерів типу «Горизонт» (1974 р.). Підготовка до їх будівництва зажадала цілого комплексу заходів – створення обвідних шляхів, монтажу декількох порталних кранів, пристроїв поперечного переміщення судових блоків і додаткових спускових доріжок. У 1978 р. завод вперше в практиці вітчизняного суднобудування побудував головне нафтонавалочне судно

«Борис Бутома» водотоннажністю 130000 т, вдвічі швидше, ніж рудовоз «Зоя Космодем'янська» [353, с. 50]. Цьому сприяло введення нових виробничих потужностей, впровадження передових технологічних процесів, підвищення загального технічного рівня підприємства. Свідченням продовження тісної та успішної співпраці заводу «Океан» з рибалками і вченими стала серія крилеворибних траулерів типу «Антарктида», які не мали аналогів в світовому суднобудуванні.

З розвитком науково-технічного прогресу об'єктом господарського освоєння стають не тільки надра землі, а й райони Світового океану, що вважалися раніше неперспективними для виявлення корисних копалин. Для вирішення завдань вивчення та промислової експлуатації мінеральних ресурсів Світового океану необхідні сучасні науково-дослідні судна, оснащені відповідною апаратурою і системами.

До 1970-х рр. для проведення геологічних досліджень в океані використовували модернізовані або орендовані у інших відомств судна. На початку 1980-х рр., у зв'язку зі збільшенням обсягів геологічних досліджень, Міністерство геології поставило питання про необхідність будівництва спеціалізованих науково-дослідних суден. ЧСЗ отримав замовлення на будівництво серії суден такого типу. Вони будувалися на базі ВМТР типу «Пулковський меридіан».

Головне судно, «Морський геолог», що дало назву всій серії, замовник отримав в серпні 1983 р. За ним побудовано ще п'ять однотипних суден: «Геолог Петро Антропов», «Академік Олександр Карпінський», «Академік Олександр Сидоренко», «Геолог Олександр Ферсман», «Южморгеологія». Останнє судно здано в 1985 р. Головне судно «Морський геолог» брало участь в міжнародній виставці «Океан Експо-83» у Франції і отримало високу оцінку фахівців [354, арк. 82]. Універсальні судна для комплексних геолого-геофізичних досліджень Світового океану стали принципово новими для радянського суднобудування і для заводу. Найбільша довжина

104,5 м., ширина 16 м., висота борту до верхньої палуби 10,2 м., водотоннажність 5660 т, максимальна швидкість 16 вузлів. Їх особливість в наявності великої кількості спеціалізованих приміщень – лабораторій, цілого комплексу дослідницьких лебідок з розгалуженою мережею пультів управління ними. Технічні можливості суден типу «Морський геолог» дозволяли проводити геологорозвідувальні роботи далеко від баз постачання і портів. Передбачалося, що судна будуть експлуатуватися переважно в тропіках, тому створено спеціальну систему кондиціонування повітря з потужною холодильною установкою, а також облаштовані комфортні умови для роботи і відпочинку екіпажу [355, с. 121].

У 1983–1985 рр. Міністерством геології за допомогою даних суден проведені геологорозвідувальні роботи та отримані практичні дані, що дозволили в короткий термін вирішити важливу державну задачу. Вона полягала в розробці та подачі заявки в підготовчу комісію ООН з морського права на закріплення за СРСР ділянки дна Світового океану, а також в отриманні такої ділянки площею 75000 кв. км. для розробки і видобутку корисних копалин в Тихому океані.

У 1970-х рр. в СРСР йшов пошук шляхів нарощування виробництва алюмінію, необхідного як у ВПК, так і в цивільному будівництві. У Гвінеї Радянський Союз закінчив будівництво комплексу з видобутку бокситів, багатих глиноземом. Почався пошук місця для майбутнього глиноземного заводу з обов'язковою прив'язкою до порту і виходом в море. З підписанням контракту в 1970–1972 рр. про постачання гвінейських бокситів в СРСР на 30 років розглянуті можливі варіанти розміщення заводу: Одеська область – місто Іллічівськ, Григорівський кар'єр, район Вилкове (гирло Дунаю), Херсонська область – на узбережжі Джарилгацької затоки біля Скадовська, район Берислава, Краснодарський край – на узбережжі Таманського півострова біля озера Солоне, Миколаївська область – східне узбережжя Дніпро-Бузького лиману на південь від селища Жовтневе. Район

будівництва заводу визначений Міністерством кольорової металургії СРСР за результатами техніко-економічного обґрунтування. Між Ожарською і Російською косами перебували піщані кар'єри, де видобуток піску майже вичерпаний. На територію спочатку претендували проектувальники атомної електростанції, але для цього потрібно знести повністю село Галицинове і частково село Лимани. Також розглядався варіант будівництва нафтопереробного заводу. Але обидва варіанти відкинуті. 500-тисячний Миколаїв страждав від нестачі питної води. І майданчик під будівництво МГЗ виділений в обмін на зобов'язання, що в комплекс будівництва заводу буде включена прокладка водоводу Дніпро–Миколаїв. На виконання постанови Ради Міністрів СРСР від 19 жовтня 1972 р. №2293 в листопаді 1974 р. розпочато будівництво Миколаївського глиноземного заводу. Урочиста закладка проведена будівельно-монтажним управлінням №3 комбінату «Миколаївпромбуд». Техніко-економічне обґрунтування будівництва першої черги заводу з використанням вітчизняного обладнання затверджено в 1974 р. потужністю 660 тис. т глинозему на рік [356, с. 19].

У 1976 р. укладені контракти з французькою фірмою «Алюмініум-Пешене» на поставку комплексного устаткування для МГЗ потужністю 1 млн. т глинозему на рік. У серпні 1976 р. група радянських фахівців виїхала до Франції для узгодження генерального плану МГЗ і закупівлі комплексного технологічного обладнання з фахівцями фірми «Алюмініум-Пешене». У 1977 р. група французьких фахівців відвідала будівництво МГЗ для ознайомлення з обстановкою на будівельному майданчику. В ході будівництва, пусконаладжувальних робіт і освоєння проектних потужностей високу працьовитість і кваліфікацію проявили інженерно-технічні працівники, робітники і службовці молодого колективу металургів. 18 вересня 1982 р. підписаний акт про прийом в експлуатацію четвертої, завершальної черги підприємства [357, арк. 7].

У 1970 р. на миколаївському дослідному заводі «Теплотехнік» і в конструкторському бюро створюється виробничо-технічне об'єднання «Екватор». У 1974 р. в ньому створюється Центральний науково-дослідний і проектний інститут «Тайфун», інженерно-конструкторські кадри якого вирішили це завдання [358, арк. 11]. Надалі завод спеціалізується на випуску охолоджувальної техніки, кондиціонерів і вентиляторів для військових кораблів і цивільних суден. За 70-80-і рр. завод комплектує своєю продукцією 51 судноверф по території всього СРСР [359, с. 117].

В 1970–1980-ті рр. колектив Миколаївського заводу металоконструкцій працював на замовлення будівельників найбільшої в мережі доменної печі №9, виготовляв конструкції для цеху полив'яного посуду заводу ім. Войкова (м. Керч), доменної печі №5 («Азовсталь»), Південнотурбінного заводу «Зоря», заводу «Океан», заводу важкого машинобудування в м. Сизрані, Московського комбайнового заводу ім. Лихачова, для будівництва цементних заводів м. Червоноподольська, Ольшанського та Криворізького цемзаводів. Великий внесок підприємства в електрифікацію СРСР: конструкції Курської ТЕЦ, ЛЕП, тролейбусної лінії Сімферополь-Алушта, ЛЕП «Узбекенергобуд», ЛЕП Одесько-Кишинівської залізниці. Виготовлений і поставлений великий обсяг металоконструкцій для розвитку легкої та харчової промисловості, об'єктів побуту: швейних фабрик, Заліського цукрового заводу, Первомайського цементного заводу, Саратовського заводу синтетичного спирту, критого ринку в Сімферополі, Вознесенського і Первомайського м'ясокомбінатів, гідролізного заводу, водоводу для забезпечення водою Харкова, санаторіїв Криму. Продукція МЗМК отримала схвалення в інших країнах: в Афганістані (радіоцентр в Кабулі), В'єтнамі, Новій Гвінеї, Індії (нафтопереробний завод в Барауні), галерея фабрики в Хольвані, бетонний завод на будівництві Асуанської греблі, Чехословаччині, Румунії (залізобетонні заводи та бетонний завод на будівництві ГЕС р. Дунай «Залізні ворота»). У зв'язку з подальшим

розвитком радіомовлення та телебачення МЗМК почав виробництво металоконструкцій радіощогл і веж телецентрів на замовлення багатьох міст України та СНД, у тому числі Миколаєва, Одеси, Львова, Чернігова, Херсона, Вінниці, Смоленська, Тюмені, Костроми, Волгограда, Калуги, серію радіощогл для Молдавії. На Миколаївщині з конструкцій заводу збудовані ТЕЦ, кінотеатри «Юність», «Іскра», прольоти мосту через Південний Буг, павільйон Центрального ринку, ринку «Колос». В 1970-х рр. завод входив до складу Республіканського промислового об'єднання будівельних робіт України. В цей час завод поставляв свою продукцію на будівництво Криворізького комбінату, заводів Кримського півострова, Херсонського комбайнового, Львівського автобусного, Миколаївського глиноземного заводу, Первомайського заводу «Фрегат» [360, с. 62].

У післявоєнні роки однією з провідних галузей промисловості визнана атомна енергетика. У зв'язку з виконанням широкої програми створення комплексної енергетичної системи, на березі Південного Бугу біля с. Константинівка Арбузинського району почалося спорудження найбільшого в країні комплексу – Південно-Української атомної електростанції [361, арк. 3]. Технічний проект Південно-Української АЕС розроблений в Харківському відділенні Всесоюзного державного інституту Теплоелектропроект [362, с. 25].

Навесні 1975 р. будівельники розпочали зведення перших об'єктів міста. 9 вересня 1976 р. в урочистій обстановці відбулися закладини першого кубометра бетону в основу першого реактора. В жовтні 1977 р. зданий в експлуатацію перший об'єкт атомної станції – пуско-резервна котельня, а через рік введені в експлуатацію другий і третій котли. Днем народження Південно-Української атомної електростанції вважається 9 грудня 1982 р. коли включений у роботу реактор першого енергоблоку. Це фізичний пуск першого «мільйонника», його випробування, регулювання і доведення основного і допоміжного устаткування [363, с. 5].

У 1974 р. освоєно і розпочато серійний випуск нових видів промислової продукції 53 найменувань [364, арк. 112]. Перевиконано річний план за обсягом реалізації і виробництва більшості найважливіших видів промислової продукції. Понад план реалізовано продукції на 39,8 млн. крб. Продуктивність праці в промисловості зросла на 6,8%. Виконано план по собівартості промислової продукції і прибутку, який збільшився на 10,4% [365, с. 13].

19 вересня 1977 р. за дострокове виконання планів X п'ятирічки колектив ЧСЗ нагороджений своїм четвертим орденом – орденом Леніна [366, с. 28].

Однією з головних проблем виробництва залишалось збільшення виробничої потужності. Під даним терміном радянська економіка розуміла максимально можливий випуск продукції при найбільш повному використанні машин, механізмів, устаткування, широкому застосуванні передових технологій, чіткій організації праці та управління. Дані про використання виробничих потужностей характеризують напруженість і якісний рівень діяльності підприємств. Ці дані використовувались для поточного і перспективного планування обсягів виробництва. Від їх достовірності значною мірою залежала реальність встановлених підприємствам завдань. План обсягу виробництва продукції зазвичай встановлювався підприємству нижчий, ніж його виробнича потужність. Співвідношення між рівнем плану і рівнем виробничої потужності характеризується коефіцієнтом використання потужності. Аналіз роботи промислових підприємств Миколаївщини 1983 р. показав, що у деяких випадках цей розрив досягнув 30%. Встановлено, що причинами цього стали повільне освоєння випуску нових виробів, невідповідність структури виробничої програми структурі верстатного парку, непередбачені замовлення, на виконання яких витрачалась виробнича потужність заводу, недоліки в організації праці, планування, матеріального забезпечення.

Коефіцієнт змінності роботи устаткування в день обстеження становив 1,22. Це нижче, ніж у середньому по країні. В день обстеження виявлено велику кількість непрацюючого устаткування. По області не працювало протягом доби 1076 верстатів. У тому числі; 562 одиниці металорізального устаткування, 235 – ковальсько-пресового, 27 – ливарного, 206 – електрозварювального, 46 верстатів з числовим програмним управлінням. В результаті лише за одну добу втрачено від цілозмісних простоїв устаткування 17,2 тис. верстато-годин. Основною причиною цього продовжувало залишатись нераціональне використання робочої сили. Саме цим пояснюється близько однієї третини цілодобових і половина цілозмісних простоїв [367]. Великим недоліком в розміщенні промислового виробництва визнана його нерівномірність. Так, з 99 підприємств 41 знаходиться в Миколаєві [368, с. 104].

В 1960-х рр. в Первомайську побудований один з найбільших в Україні виробників продукції для сільського господарства, харчової та переробної промисловості, виробів суднового машинобудування, гідравліки, обладнання для основних галузей промисловості, оцинкованих металоконструкцій завод «Фрегат». В 1962 р. Рада Міністрів УРСР прийняла Постанову «Про будівництво в м. Первомайську заводу суднових механізмів», а в 1969 р. виготовлена перша продукція. В 1972 р. Рада Міністрів СРСР прийняла Постанову «Про організацію виробництва дощувальних машин нового покоління». Протягом двох десятиліть завод виготовив 50 тис. дощувальних машин «Фрегат». На заводі працювало понад 5 тис. чол. Більшість машин і досі працює на полях України, в країнах Європи, Азії та Латинської Америки [369, с. 83].

Будівництво Вознесенського шкіряного заводу почалося в 1974 р. Для нього відведена площа 22 га землі в промзоні Вознесенська і під'їзної колії на площі 3 га. [370, арк. 89]. Проектом передбачена виробнича потужність заводу в 386,5 млн. кв. дм. готової шкіри. Підприємство оснащено сучасним

імпортним обладнанням. У березні 1978 р. завод виробив перші 400 тис. кв. дм. шкіртоварів, в липні – 9 млн. кв. дм., починаючи з серпня щомісячно 16 млн. кв. дм. шкіртоварів. У липні 1978 р. продукція заводу представлена на художньо-технічній раді Мінлегпрому, де з 44 зразків 40 отримали оцінку і рекомендовані до присвоєння Знаку якості. 27 жовтня 1978 р. вийшов наказ Мінлегпрому СРСР про затвердження акту приймання заводу в експлуатацію [371, с. 4].

У будівництві найбільшого в Європі шкіряного заводу взяло участь 12 будівельних організацій, фахівці з Росії, Білорусії, Азербайджану. Технологічне обладнання надійшло з Москви, Києва, Мінська, Харкова, Донецька, Бійська, Одеси, Вінниці. У 1980 р. на базі шкірзаводу створено виробниче об'єднання «Возко», почалося виробництво лакових, хромових і шеврових шкір, що відповідали світовим стандартам. З 1978 р. в Вознесенську почала розвиватися нова галузь промисловості – верстатобудування. Став до ладу завод пресових вузлів. За 1979–1980 рр. промислові підприємства Вознесенська понад план виробили продукції на 15 млн. крб., 24-м видам продукції присвоєно державний Знак якості. План виробництва і реалізації промислової продукції згідно з завданнями виконано на 102%, отриманий дохід 67 млн. крб., понад план випущено продукції на 13 млн. 450 тис. крб. [372, с. 82].

Завдяки допомозі і співпраці ЧСЗ та сільських механізаторів протягом 1969–1970 рр. для колгоспного села переобладнано понад 3 тис. зернових комбайнів СК-3 і СК-4, в результаті чого лише за один рік вдалося зберегти від втрат 75 тис. т зерна [373, с. 86].

План 1979 р. з реалізації промислової продукції перевиконано на 32,3 млн. крб. Обсяг промислового виробництва проти 1978 р. зріс на 6,4%, продуктивність праці – на 4,8%. Товарів культурно-побутового призначення і господарського вжитку випущено більше на 1,9 млн. крб., або на 4% [374, арк. 54]. В 16 районах області всі промислові підприємства виконали

завдання з реалізації промислової продукції. Понад план вироблено сільськогосподарські машини, мастильне устаткування, верхній трикотаж, швейні та парфюмерно-косметичні вироби, шкіряне взуття, олія. У той же час 11 підприємств не справилися з завданнями реалізації промислової продукції. Великий борг утворився у сільського будівельного комбінату тресту «Миколаївсільбуд», заводів Матвіївського силікатних стінових матеріалів, «Миколаївсільмаш», Заліського цукрового, виробничого об'єднання пивобезалкогольної промисловості [375, арк. 86]. Серед відстаючих за підсумками 1979 р. опинилися заводи: Олександрівський залізобетонних виробів, металоконструкцій, Снігурівський залізобетонних виробів тресту «Укрводзалізобетон», «Червоний технік». Невиконання планів пов'язане в ряді випадків з порушенням строків поставки сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, незадовільним використанням виробничих потужностей, низькими темпами механізації технологічних процесів. На ряді підприємств втрати робочого часу перевершили середній показник усієї промисловості області. Так, на Доманівському комбінаті будівельних матеріалів вони становили 5,6% до максимально можливого фонду робочого часу, на олійно-пресовому і пивзаводі «Янтар» – 4,3%, сільському будівельному комбінаті тресту «Миколаївсільбуд» – 2,6%. Значні втрати робочого часу через прогули. Так, на заводі металоконструкцій вони становили 87,2% від усіх втрат робочого часу за 1979 р., на Матвіївському заводі силікатних стінових матеріалів – 83%, «Дормашині» – 72,4%, Вознесенському консервному – 70,1%, монтажньо-заготівельному заводі – 69,1%, Миколаївському комбінаті хлібопродуктів – 66,7%, Вознесенському шкіряному об'єднанні – 54,4%. Через цілоденні й внутрізмінні простої, неявки з дозволу адміністрації, прогули 1979 р. недодало продукції на суму близько 14 млн. крб. [376].

17 листопада 1980 р. ЧСЗ достроково завершив виконання п'ятирічного плану по випуску товарної продукції, на 40,3% збільшив обсяг

виробництва. Продуктивність праці зросла на 38,7%. Здійснено перехід до масового застосування високоефективних машин і технологічних процесів: корпуси контейнеровозів почали формувати з гігантських блоків, причому великий обсяг монтажно-добудовних робіт почав виконуватися на передстапельному майданчику. Освоєна модульна система формування, обладнання та оздоблення приміщень судів. Завершена механізація зварювальних робіт. Велика робота проведена на заводі по розгортанню автоматизованих систем управління технологічними процесами, нарощування потужностей і переозброєння цехів машинобудування, впровадження верстатів з числовим програмним управлінням, механізація вантажно-розвантажувальних робіт. Асортимент виробів масового попиту представлений 35 найменуваннями, серед яких меблі, прогулянкові човни «Южанка-2», сувеніри художнього лиття, котли для опалення індивідуальних житлових будинків [377, с. 11].

У 1981 р. на ЧСЗ закладений корабель під заводським номером 105 (номер проект 1143.5). До цього завод побудував всього шість авіаносних кораблів. Перші два, «Москва» і «Ленінград» є протичовновими крейсерами, озброєними вертольотами. Потім побудовані чотири важких авіаносних крейсера «Київ», «Мінськ», «Новоросійськ», «Баку». Вони озброєні літаками Як-38 з вертикальним зльотом і посадкою і різними модифікаціями вертольотів ОКБ ім. Камова [378, с. 39].

У лютому 1983 р. до складу Чорноморського флоту СРСР введено побудований на заводі ім. 61 комунара крейсер «Слава» – головний із серії крейсерів з газотурбінними установками проекту 1164. Крім нього в цій же серії побудовані «Маршал Устінов», «Червона Україна» («Варяг») і «Адмірал Флоту Лобов» («Україна») [379, с. 107].

В промисловість області впроваджено 15,5 тис. науково-технічних і організаційних заходів, 24 автоматичних системи управління виробництвом, 8 систем автоматизованого проектування, введені в дію

232 комплексно механізовані автоматичні лінії, освоєно 723 найменування нових виробів, в тому числі 111 – вперше в країні [380].

Однак в 1970–1985 рр. негативні тенденції в економіці наростали. Тривало нарощування засобів виробництва, розпочате в 1920-ті рр., продовжувався процес надіндустріалізації суспільства. Радянський Союз вийшов на перше місце в світі з видобутку палива, виробництва металу, тракторів, комбайнів. Але таке зростання виробництва, поглинаючи величезні матеріальні і трудові ресурси, не давало адекватного господарського результату. Розширення виробництва в даний період досягалося передусім за рахунок більших затрат праці, залучення додаткових ресурсів, а якісним факторам, які б сприяли переходу до інтенсивного типу економічного зростання, приділялася недостатня увага. При великій кількості «довгобудів» доводилося використовувати морально і фізично застарілі підприємства, що негативно позначалося на ефективності виробництва. На багатьох фабриках і заводах зношування основних виробничих фондів перевищувало дві третини, а головною формою їх відтворення залишалася найменш дієва – ремонт. Середній строк експлуатації обладнання у провідних галузях промисловості збільшувався, досягнувши 28 років.

Обсяги введених у дію основних фондів у роки IX-ї п'ятирічки досягли 1812 млн. крб., X-ї – 2541 млн. крб. проти 1187 млн. крб. за VIII-у п'ятирічку. Цьому сприяла велика питома вага миколаївських підприємств оборонного значення. Реконструйовані ЧСЗ, завод ім. 61 комунара, йшло інтенсивне будівництво заводу «Океан».

В 1980 р. 41 підприємство області випускало вироби 464 найменувань із державним Знаком якості, багато виробів промислової продукції набули визнання за кордоном. Однак адміністративно-командна система управління з її суворою централізацією та опікою не могла не призвести до застою і в промисловості Миколаївщини. На підприємствах області

знижувалась фондівдача, зростала собівартість продукції, знижувалась її якість. Загострювалася системна криза.

3.2. Пріоритети промислового розвитку в 1985–1991 рр.

Думка про необхідність кардинальних змін у всіх сферах радянської дійсності озвучена на квітневому (1985 р.) Пленумі ЦК КПРС. Спочатку наголос ставився на необхідності прискорення соціально-економічного розвитку країни. Концепція прискорення набула подальшого розвитку і конкретизації на XXVII з'їзді КПРС, який прийняв документ «Основні напрямки економічного і соціального розвитку СРСР на 1986–1990 роки і на період до 2000 року» [381, с. 497]. На січневому (1987 р.) Пленумі ЦК КПРС акцент ставили на «докорінній перебудові» та кадровій політиці. На XIX Всесоюзній партійній конференції мова йшла про необхідність проведення кардинальної політичної реформи.

Всі ці директивні рішення мали сприяти ліквідації допущених раніше хиб та прорахунків, подолати негативні тенденції та явища в розвитку суспільства. Глибинні причини перебудови полягали в деформаціях, зумовлених пануванням однопартійної, адміністративно-командної економіки, тоталітарної системи, безроздільного панування КПРС. Причому перебудова зумовлена не суб'єктивним рішенням партійного керівництва, а всім ходом розвитку радянської цивілізації і в першу чергу стагнацією в економічній сфері.

В сфері промисловості горбачовська перебудова розгорталася під гаслом «прискорення» темпів економічного зростання. Суспільство не мало уявлення про справжні масштаби економічної кризи. Однак партійна бюрократія все одно не збиралася відмовлятися від владних прерогатив у сфері управління виробництвом [382, с. 299].

Спроба перебудувати і удосконалити систему управління економікою, спрямована на підвищення ефективності суспільного виробництва, переведення економіки переважно на інтенсивний шлях розвитку, відзначилась наданням підприємствам і об'єднанням розширених прав у плануванні і господарській діяльності, у створенні умов, що стимулювали високопродуктивну працю, прискоренні науково-технічного прогресу. В Миколаївській області в умовах даного економічного експерименту в середині 1980-х рр. працювали 13 підприємств і організацій.

Аналіз підсумків першого року їх роботи в нових умовах засвідчив позитивний вплив нового механізму господарювання на діяльність підприємств: підвищилась зацікавленість працівників у більш повному та ефективному використанні наявних резервів виробництва. В цьому немало роль відіграла участь трудових колективів у формуванні планів економічного і соціального розвитку підприємства. Одним з результативних нововведень стала оцінка діяльності об'єднань і підприємств по виконанню плану реалізації з урахуванням договірних зобов'язань. Вперше за багато років усі підприємства Мінхарчопрому УРСР, розташовані на території області, виконали річний план з цього важливого показника. Підприємства харчової промисловості реалізували у рік експерименту продукції на 64,8% більше, ніж у попередньому. Відповідно до умов експерименту плановий фонд матеріального заохочення миколаївських підприємств цієї галузі збільшився на 15% [383, арк. 75].

Економія матеріалів і паливно-енергетичних ресурсів значно зросла. На підприємствах харчової промисловості вивільнено 38 чол. промислово-виробничого персоналу, одержано економію по фонду зарплати сумою 302,5 тис. крб., що дало можливість зробити доплати і надбавки до окладів і тарифних ставок [384, арк. 76].

Цінність експерименту у тому, що він допоміг виявити слабкі місця в економіці підприємств, об'єднань. Це залежність від суміжних організацій і

підприємств, зокрема, постачальників сировини, які не відповідають за результати експерименту. Обсяги виробництва окремих товарів перевищували замовлення торгівельних організацій. У таких випадках на шкоду товарообороту області підприємство реалізовало ці «зайві» товари за межі Миколаївщини, та навіть республіки. Підприємства, які включилися в експеримент, від цього не постраждали, але при цьому населенню області недодано багато товарів. Не забезпечили виконання плану реалізації з урахуванням зобов'язань по поставках, по зростанню продуктивності праці заводи підйомно-транспортного устаткування та «Електротехнік», які не підготовлені до роботи в умовах експерименту. Недоліки виявлено в утворенні фонду розвитку виробництва. Низькі нормативи фондоутворення не забезпечували на окремих підприємствах навіть умов для підтримання в робочому стані діючих основних фондів, не говорячи вже про технічне переозброєння. Можливості використання відрахувань коштів за рахунок прибутку для підприємства обмежені. Прибуток не розмежовувався на плановий і надплановий, а це призводило до того, що підприємства одержували в своє розпорядження лише незначну його частину, що позначалося також на фондах економічного стимулювання. Введений додатково норматив відрахувань від надпланового розрахункового прибутку підприємству збільшено до 50%. З метою більш об'єктивної оцінки внеску в поліпшення якості виготовленої продукції підприємствам Мінхарчопрому УРСР з 1 січня 1985 р. введено показник «темпи зростання продукції найвищої якості». У п'ятирічному і річному планах замість показника «зниження затрат на карбованець продукції» введено показник «граничний рівень затрат на карбованець товарної продукції», що дозволило при оцінці виконання плану по собівартості враховувати відхилення фактичного рівня затрат від затвердженого у плані в перерахунку на фактичний асортимент. Додатково введено показники з комплексної переробки сільськогосподарської сировини, впровадження прогресивної

технології, механізації і автоматизації виробничих процесів. Враховуючи позитивні підсумки проведення експерименту, ЦК КПРС і Рада Міністрів СРСР прийняли рішення поширити його умови з урахуванням доробки і розвитку деяких положень на ряд інших галузей, які до цього краще підготовлені. З 1 січня 1985 р. на Миколаївщині на роботу в нових умовах перейшли чотири підприємства Мінверстатопрому СРСР – дослідний завод мастильних систем, дослідний завод техоснастки, завод «Червоний технік», завод гідравлічних пресів, а також Кам'яномостівський завод сільгоспмашин Мінсільгоспмашу СРСР [385, с. 150].

В харчовій промисловості Миколаївщини запроваджено 1569 заходів по впровадженню нової техніки з економічним ефектом 8,7 млн крб. У результаті умовно вивільнено 916 чол., 477 – переведено з ручної на механізовану працю. Так, приріст продукції Первомайського молочно-консервного комбінату становив 3700 т, завдяки процесам автоматизації і механізації виробничих процесів умовно вивільнено 64 чол., у тому числі 44 – від важкої ручної праці. В одному з цехів Первомайського хлібокомбінату запроваджено прогресивну технологію випікання хліба у формах, вкритих полімерами. У підсумку підвищилася якість продукції, ліквідовано ручну працю, зекономлено у 1985 р. більш ніж 2,3 тис. кг. олії. На третину зросла продуктивність праці на ділянці виготовлення бочок на Миколаївському м'ясокомбінаті після встановлення двох машин згинання і зварювання обручів. У той же час на ряді підприємств області залишалась високою питома вага ручної праці. Так, у хлібопекарській промисловості вона становила 64,7 %, у м'ясній – 48,5 %, на парфюмерно-косметичному комбінаті «Червоні вітрила» – 49,7 %. Не приділялось належної уваги механізації вантажно-розвантажувальних операцій на Новобузькому консервному заводі, Баштанському сирзаводі, макаронній фабриці. Станом на 1987 р. харчова індустрія агропромислового комплексу області налічувала у своєму складі 135 підприємств, в яких зайнято майже 12 тис.

чол. У загальному обсязі виробництва вона займала 55,4 %, але у той же час мала найслабшу виробничу базу. Майже половина підприємств перебувала у пристосованих приміщеннях, які не відповідали ні санітарним, ні технічним нормам. На багатьох з них застаріле устаткування, низький рівень механізації й автоматизації трудомістких процесів, відсутні елементарні соціально-побутові умови. З січня 1988 р. в промисловості області на повному госпрозрахунку працюють 55 підприємств різних міністерств, на частку яких припадає майже третина обсягу промислової продукції, впроваджено 553 науково-технічні заходи. Порівняно з 1986 р. у них збільшилися фонди зарплати на 5,5%, матеріального заохочення – на 21,3%, середньомісячна зарплата, включаючи виплати з єдиного фонду матеріального заохочення, – на 9% [386].

Загальнодержавна економічна криза другої половини 1980-х рр. не відразу вдалася взнаки в промисловому секторі Миколаївщини. Так, якраз в досліджуваний період СПБ «Машпроект» перетворилося на великий дослідно-конструкторський комплекс чисельністю понад 4 тис. осіб, що давало змогу забезпечувати проведення повного циклу робіт по розробці газотурбінних двигунів, редукторів, паливних і масляних систем, регулюючої апаратури та інших елементів газотурбінних агрегатів та їх відпрацювання на натуральні параметри. Завершено цикл робіт проведенням державних випробувань дослідного зразка і передачею документації ВО «Зоря» для серійного виробництва. У 1986 р. за створення мультиплікаторів великої потужності і швидкохідності та експериментального стенду групі фахівців присуджена премія Ради Міністрів СРСР [387, с. 25].

У листопаді 1988 р. наказом міністра суднобудівної промисловості СПБ перетворено в науково-виробниче об'єднання «Машпроект», що включає до свого складу конструкторське бюро, оснащене сучасними засобами обчислювальної та розмножувальної техніки, науково-дослідне

відділення з комплексом лабораторій, стендів для досліджень вузлів, двигунів і редукторів, дослідне виробництво з комплексом цехів, що забезпечують виготовлення експериментальних вузлів і дослідних двигунів, а також малогабаритних редукторів [388, арк. 7].

У 1985 р. НВК «Машпроект» приступило до створення двигуна М-80 – першого двигуна четвертого покоління. Він розроблявся на базі двигунів третього покоління шляхом їх форсування по витраті повітря, ступеня підвищення тиску, температури газу перед турбіною. Це дозволило при однакових вазі і габаритах двигунів отримати в 1,3–1,5 рази більшу потужність, на 10–12% кращу економічність, в 1,3 рази меншу питому трудомісткість і металоємність. Значний рівень уніфікації цих двигунів полегшив їх освоєння в серійному виробництві і експлуатації. Розпочата конверсія дозволила спрямувати основні конструкторські зусилля і виробничі потужності підприємства на розробку і створення газотурбінних установок для газової промисловості й енергетики [389, с. 26].

Період перебудови для виробничого об'єднання «Екватор» характеризується напруженою роботою по завершенню проектування приладів автоматики нового покоління, освоєння їх виробництва і впровадження їх в обладнання системи кондиціонування та очищення повітря. У 1986 р. поставлено на виробництво нове покоління автономних центральних кондиціонерів типу «Клімат-125» для ракетних катерів проекту «Алмаз» і кораблів на повітряній подушці проекту 12323 [390, арк. 39]. Об'єднання взяло участь у виставці «Наука – суднобудуванню-89», де експонувалися кондиціонер «Клімат-125», генератор іонів, електродвигун із зовнішнім ротором і інші конструкторські рішення [391, с. 119].

12 квітня 1986 р. відбувся пленум Миколаївського міськкому КПУ, який прийняв постанову про підсумки роботи XXVII з'їзду КПРС і завдання міської партійної організації з виконання його рішень. У постанові

зазначалося, що в ході здійснення рішень квітневого (1985 р.) пленуму ЦК КПРС в Миколаєві намітилися певні позитивні зрушення у вирішенні економічних і соціальних питань. Колективи підприємств міста достроково, до 25 грудня 1986 р., завершили плани по реалізації готової продукції, виробивши понад план продукції на суму 39 млн крб.

У перебудовний період Миколаївщина підтверджує статус міста корабелів. У 1986 р. на ЧСЗ спущено на воду супертраулер «ХХ з'їзд ВЛКСМ» та газотурбохід «Володимир Васляєв». З початку 1988 р. завод ім. 61 комунара приступив до будівництва нової серії рефрижераторів «Бухта Руська», проект якого створило ЦКБ «Чорноморсуднопроект». Даних суден до 1990 р. побудовано 12 одиниць. На заводі «Океан» збудовані траулер «Конструктор Кошкін», рудовоз «Віктор Бакаєв». На ЧСЗ побудовані супертраулер-рибозавод «Іван Калінін», великий морозильний траулер «Лазурний», спущено на воду авіанесучий крейсер типу «Рига», в 1990 р. – «Варяг». В 1989 р. відбулися штатні випробування авіанесучого крейсера «Адмірал Флоту Радянського Союзу Кузнецов». Поряд з будівництвом військових кораблів здійснювалося будівництво суден промислово-цивільного призначення. У березні 1989 р. на заводі ім. 61 комунара спущено на воду судно «Комунари Миколаєва», в 1990 р. – рефрижератор «Капітан Кириченко», транспортний рефрижератор «Капітан Пряха», ракетний крейсер «Адмірал флоту Лобов» [392, с. 494].

За підсумками Всесоюзного соцзмагання за 1987 р. ЧСЗ нагороджений перехідним Червоним прапором ЦК КПРС, ради Міністрів СРСР і ЦК ВЛКСМ, Почесною ювілейною грамотою і занесений на Всесоюзну Дошку пошани на Виставці досягнень народного господарства СРСР. У вересні 1988 р. в павільйоні «Суднобудування» на ВДНГ відкрилася виставка, на якій експонувалися моделі судів і машин, побудованих заводом, а також пріоритетні рішення в області будівництва суден [393, с. 5]. У 1988 р. в Миколаєві освоєний випуск близько

200 найменувань нових видів промислової продукції [394, с. 4]. Експорт товарів з області становив 32,2 млн. крб. і за рік збільшився вдвічі. Створено спільне радянсько-австралійське підприємство з розробки прибузьких гранітів «Совмабл» [395]. На експорт область поставляла океанські рудовози, дорожні машини, парфюмерно-косметичні вироби [396, арк. 45]. На заводі «Океан», швейному об'єднанні, комбінаті «Червоні вітрила» створені служби зовнішньоекономічних зв'язків [397, арк. 21].

На початку 1991 р. миколаївські порти відкриваються для заходження іноземних суден. У червні 1991 р. першим іноземним судном, пришвартованим у порту Миколаєва став турецький суховантаж «Трансмаріно-1» [398]. Слідом за ним у Миколаївському порту стали швартуватися судна під грецькими, єгипетськими, мальтійськими, кіпрськими та іншими прапорами світу: індійський теплохід «Індія Реноун», ліванське судно «Паркасес», турецьке «Енгін Картоноглу», болгарський сухогруз «Йорданка Ніколова» [399].

Економічна реформа перших років перебудови не дала наслідків. Причини полягають у тому, що, по-перше, сама модель реформи, сконструйована в центрі, об'єктивно вела до розладу економічних відносин; по-друге, переведення підприємств на самофінансування в умовах диктату стало для економіки руйнівним. Регламентоване згори планування підштовхнуло підприємства не до підвищення ефективності та якості роботи (при відсутності контролю за діяльністю «командирів виробництва» та їх повною безвідповідальністю), але й до збільшення прибутків за рахунок простого і багаторазового підвищення цін. Це призвело до повного ігнорування інтересів споживача, неконтрольованого зростання грошових виплат на виробництві, порушення договірних зв'язків.

Також складнощі у розвитку економіки поглиблювалися і тим, що під час перебування у складі СРСР, народне господарство області не відповідало потребам українців. Миколаївщині нав'язувалося створення

понад усяку міру й норму могутніх енергетичних потужностей, підприємств військово-промислового комплексу. Виробництво переважно мало незавершений характер. Тривав диктат міністерств, які для збереження панівного становища не зупинялися перед порушеннями виробничих зв'язків і фінансової системи, спадом виробництва. Переходу до ринкових відносин мав сприяти Закон про економічну самостійність України, прийнятий у серпні 1990 р. Закон проголосив основні принципи економічної самостійності: власність народу республіки на її національне багатство і національний прибуток; різноманітність і рівноправність форм власності та їхній державний захист; повну господарську самостійність і свободу підприємництва для всіх. Закон мав підпорядкувати суспільне виробництво інтересам людини, однак залишився декларацією.

Наглядним прикладом диктаторського відношення центру до промислової сфери області стало будівництво Дніпровсько-Бузького гідровузла. Даний проект мав стати одним з перших етапів створення великомасштабного водогосподарського комплексу Дунай–Дніпро. Задум перегородити Дніпро (Дніпровсько-Бузький лиман в районі Очакова) ще однієї греблею, створити нове водосховище, а воду, яка буде додатково акумулюватися, направити на потреби економіки регіону повинен стати черговим гігантським будівництвом країни Рад. Він викликав бурхливі дискусії та диспути на всіх рівнях. Вирішувалася принципово важлива для всієї економіки України проблема, визначався кардинальний напрям економічної та екологічної політики на десятиліття. Внаслідок обмеженого запасу прісної води в регіоні передбачалося створити гідровузол, однак різко негативну позицію зайняли принципові противники проекту, яких переважна більшість: Академія наук республіки, Держкомітет УРСР по охороні природи, громадські організації, ЗМІ. Вагомі аргументи привели Рада по вивченню продуктивних сил УРСР АН УРСР, Інститут гідробіології, інші наукові установи Академії наук України. Будівництво

Дніпровсько-Бузького гідровузла, як і всього водогосподарського комплексу Дунай–Дніпро, вкрай негативно позначилося б на екологічну ситуацію в регіоні: спорудження нового водосховища на нижньому Дніпрі неминуче призвело б до акумулювання в ньому забруднених стоків всього басейну ріки [400].

План реалізації промислової продукції 1987 р. з урахуванням зобов'язань з поставок не виконаний. Недопоставка продукції за номенклатурою договорів становить 11,7 млн. крб. і збільшилася проти 1986 р. Особливо низький рівень їх виконання відзначений на Ольшанському цементному заводі [401, арк. 34], заводах «Дормашина», «Миколаївсільмаш», підйомно-транспортного устаткування, імені 25 Жовтня, Олександрівський силікатний, Вознесенське шкіроб'єднання, Очаківський промкомбінат [402]. В 1987 р. з 154 підприємств, перевірених Миколаївським центром стандартизації і метрології, на 117 виявлено порушення нормативно-технічної документації. В 63 випадках встановлені факти реалізації продукції з відступом від вимог стандарту і ТУ на загальну суму близько трьох млн. крб. [403].

В умовах стрімкого знецінення карбованця надзвичайно поширився натуральний, т. з. бартерний обмін. Підприємства відмовлялися одержувати за свою продукцію карбованці. Державний план утратив значення директивного документа. Радянську економіку охопив господарський параліч. З осені 1990 р. в Україні запроваджено продаж продовольчих і промислових товарів за картками споживача з відривними купонами [404, с. 306]. В промисловому секторі Миколаївщини загальноекономічна криза кінця 1980-х рр. вдавалася взнаки поступово. Однак ситуація ставала катастрофічною.

3.3. Людський фактор розвитку промисловості Миколаївщини

Результатом змін в змісті праці робітників починаючи з другої половини 1960-х рр. стали зміни в розподілі праці, які в свою чергу послужили основною формування професійно-кваліфікаційного профілю та складу робітництва. У цих змінах знайшла відображення еволюція технічного прогресу, пов'язана з впровадженням нового обладнання, нової технології виробництва, механізація трудомістких процесів. Збільшилася кількість і питома вага професій, пов'язаних з високими вимогами до професійної і загальної культури працівників – наладчиків і настроювачів автоматів, слюсарів-ремонтників, електромонтерів, електрослюсарів [405, с. 68].

При зростанні абсолютної чисельності професій важкої фізичної праці, відбулося зменшення їх відносної частки. Зросла чисельність таких малокваліфікованих професій як пакувальники, фасувальники, вантажники, в чому проявився суперечливий характер розвитку професійної структури робітників промисловості.

Процес змін професійної структури робітників характеризується в даний період також появою нових професій і спеціальностей. Як зазначив соціолог С. Матяш, поява автоматичних ліній спричинило за собою появу таких професій як наладчик агрегатних верстатів, механік лічильних машин та т. д. Удосконалення і заміна старих засобів виробництва призвела не тільки до скорочення і ліквідації деяких професій, а й заміні їх новими. Процес уніфікації та стандартизації обладнання в усіх галузях промисловості обумовив виникнення професій, подібних для багатьох галузей, т. з. «наскрізних» професій. З'явилася нова група робітників, які називаються в соціологічній літературі «робітниками-інтелігентами», під цим розуміється пласт робітників, зміст праці яких вимагає знань в обсязі технікуму чи вузу. За своїм змістом і соціально-економічними наслідками

процес професійного поділу праці, з одного боку, будучи обов'язковою умовою розвитку виробництва, з іншого боку передбачав певне обмеження сфери трудової діяльності окремого працівника. Таке обмеження сфери трудової діяльності призвело до вузької спеціалізації працівника і відповідно до диференційованої підготовки до виконання трудових функцій. В цілому, здійснення комплексної механізації і автоматизації зумовило професійну інтеграцію та ускладнення трудових функцій працівника, що відбилося на зміні кваліфікацій робітників.

У партійних документах, передусім у рішеннях з'їздів партії, наголошувалось, що, навіть ставши партією всього народу, КПРС не втрачала класового характеру й послідовно втілювала в життя цілі й ідеали робітництва як авангардної соціально-суспільної сили. На основі цієї політичної доктрини вживались заходи щодо зміцнення робітничого прошарку в рядах партії. Таке утилітарно-ортодоксальне бачення ролі робітників у житті партії постійно догматично декларувалося, стало одним із наріжних аспектів партійної політики. У ряді парторганізацій, насамперед великих індустріальних областей, в яких найбільш чисельні загони робітників, їх частка у складі партійних організацій вагоміша, ніж у цілому в Україні. Так, на Миколаївщині протягом 1970-х рр. вона складала від 43,3% до 46,4% [406, с. 56].

Посиленню впливу первинних організацій у трудових колективах покликані сприяти комісії контролю діяльності адміністрації. Чисельність їх протягом 1970-х років зростає. У Миколаївській області на ПТЗ групу народного контролю керівництво розглядало як своїх помічників у розв'язанні всіх виробничих проблем. На заводі діяли 33 групи, 66 постів. У них задіяна значна кількість робітників-комуністів. За наслідками рейдів-перевірок керівники цехів, відділів заслуховувалися на засіданнях бюро заводської групи народного контролю. Однак у діяльності груп народного контролю існувало й багато вад, прорахунків. Дієвість роботи більшості

комісії досить низька. Вимоги щодо поліпшення умов праці, впровадження нових технологій, технічного обладнання в багатьох випадках не знаходили свого розв'язання. Адміністрації підприємств нерідко не звертали необхідної уваги на їх зауваження, а пропозиції ігнорувались. Крім того, групи народного контролю нерішуче, іноді для проформи вели роботу. Недоліки часто замовчували або не вимагали їх усунення від тих, хто такі прорахунки допускав [407, с. 76].

Ефективною формою участі робітників в управлінні справами виробництва зарекомендував себе колективний договір – конкретна форма реалізації прав робітників і службовців, закріплена в законі про трудові колективи і законодавстві про працю. На підприємствах і в організаціях щорічно укладалося близько 190 тис. колективних договорів. У період їх підготовки від робітників і службовців надходило в середньому 2,5 млн. пропозицій, понад 70% яких включалися в договори. Характерно, що введення в дію закону про трудові колективи сприяло посиленню контролю робітників і службовців за діяльністю адміністрації. Якщо раніше колективи лише обговорювали і схвалювали договори, то цим законом їм надано права приймати по ним рішення, що посилило обов'язковий характер їх виконання. І все ж надане законом право використовувалося далеко не в повній мірі. А сам закон багато в чому не працював і не міг працювати при збереженні основ господарського механізму.

У роки перебудови в умовах здійснення радикальної економічної реформи участь трудящих в управлінні виробництвом законодавчо закріплено в Законі СРСР про державне підприємство (об'єднання). Він передбачав, зокрема, участь всього колективу і його громадських організацій у прийнятті найважливіших рішень, контролі за їх виконанням, виборність керівників виробництва і т. п. Основною формою здійснення цих повноважень, відповідно до закону, є загальні збори, а в період між ними – рада трудового колективу. Закон надав раді трудового колективу широкі

повноваження. Перш за все – здійснення контролю за виконанням рішень загальних зборів, заслуховування адміністрацій про хід виконання планів і договірних зобов'язань, затвердження (спільно з партійними і громадськими організаціями) умов соціалістичного змагання та ін. Змінилися, відповідно до закону, роль і місце керівника виробництва, який має обиратися на 5 років. Так, в 1987 р., ще до прийняття закону, в порядку експерименту «Комсомольська правда» спільно з низкою зацікавлених організацій провела всесоюзний конкурс на заміщення посад директорів.

Незважаючи на деякі позитивні зміни в соціальній політиці та економічному реформуванні зберігалось чимало негативу. По-перше, країна вступила в низку безперервних економічних експериментів. Жоден з них не встигали довести до кінця, як починався наступний. Це, природно, не могло дати належної віддачі. Робітники досить швидко розчаровувалися не тільки в своїй діяльності, але і в ініціативах влади з проведення економічних реформ. По-друге, у міру реалізації економічної реформи 1987 р. почався демонтаж традиційного апарату управління економікою. Новий ще не налагоджений і не міг не давати серйозних збоїв. Втрата управління економікою стала однією з найважливіших причин неефективності початих перетворень [408, с. 359].

Наприкінці 1960-х рр. спостерігається новий сплеск невдоволення населення. Серйозного характеру набув протест працівників Миколаївського автопарку, який став предметом спеціального обговорення в ЦК КПУ. Заклики у вигляді поширюваних листівок про наслідування форм боротьби Миколаївського автопарку, за покращення умов праці, коштували жителю міста Миколаєва В. Горбенку 5 років позбавлення волі у виправно-трудовій колонії суворого режиму. Колективні відмови від праці стали формою протидії владним структурам і у 1970-х рр. Так, у 1974–1976 рр. вони мали місце в Миколаєві. Причиною колективних відмов стали

несвоєчасна виплата заробітної платні, введення нових розцінок і норм виробітку, позбавлення премій [409, с. 208].

В 1970-ті рр. в Миколаївській області чисельність міського населення перевищила 60% [410, с. 367]. Протягом 1965–1978 рр. при загальному зростанні робітничого класу на 35,5% чисельність робітників у галузі машинобудування зросла на 46% [411, с. 39].

Протягом 1966–1970 рр. заробітна плата робітників зросла на 40%, побудовано понад 1,8 млн. кв. м. нового житла, газифіковано близько 90 тис. квартир та індивідуальних будинків [412, арк. 14]. В 1970 р. в області функціонувало 899 лікувально-профілактичних закладів, 5 санаторіїв, в цих закладах працювало близько 23 тис. медпрацівників. Кількість лікарняних ліжок за даний період зросла на 10 тис. чол. населення з 36,3 до 104,4 [413, с. 26].

У 1987 р. в м. Первомайську створено політехнічний технікум, на базі якого розпочалась підготовка фахівців для роботи на підприємствах промисловості і сільського господарства: техніків-технологів з програмування для верстатів з програмним управлінням, експлуатації і наладки цих верстатів, техніків-механіків по автоматизації установок з двигунами внутрішнього згорання, по технічному обслуговуванню автомобілів, техніків-електромеханіків з експлуатації промислових роботів [414].

Процес лібералізації суспільства, більшої відкритості, гласності позначився на настроях робітників. Вони поступово виходили зі стану інертності, громадської байдужості. Вони болісно реагували на фальшиві розмови про перебудову, демократію, радикальні реформи, адже на місцях все залишалося по-старому. Важливим фактором політизації робітників стала кампанія по виборах народних депутатів СРСР, яка пройшла на початку 1989 р. і втягнула в свою орбіту величезну масу людей. Наявність таких суперечливих тенденцій, причому на різних соціальних рівнях – з

одного боку, гальмування реформ апаратом, бюрократичним керівництвом, а з другого боку – зростаюча політизація, суспільна активність населення, яке вимагало змін, – посилювало розрив між «верхами» і «низами», політичне напруження й розмежування на всіх щаблях, протистояння консервативних і реформістських сил у республіці, що знайшло прояв у зростаючих робітничих протестах [415, с. 369].

На червень 1991 р. в області зареєстровано 500 перших безробітних, звільнених за скороченням штатів або у зв'язку з ліквідацією підприємства [416].

Демократизація, гласність, публікація в пресі фактів про голодомори, масові репресії проти власного народу та про ряд інших злочинів режиму, похитнули віру певної частини людей в партію як у «розум, честь і совість нашої епохи». Все це більшою мірою сприяло політичній ізоляції партійних органів, активістів КПРС серед населення, почався масовий вихід із КПРС членів партії. В Миколаївській міській організації, як і по всій області, продовжувала знижуватися чисельність комуністів-робітників. Якщо в 1989 р. в міській парторганізаціях вони складали 31%, то в 1990 р. – всього 27,6%. Практично не вели прийому до партії парторганізації ВО «Завод ім. 61 комунара», об'єднання «Миколаївбуд». По 1-3 особи прийнято в парторганізації ВО «ЧСЗ», ПТЗ «Зоря». З 679 первинних парторганізацій міста прийом до партії в 1990 р. здійснювали тільки 64 парторганізації. За рік в області прийнято всього 112 осіб. Залишався без уваги партійних комітетів і вихід комуністів із партії. У 1990 р. з міської партійної організації вибуло 3952 особи. За два місяці 1991 р. вона зменшилася на 1082 особи. Чисельність на 1 березня 1991 р. складала 35492 особи, що на 12,4% менше, ніж у березні 1990 р. З січня 1990 р. по липень 1991 р. Ленінська районна парторганізація зменшилася на 2528 осіб, або на 23,9%, Заводська – на 17,5%, Центральна – на 13,5%, обласна – на 13,2%. Особливо великий вихід з партії за цей період у парторганізаціях ЮТЗ «Зоря» (25,6%), об'єднання

«Миколаївбуд» (21%), ВО «Ніконд» (41,3%), заводу змащувальних систем (35,5%), СПБ «Машпроект» (29,4%). Більше половини з тих, хто покинув лави КПРС складали робітники – 54%. Обстановка в партійних органах і в цілому в країні погіршувалася. З'явилися талони на окремі продовольчі й промислові товари. Це призводило до незадоволеності населення правлячою партією комуністів. Головною подією серпня 1991 р. стало створення Державного Комітету з надзвичайного стану в СРСР і спроба державного перевороту. Нерішучість апарату обкому партії, райкомів і міськкомів призвела до заяв членів партії. В одній із них працівники НВО «Машпроект» різко засудили позицію партійних комітетів аж до ЦК КПУ і ЦК КПРС, зокрема Миколаївського міськкому, зайняту ними під час державного перевороту 19–21 серпня 1991 р., обвинувативши останніх в мовчазному спостереженні та вичікувальній позиції, однобічному й тенденційному висвітленні подій в партійній газеті «Південна правда» [417, с. 144].

Населення Миколаївщини активно долучилося до процесу національного відродження. При опитуванні про те, чи повинна Україна бути у складі Союзу радянських суверенних держав на засадах Декларації про державний суверенітет України від 16 липня 1990 р., за висловилися 87,7% від тих, що брали участь у референдумі.

Отже, підсумовуючи вивчення процесу промислового розвитку Миколаївщини в 1965–1991 рр. ми прийшли до наступних висновків. Після скасування реформ М. Хрущова ЦК КПРС прийняв постанову «Про поліпшення управління промисловістю, вдосконалення планування та посилення економічного стимулювання промислового виробництва», яка заклала нормативну базу нових реформ. Цю нову економічну реформу поширено на всю промисловість завдяки зусиллям О. Косигіна. Однак діяльність міжвідомчої комісії при Держплані СРСР, що проводила реформу, внаслідок позиції керівників багатьох міністерств та відомств

майже паралізована. Не бажаючи поступатися своїми правами, міністерства ігнорували положення про державне виробниче підприємство і поступово поверталися до жорсткого директивного планування. Продуктивність праці, собівартість продукції, а згодом й інші показники знову стали директивними. Економіка командного типу приречена залишатися витратною, екстенсивною, ірраціональною. Радянська промисловість й надалі розвивалася переважно за рахунок залучення додаткових кількостей сировини та робочої сили, створення нових потужностей.

У той же час на Миколаївщині збудовано такі промислові гіганти, як Південно-турбінний завод «Зоря», Миколаївський глиноземний завод (1980 р.), Південноукраїнська АЕС (1982 р.), Дніпро-Бузький порт, трансформаторний, конденсаторний заводи, завод підйомно-транспортного устаткування, комбінат силікатних виробів, Миколаївський домобудівний комбінат, завод дощувальних машин «Фрегат» у Первомайську. У 1980 р. на Миколаївщині діяло 1050 промислових підприємств. Питома вага машинобудівної та металообробної промисловості у загальному обсягу виробництва становила 47,5%, головним напрямком якої стало суднобудування. На долю легкої промисловості припадало лише 11,6%, промисловості будівельних матеріалів – 5,5%, харчової – 30%. Створено нові галузі промисловості – атомна енергетика та кольорова металургія.

Однак загальна криза радянської економіки, яка розпочалась в середині 1980-х рр. вдарила і по індустрії Миколаївщини. Почався пошук шляхів виходу з кризи. В період перебудови уряд М. Горбачова не зміг вирішити найбільш гострі протиріччя в економічному житті країни. Радикальні перетворення, зроблені владою в другій половині 1980-х рр. не вивели економіку з кризи. Причини цього слід бачити, перш за все, в непослідовності тих заходів, які робилися партією і урядом у розглянутий період для вирішення проблем. Вищі керівники країни як і раніше намагалися використовувати командно-адміністративні методи управління

в тих випадках, коли чисто економічні заходи не давали передбачуваного результату. Все це в кінцевому підсумку призвело до того, що проголошена владою політика перебудови, яка спочатку підтримана значною частиною партійних функціонерів і населення, виявилася скомпрометована.

Фактично горбачовська перебудова стала нібито революцією «згори», відповідно з усіма притаманними їй вадами і обмеженнями. Перебудова нагадувала реформи «хрущовської відлиги» та спроби О. Косигіна другої половини 1960-х рр. Але якщо реформи М. Хрущова все-таки привели до виконання VI п'ятирічки (1956–1960 рр.), а реформи О. Косигіна до виконання планів VIII «золотої п'ятирічки» (1966–1970 рр.), то за часів «горбачовської перебудови» не виконано жодного серйозного економічного завдання. Загальна економічна криза не змогла обминути і Миколаївщину, промислова сфера якої напряму зав'язана на республіканську та союзну індустрію.

ВИСНОВКИ

Відповідно до мети дослідження та поставлених у вступній частині завдань дисертант дійшов наступних висновків:

1. Проаналізовано історіографію проблеми. З'ясовано, що обрана тема належить до актуальних і пріоритетних напрямків сучасної вітчизняної історичної науки. Публікації радянського періоду нагромадили фактографічну основу для подальших досліджень. Однак зведення будь-якого наукового пошуку до історико-партійного напрямку та ідеологічна заангажованість призвели до того, що радянські праці знаходяться в доволі необ'єктивній кон'юнктурній парадигмі. Науковий фактаж щодо промислового розвитку Миколаївщини розрізнено присутній на сторінках загальносоюзних та республіканських праць. Спеціальних робіт, які б охоплювали безпосередньо Миколаївщину не створено. Регіональна, а тим більше обласна проблематика у працях радянських авторів розкривалась поверхово, а в представленому доробку переважають фанфарні, виключно позитивні мотиви із замовчуванням великої кількості вад, прорахунків та негативу. Наявні роботи перевантажені описом технологічних процесів та цифровими даними. Краєзнавча література представлена переважно не суто науковими, а науково-популярними нарисами, довідковими виданнями та тенденційними збірками матеріалів. Майже відсутній критичний аналіз.

В добу Незалежності вітчизняна історична наука та краєзнавча тематика вийшли на більш високий фаховий рівень. Видано багато змістовних праць по тематиці промислового виробництва, управління промисловістю, підготовки кадрів робітництва, його соціального складу та кількісних і якісних показників. Введено в науковий обіг велику кількість першоджерел. Розпочалось створення краєзнавчих робіт. Разом з тим комплексне дослідження промислової сфери Миколаївщини відсутнє і в сучасній українській історіографії.

Західна та діаспорна історіографія представлені працями загального характеру, які спрямовані на змалювання рівня промислового розвитку всього СРСР або Української РСР, обласні сюжети на сторінках закордонних праць не представлені. Партійність, як правило антирадянська спрямованість та відсутність доступу до радянських архівів знизили фаховий рівень даних робіт.

Отже, попри наявність певної історіографічної традиції, на сьогоднішній день відсутнє комплексне дослідження проблеми промислового розвитку Миколаївщини в 1944–1991 рр. Залучення розлогої джерельної бази та використання усього спектру методологічного інструментарію дозволили дисертанту виконати поставлені завдання.

2. Досліджено процес відбудови та розвитку промисловості Миколаївщини в повоєнне двадцятиріччя. Встановлено, що число діючих підприємств до початку 1946 р. досягло 314, а випуск їх продукції склав суму 48 млн 95 тис. крб. У 1945 р. число робітників зросло в 1,5 рази. Відбудовані суднобудівні заводи, які приступили до ремонту суден і виробництва запчастин для машинобудівних підприємств та сільськогосподарського сектору, почали випуск продукції підприємства Вознесенська, Нової Одеси, Очакова, Первомайську. Протягом двох років після визволення Миколаївщини від німецько-румунської окупації всі підприємства, що існували в 1940 р. знову введені до ладу і почали випускати промислову продукцію. За 1944–1946 рр. промисловість області дала 38% валової продукції щодо 1940 р., при чому основна кількість продукції випущена протягом другого року роботи. У той же час деякі підприємства не виконали план по виготовленню продукції. Це пов'язано з низькою продуктивністю праці і незадовільною організацією виробництва, нестачею робітників.

3. Протягом першого повоєнного десятиріччя продовжилась відбудова промислової сфери Миколаївщини. За 1946–1955 рр. основні

фонди промисловості області зросли більш ніж в три рази, а валова продукція майже в п'ять разів і в 1950 р. перевищила довоєнний рівень в півтора рази. Суднобудівні заводи не тільки відбудовані, але й реконструйовані, оснащені більш досконалим устаткуванням. Завдяки механізації виробничих процесів і зростанню енергетичних потужностей промислових підприємств продуктивність праці у промисловості наприкінці 1950-х рр. зросла проти довоєнного періоду на 23%.

Незважаючи на величезні труднощі перших повоєнних років, завдяки самовідданій праці людей вже в 1946 р. на Миколаївщині діяло 40 підприємств союзного і республіканського підпорядкування, близько сотні підприємств місцевої промисловості, 89 кустарно-промислових артілей і 23 будівельних організації. До 1948 р. остаточно відновлені суднобудівні заводи, почалося будівництво кораблів і суден. На заводі ім. 61 комунара закладено ескадрений міноносець «Пильний». У 1949 р. на ЧСЗ почалося будівництво перших повоєнних танкерів типу «Казбек».

Значних успіхів в області досягла легка промисловість, представлена виробами швейної, трикотажної, взуттєвої фабрик, парфюмерно-скляного комбінату. Два м'ясокомбінати, рибоконсервний комбінат, два плодоовочевих консервних і два пивоварних заводи, хлібозаводи, завод з виробництва соняшникової олії і вісім маслозаводів становили перелік основних підприємств харчової промисловості області. Наприкінці 1948 р. промислове виробництво Миколаєва досягло довоєнного рівня, а в 1950-ті роки випуск валової продукції промисловості області перевищив рівень 1940 р. на 60%. Одночасно з відновленням здійснювалася реконструкція підприємств, освоювалися нові види промислової продукції. У той же час протягом всього періоду продовжували діяти старі чинники мотивації праці. Навіть на нових напрямках використовувалися методи управління військового часу. Завершилась відбудова зруйнованої індустрії, подальший

розвиток регулювався загальносоюзним попитом. Продовжилось хронічне відставання сукупності галузей промисловості групи «Б».

4. Досліджено промисловість Миколаївщини в умовах адміністративно-господарських реформ другої половини 1950-х – першої половини 1960-х рр. Позитивним результатом економічного розвитку аналізованого періоду, що вказує на появу нових орієнтирів у його функціонуванні, стало деяке поліпшення життєвого рівня робітників. Збільшилися середньомісячна заробітна плата, виплати і пільги з суспільних фондів споживання. У ці роки створено галузі, націлені на задоволення масового споживчого попиту населення (електропобутова техніка, масове житлове будівництво, автомобілебудування і т. п.). За цим стояли як назрілі зміни в структурі економіки, так і практична реалізація курсу на зацікавленість господарюючих суб'єктів. Виявилось, що заміна системи примусу системою економічного стимулювання в умовах підтримки обґрунтованою збалансованістю товарної і грошової маси виступає потужним важелем господарського підйому.

Промисловість області набула подальшого розвитку. Обсяг промислового виробництва зріс на 80%, випуск продукції машинобудування – у два рази, харчової та легкої промисловості – у півтора рази. На суднобудівних заводах створювалися нові зразки і налагоджувався серійний випуск нових типів суден. У 1959 р. здана в експлуатацію китобаза «Радянська Україна», в цьому ж році в жовтні на ЧСЗ закладений гігант суднобудування – китобаза «Радянська Росія». Першокласні рефрижератори освоїв завод ім. 61 комунара. Комунарівці вперше в країні працювали по впровадженню в суднобудування обчислювальних машин і машин з програмним управлінням. Завод «Дормашина» домігся впровадження у виробництво нових складних дорожніх машин. Продукція заводу стала шукати шляхи на експорт, дорожні машини експонувалися на всесвітній виставці в Брюсселі і завоювали золоту медаль. Завод ім. 21-ї

річниці Жовтня єдиний в Радянському Союзі випускав насоси для дизельної промисловості. Отримала визнання у споживача продукція швейного об'єднання імені Кірова і трикотажного комбінату. Понад 100 найменувань продукції випускав комбінат «Червоні вітрила». Добре відома продукція за межами області Первомайських молочно-консервного комбінату та цукрового заводів, Миколаївської птахофабрики. Питома вага промисловості Миколаївщини в Південному економічному районі щодо кількості виробничого персоналу, розмірів основних промислових фондів і обсягу валової продукції на середину 1960-х рр. склала від 10 до 13%.

Разом з тим, економічне реформування соціалістичної системи господарювання в напрямку розширення товарно-грошових відносин зіткнулося з непередбаченими суперечностями і труднощами. Позитивний ефект від господарських нововведень вийшов короткостроковим, так як не зачепив всі необхідні пласти сформованого суспільно-економічного устрою. Це знайшло підтвердження в неухильному зниженні темпів економічного розвитку і ефективності виробництва в першій половині 1960-х рр. Реформована економіка не змогла забезпечити перехід від переважно екстенсивних до інтенсивних факторів господарського розвитку. Господарський механізм відкидав досягнення науково-технічного прогресу, не створював економічних стимулів інтенсифікації виробництва.

У 1963 р. реформа М. Хрущова вступила в останній етап існування. Сталося повне відновлення централізованих структур управління, а раднаргоспи об'єктивно перетворилися в зайві ланки управління. Рішення про ліквідацію раднаргоспів в 1965 р. обумовлювалося нездатністю системи забезпечити оптимальне поєднання галузевого і територіального принципів в управлінні. Приступивши до здійснення економічної реформи, адміністративно-командна система зробила черговий крок до виявлення своєї повної неспроможності.

5. Визначено та охарактеризовано процеси розвитку промислової сфери Миколаївщини в другій половині 1960-х – початку 1990-х рр.

Зі скасуванням адміністративно-господарських реформ хрущовської доби, відновились залежність України від союзного центру та диктату союзних міністерств. Розпочалась нова реформа, спрямована на розширення сфери госпрозрахункових відносин на підприємствах і створення ефективної системи стимулювання праці. Випуск продукції промисловості Миколаївщини збільшився в 1,6 рази, продуктивність праці зросла в 1,4 рази. Машинобудівники області освоїли випуск 170 нових видів машин. Введено в дію 88 промислових підприємств і великих цехів. В результаті на початку 1970-х рр. на Миколаївщині діяло близько 1050 підприємств, питома вага важкої промисловості в загальному обсязі виробництва склала 60%.

В 1970-х рр. на ЧСЗ здано флоту перше судно для зв'язку і управління супутниками і космічними ракетами – «Академік Сергій Корольов». Завод «Океан» побудував найбільший рудовоз «Зоя Космодем'янська», на заводі ім. 61 комунара починається будівництво ракетних крейсерів. У 1977 р. в перший рейс відправлено гігант нафтоналивних кораблів «Борис Бутoma». Побудовано ряд потужних кораблів для ВМФ СРСР. Введено в дію нові промислові підприємства – найбільший в Україні Ольшанський цементний завод, заводи «Фрегат» і «Граніт» у Первомайську, Снігурівський завод мінеральних вод, взуттєва фабрика, завод гідроапаратури в Миколаєві. Виникли нові галузі промисловості – атомна енергетика і кольорова металургія.

У 1984 р. 14,6% промислової продукції області випускається з державним Знаком якості. Рибальські траулери, рефрижератори, суднові механізми, дизель-генератори, запчастини для сільськогосподарських машин, дорожні машини, згущене молоко і косметична продукція визнані і за межами СРСР. На рубежі 1970–1980-х рр. тільки в Вознесенську діяло

13 великих підприємств, в Очакові – 8. Містом з високорозвиненою промисловістю став Первомайськ, де знаходилося 17 великих підприємств.

6. Доведено, що адміністративно-командна система управління не могла не призвести до застою і в промисловості Миколаївщини до середини 1980-х рр. Загальнодержавна економічна криза другої половини 1980-х рр. вдалася взнаки в промисловому секторі Миколаївщини не відразу. Однією з провідних галузей промисловості Миколаївщини залишалося машинобудування. Значну вагу мало суднобудування з обслуговуючими виробництвами та енергетичне машинобудування. Великі промислові підприємства «Екватор», НВК «Машпроект», суднобудівні заводи «Океан», ім. 61 комунара, ЧСЗ працювали на повну потужність. Побудовані нові серії рефрижераторів, супертраулери, авіаносці. Також вагомими залишались кольорова металургія, електроенергетика, легка, харчово-смакова і переробна промисловості.

Промислові підприємства Миколаївської області забезпечували до 50% обсягів продукції суднобудування України, близько 90% – державного виробництва газових турбін, 80% – обсягів сировини для виробництва алюмінію – глинозему, 49% – для виробництва хромових і шкіряних виробів. На початку 1991 р. миколаївські порти відкриваються для заходження іноземних суден.

Однак хвиля спаду виробництва не могла обминути й Миколаївщину. Вже в першому кварталі 1991 р. кожне друге підприємство області зменшило обсяг виробництва. Частина підприємств перейшла на скорочений робочий день, тиждень. Промисловість області разом з індустрією всієї України в першій половині 1991 р. пройшла «точку неповернення» з радянської системи координат.

7. Можливі напрями продовження досліджень за тематикою дисертації: дослідити проблему з позиції усної історії та історії повсякдення, створити літературні записи ветеранів-робітників промислових підприємств

Миколаївщини; більш глибоко вивчити історію військового та цивільно-промислового суднобудування Миколаївщини з поданням окремих нарисів про найбільш важливі кораблі та судна, побудовані на миколаївських суднобудівних заводах; охарактеризувати вплив НТР та впровадження її досягнень у промислове виробництво області.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Володарский Л. Возрождение районов СССР, пострадавших от немецкой оккупации. Москва: Госполитиздат, 1946. 103 с.
2. Аракелян А. Основные задачи послевоенной пятилетки. Москва: Госполитиздат, 1946. 63 с.
3. Зведенюк П. Транспорт України в новій п'ятирічці. Київ: Укрполітвидав, 1947. 76 с.
4. Бойко І. Великі соціалістичні перемоги українського народу. Київ: Укрполітвидав, 1948. 48 с.
5. Нижник В. Українська радянська соціалістична республіка. Київ: Укрполітвидав, 1948. 56 с.
6. Крисюк М. Орден на прапорі. Київ: Держполітвидав УРСР, 1949. 92 с.
7. Ніколаєнко І. І. Трудом прославимо Вітчизну. Київ: Держполітвидав УРСР, 1950. 40 с.
8. Бегма В. Беспартийный архив – опора партийной организации. Москва: Политиздат, 1948. 253 с.
9. Кошелев Ф. Послевоенный пятилетний план и пути его досрочного выполнения. Москва: Политиздат, 1949. 101 с.
10. Білоусов С. М. Відбудова і розвиток народного господарства та культури Української РСР в четвертій сталінській п'ятирічці (1946–1950 рр.). Київ: Політвидав, 1953. 71 с.
11. Іоненко І. Розквіт народного господарства Радянської України. Київ: Політвидав, 1953. 96 с.
12. Нефьодов Д. В. Влада та історична наука в хрущовську добу (1953–1964 роки). *Теорія і практика сучасної науки*. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 24–25 лютого 2017 р.). У. 2-х частинах. Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2017. Ч. 1. С. 201–204.

13. 1) Борьба КПСС за восстановление и развитие народного хозяйства в послевоенный период (1945–1953 гг.): Документы и материалы / Сост.: Л. Б. Габриэлов, В. В. Пентковская. Москва: Госполитиздат, 1961. 403 с. ; 2) Движение коллективов и ударников коммунистического труда на Украине. 1958–1961 гг. Сборник документов и материалов / Ред. кол.: Громова З. М. и др. Киев: Политиздат УССР, 1963. 530 с. ; 3) Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956–1960 годы. Москва: Госполитиздат, 1956. 79 с. ; 4) Достижения Советской власти за сорок лет в цифрах. Статистический сборник / Под ред. Э. С. Софиев. Москва: Госполитиздат, 1957. 370 с. ; 5) Народне господарство Української РСР в 1962 році. Статистичний щорічник / Відп. за випуск Булгаков П. С. Київ: Держстатвидав, 1963. 675 с. ; 6) Народне господарство Української РСР в 1963 році. Статистичний щорічник / Відп. за випуск Булгаков П. С. Київ: Статистика, 1964. 654 с. ; 7) Народне господарство Української РСР в 1964 році. Статистичний щорічник / Відп. за випуск Булгаков П. С. Київ: Статистика, 1965. 694 с.
14. 1) З історії соціалістичного і комуністичного будівництва на Україні (1934–1961) / О. К. Касименко (відп. ред.), І. О. Гуржій, П. П. Гудзенко та ін. Київ: Вид-во АН УРСР, 1963. 188 с. ; 2) Історія Української РСР. В 2 т. Т. 2 / С. М. Белоусов, І. О. Гуржій, П. С. Загорський та ін. Київ: Вид-во АН УРСР, 1956. 714 с. ; 3) Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР / В. В. Бондаренко, Д. Ф. Вирный, В. П. Теплицкий и др. Москва: Изд-во АН СССР, 1959. 555 с. ; 4) Промисловість Радянської України за 40 років (1917–1957). Київ: Держполітвидав УРСР, 1957. 330 с. ; 5) Рабочий класс и технический прогресс. Исследование изменений в социальной структуре рабочего класса / Г. В. Осипов, В. А. Тихомиров, С. Ф. Фролов, И. И. Чангли. Москва: Наука, 1965. 360 с. ; 6) Развитие социалистической экономики

- СССР в послевоенный период / АН СССР. Ин-т экономики. Москва: Наука, 1965. 600 с.
15. Кудлай О. С.: 1) Робітничий клас Української РСР у боротьбі за відбудову і розвиток промисловості в післявоєнний період. Київ: Наукова думка, 1965. 295 с. ; 2) Зростання культурно-технічного рівня робітничого класу України в післявоєнний період (1945–1953 рр.). *Укр. іст. журн.* 1964. №4. С. 63–68. ; 3) Трудові подвиги робітничого класу України у відбудові і розвитку важкої промисловості (1945–1953 рр.). *Укр. іст. журн.* 1961. №6. С. 41–51.
 16. Митюков А. Г.: 1) Рабочий класс Украины в борьбе за развитие промышленности (1956–1961 гг.). Киев: Наукова думка, 1965. 198 с. ; 2) Рост творческой активности рабочего класса в промышленности Украины (1956–1961 гг.) : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Москва, 1964. 16 с.
 17. Рудой П. Є. Технічний прогрес і підготовка кваліфікованої робочої сили. Київ: Держполітвидав України, 1958. 121 с.
 18. Слуцький О. Б. Перемога соціалістичної індустріалізації на Україні. Київ: Знання, 1955. 108 с.
 19. Старовойтенко І. Підсумки розвитку народного господарства України в п'ятій п'ятирічці. Київ: Політвидав, 1957. 94 с.
 20. Чунтулов В. Т. Розквіт економіки Української РСР. Київ: Політвидав, 1958. 67 с.
 21. Корольов Б. І. Боротьба партії за відбудову і розвиток соціалістичного народного господарства в післявоєнний період (1945–1953 рр.). Київ: Політвидав, 1961. 75 с.
 22. Немченко М. А. Деятельность партийных организаций Украины по дальнейшему развитию промышленности в период между XX и XXI съездами КПСС (на материалах Одесской, Николаевской, Херсонской и Крымской областей). Киев, 1964. 19 с.

23. Юрчук В. И.: 1) Борьба КП Украины за відбудову і розвиток народного хозяйства (1949–1952 гг.). Київ: Політвидав України, 1965. 255 с. ; Борьба Коммунистической партии Украины за восстановление и дальнейшее развитие народного хозяйства республики в послевоенный период (1945–1952 гг.) : автореф. дис. на соискание уч. степени д-ра ист. наук : спец. 07.00.01 «История Коммунистической партии Советского Союза». Киев, 1965. 49 с.
24. Данилич А. М. Поширення передового виробничого досвіду в промисловості України. Київ, 1956. 68 с.
25. Рудой П. Є. Рух за комуністичну працю і економіка. Київ: АН УРСР, 1963. 96 с.
26. Сидоренко В. П. Від перших комуністичних суботників до бригад комуністичної праці. Київ: Політвидав, 1959. 49 с.
27. Ковальчук А. С. Деякі питання розвитку соціалістичного змагання серед робітників важкої промисловості України (1946–1950 рр.). *Укр. іст. журн.* 1964. №1. С. 82–85.
28. Ніколаєнко І. І. Керівна роль Комуністичної партії України в розгортанні руху за комуністичну працю в промисловості республіки (1959–1961 рр.). *Укр. іст. журн.* 1964. №6. С. 12–25.
29. Ковалевський Б. П. Могутня сила побудови комунізму (Зміцнення союзу робітничого класу і колгоспного селянства в період розгорнутого комуністичного будівництва). Київ: Держполітвидав УРСР, 1962. 195 с.
30. Бекало Д. Е. Экономический союз рабочего класса с крестьянством и его роль в укреплении материально-технической базы колхозов. (На материалах Украинской ССР) : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Киев, 1965. 18 с.
31. Гуменюк Е. Г. Коммунистическая партия Украины – организатор помощи трудящихся города колхозному крестьянству в дальнейшем развитии сельского хозяйства (1959–1961 гг.) : автореф. дис. на

- соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Киев, 1963. 18 с.
32. Шульга И. В. КП Украины – организатор помощи рабочего класса колхозному крестьянству в дальнейшем развитии сельского хозяйства республики (1953–1955 гг.): автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Киев, 1959. 24 с.
 33. Александренко Г. В.: 1) Раднаргоспи економічних адміністративних районів Української РСР: (Правові питання організації та діяльності). Київ: Політвидав, 1959. 160 с. 2) Реорганізація управління промисловістю і будівництвом. Київ: Знання, 1957. 52 с.
 34. Прибыльский И. С. Черноморский экономический район. Одесса, 1963. 148 с.
 35. Стецюра В. К. Раднаргоспи України в боротьбі за виконання семирічки. Київ, 1959. 48 с.
 36. Сущенко Н. В. Рост культурно-технического уровня рабочего класса Украины в 1956 – 1961 годах : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Москва, 1963. 17 с.
 37. Стадник В. Ф. Повышение материального благосостояния и культурного уровня рабочего класса Украины (1953–1960 гг.) : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Москва, 1962. 16 с.
 38. Сущенко Н. В. Там само.
 39. Хмелевская В. С. Подъём культурно-технического уровня рабочего класса : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Харьков, 1965. 26 с.
 40. История Украинской ССР. В 2-х т. Т. 2 / К. К. Дубина, И. А. Гуржий, В. А. Дядиченко и др. Киев: Наукова думка, 1969. 899 с.
 41. Історія Української РСР. У 8-ми томах 10-ти книгах. Т. 8. Радянська Україна в період зміцнення соціалізму і поступового переходу до

- комунізму (1945–70-і роки). Кн. 1. Українська РСР в період зміцнення соціалізму (1945–50-і роки) / А. В. Лихолат (відп. ред.), М. П. Кім, Б. П. Ковалевський та ін. Київ: Наукова думка, 1979. 390 с. ; Історія Української РСР. У 8-ми томах 10-ти книгах. Т. 8. Радянська Україна в період зміцнення соціалізму і поступового переходу до комунізму (1945–70-і роки). Кн. 2. Українська РСР в період розвинутого соціалізму і будівництва комунізму (кінець 50-х–70-і роки) / А. В. Лихолат (відп. ред.), М. П. Кім, Б. П. Ковалевський та ін. Київ: Наукова думка, 1979. 699 с.
42. Экономика Советской Украины 1945–1975 гг. / А. С. Емельянов, Г. Е. Колесник, М. Н. Середенко и др. Киев: Вища школа, 1975. 407 с.
 43. Розвиток народного господарства Української РСР. 1917–1967 гг. : В 2 т. Київ: Наукова думка, 1967. Т. 2: Завершення будівництва соціалізму і перехід до комунізму (1938–1967 рр.). 1967. 500 с.
 44. Відбудова і розвиток соціалістичної індустрії Української РСР (Період будівництва розвинутого соціалізму) / Т. І. Дерев'янкін, М. Д. Горбоватий, О. О. Храмов, Б. М. Орловський та ін. Київ: Наукова думка, 1978. 227 с.
 45. Дерев'янкін Т. І., Кульчицький С. В. Економічний розвиток Радянської України. 1917–1970. Київ: Наук. думка, 1970. 115 с.
 46. Індустріально-колгоспна Україна / Багрій П. І., Дерев'янкін Т. І., Левтринський Т. М. та ін. Київ: Політвидав, 1972. 263 с.
 47. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. Москва: Транспорт, 1967. 334 с.
 48. Электрификация СССР / под общ. ред. П. С. Непорожного. Москва: Энергия, 1970. 584 с.
 49. Історія робітничого класу Української РСР. У 2-х т. Т. 2 / І. О. Гуржій (відп. ред.), Г. Д. Діденко, О. С. Кудлай та ін. Київ: Наукова думка, 1967. 507 с.

50. Історія міст і сіл Української РСР. В 26 т. / голов. ред. кол.: Тронько П. Т. (голова) та ін. Миколаївська область / ред. кол.: Васильєв В. О. (голова) та ін. Київ: Ін-т історії АН УРСР, 1971. 771 с.
51. 1) В труде, как в бою (из истории социалистического соревнования на николаевских судостроительных заводах 1920–1972 гг.). Сборник документов и материалов / Сост.: И. А. Быченков, З. Д. Каткова, И. И. Лебедева, М. С. Людковский; отв. ред.: В. А. Васляев. Одесса: Маяк, 1972. 362 с. ; 2) Коммунистическая партия Украины в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. В 2-х т. Т. 2. 1941–1976 гг. / Ред. кол.: В. И. Юрчук (председатель) и др. Киев: Политиздат Украины, 1977. 1083 с. ; 3) Народное хозяйство Николаевской области за годы восьмой и девятой пятилеток. Статистический сборник / Н. С. Ганиченко, Л. А. Гуторова, Н. Ф. Иванова; отв. ред. В. М. Мельникова. Одесса: Маяк, 1977. 128 с. ; 4) Народное хозяйство Николаевской области. Статистический сборник / Ф. П. Смоленкова, П. А. Баженова, Р. С. Шепель; отв. ред. В. М. Мельникова. Одесса: Маяк, 1967. 182 с. ; 5) Николаевщина в цифрах за 1975–1978 гг.: Крат. стат. сб. Николаев: Б.и., 1978. 207 с. ; 6) Николаевщина в цифрах за годы девятой пятилетки (1971–1975 гг.): Крат. стат. сб. / Сост. В. М. Мельникова. Николаев: Б.и., 1976. 146 с. ; 7) Николаевщина в цифрах: Крат. стат. сб. Николаев: Б.и., 1971. 150 с. ; 8) Николаевщина в цифрах: Крат. стат. сб. / Сост. Ф. П. Смоленкова и др. Николаев: Б.и., 1980. 161 с. ; 9) Николаевщина в цифрах: Крат. стат. сб. / Сост. Ф. П. Смоленкова и др. Николаев: Б.и., 1980. 161 с. ; 10) Чудесный сплав: Документы и материалы из истории дружественных связей трудящихся Николаевщины с трудящимися братских советских республик (1917–1977 гг.) / Сост.: Г. Д. Богатый, И. А. Быченков, Л. С. Климова и др.; Ред. кол.: Н. Г. Яркин и др. Одесса: Маяк, 1981. 283 с.

52. Романцов В. О.: 1) Робітничий клас Української РСР (1946–1970 рр.). Київ: Вид-во Київ. ун-ту, 1972. 219 с. ; 2) Изменения в численности и составе рабочего класса Украинской ССР (1946–1970 гг.): автореф. дис. на соискание уч. степени д-ра ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Харьков, 1972. 80 с. ; 3) Зміни в якісному складі робітничого класу промисловості Української РСР у післявоєнний період. *Укр. іст. журн.* 1966. №12. С. 13–21. ; 4) Кількісні зміни в робітничому класу промисловості Української РСР (1946–1964 рр.). *Укр. іст. журн.* 1966. №2. С. 38–44. ; 5) Про зміни структури робітничого класу УРСР за статтю та віком у післявоєнний період. *Укр. іст. журн.* 1971. №4. С. 27–34. ; 6) Робітничий клас Української РСР в період розвинутого соціалізму. *Укр. іст. журн.* 1975. №6. С. 3–14.
53. Шелест В. В.: 1) Количественные и качественные изменения в составе рабочего класса Украинской ССР (1959–1970). Днепропетровск, 1980. 157 с. ; 2) Количественные и качественные изменения в составе рабочего класса Украинской ССР в период коммунистического строительства (1959–1970 гг.) : автореф. дис. на соискание уч. степени д-ра ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Киев, 1973. 52 с.
54. Шепета М. Т.: Боротьба робітничого класу України за розвиток промисловості. Чернівці: обл. друк. управлін. по пресі Чернів. облвиконкому, 1970. 128 с. ; Допомога робітничого класу України колгоспному селу у боротьбі за дальше піднесення сільського господарства (1951–1958 рр.). Чернівці: обл. друк. управлін. по пресі Чернів. облвиконкому, 1970. 116 с. ; Інтернаціональні зв'язки робітничого класу України (1951–1958 рр.). Чернівці: обл. друк. управлін. по пресі Чернів. облвиконкому, 1970. 131 с. ; Рост творческой активности рабочего класса Украинской ССР на завершающем этапе строительства социализма (1951–1958 гг.) : автореф. дис. на соискание

- уч. степени д-ра ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Киев, 1974. 68 с.
55. Шкаратан О. И. Проблемы социальной структуры рабочего класса СССР (Историко-социологическое исследование). Москва: Мысль, 1970. 472 с.
 56. Подпригорщук Я. Рабочий класс Украины в период V пятилетки (1951–1955). Киев: Политиздат, 1969. 146 с.
 57. Матяш С. В. Воспроизводство квалифицированных рабочих кадров (социологический аспект исследования) : дис. ... кандидата философ. наук : 09.00.09. Киев, 1984. 171 с.
 58. Плющ Н. Р. Вклад рабочего класса Украинской ССР в ускорение научно-технического прогресса в промышленности (50–70-е годы) : автореф. дис. на соискание уч. степени д-ра ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Киев, 1983. 46 с.
 59. Смирнов Е. П. Количественные и качественные изменения в составе рабочих – строителей Украинской ССР (1959–1970 гг.) : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.02 «История СССР». Киев, 1982. 24 с.
 60. Нариси історії Миколаївської обласної партійної організації (1897–1968 рр.) / І. О. Гостев, Ю. А. Горбань, З. Д. Каткова, В. М. Нем'ятий та ін.; Ред. кол. В. О. Васильєв (відп. ред.) та ін. Одеса: Маяк, 1969. 419 с.
; Очерки истории Николаевской областной партийной организации / В. А. Васильев, Ю. А. Горбань, И. А. Гостев и др.; Ред. кол.: В. А. Васильев (отв. ред.) и др. Одесса: Маяк, 1980. 327 с.
 61. Очерки истории Коммунистической партии Украины / В. И. Юрчук, Ю. В. Бабко, П. Л. Варгатюк и др. Изд. 4-е, доп. Киев: Политиздат Украины, 1977. 814 с.
 62. Матвійчук М. М. Організаторська робота партії у промисловості України (1952–1958 рр.). Київ: Вид-во Київ. ун-ту, 1966. 147 с.

63. Полурез В. І. Комуністична партія України – організатор трудової активності робітничого класу. Київ: Вид-во Київського ун-ту, 1969. 132 с.
64. Постановой В. Г. Руководство Компартии Украины деятельностью общественных организаций по развитию трудовой активности рабочего класса республики. Днепропетровск: Промінь, 1974. 186 с.
65. Головань Н. Д. Деятельность Компартии Украины по повышению трудовой активности рабочей молодёжи (1951-1958 гг.) : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.01 «История Коммунистической партии Советского Союза». Харьков, 1984. 35 с.
66. Лихолат А. В. Партийное руководство научно-техническим прогрессом в промышленности УССР в условиях развитого социализма : дис. ... доктора ист. наук : 07.00.01. Киев, 1984. 448 с.
67. Меженін М. М. Компартія України на чолі боротьби робітничого класу за удосконалення організації виробництва у промисловості (1952–1959 рр.). *Укр. іст. журн.* 1981. №9. С. 70–77.
68. Цебренко М. Г. Діяльність парторганізацій Півдня України по підвищенню культурно-технічного рівня робітничого класу (1959–1965 рр.). *Укр. іст. журн.* 1968. №3. С. 129–130.
69. Малько О. О. Робітничий клас – трудівникам села. Київ: Наукова думка, 1978. 135 с.
70. Снитко П. Г. Деятельность Коммунистической партии Украины по укреплению союза рабочего класса и колхозного крестьянства (1946–1950 гг.). Киев: Политиздат, 1966. 240 с.
71. Васильев В. В. Помощь рабочего класса колхозному крестьянству в подъёме сельского хозяйства. 1945 – конец 50-х гг. (На материалах Украинской ССР) : дис. ... кандидата ист. наук : 07.00.02. Симферополь, 1984. 247 с.

72. Божок І. Г.: 1) Шефська допомога робітничого класу у відбудові матеріально-технічної бази сільського господарства (1946–1950 рр.). *Укр. іст. журн.* 1977. №1. С. 75–81. ; 2) Шефська допомога робітничого класу України трудівникам сільського господарства (1946–1950 рр.). *Укр. іст. журн.* 1968. №2. С. 87–88.
73. Кузьєв В. А. Роль робітничого класу в підвищенні трудової творчої активності трудівників села. *Укр. іст. журн.* 1976. №2. С. 79–86.
74. Градов Г. А. Південний економічний район СРСР. Основні проблеми спеціалізації і комплексного розвитку народного господарства. Київ: Наукова думка, 1970. 211 с. ; Багров Н. В., Градов Г. А. Проблемы развития и размещения производительных сил Северного Причерноморья. Москва: Мысль, 1974. 151 с. ; Корецький Л. М., Паламарчук М. М. Географія промисловості Української РСР. Київ: Наукова думка, 1967. 325 с.
75. Земля в цвіту. Соціалістичні перетворення на Миколаївщині за 50 радянських років / М. І. Божаткін, А. І. Демешин, Г. Г. Єжелов; ред. кол.: В. О. Васляєв (відп. ред.) та ін. Одеса: Маяк, 1967. 180 с.
76. Донской Д. Энергодар на Южном Буге. Киев: Будівельник, 1979. 111 с.
77. Выборный П., Гуйван В., Журавель А. Имени 61 коммунара. Одесса: Маяк, 1973. 202 с.
78. Ганькевич А. Б., Шершнев В. Н. Маршруты дружбы корабелов. К.: Техніка, 1979. 116 с.
79. Кац Р. С., Златопольская О. П., Смирнов А. И. Черноморский судостроительный. 1898–1972. Ленинград: Судостроение, 1973. 354 с.
80. Златопольская О. М., Людковский Ш. С., Парубец Н. Г. Славные традиции николаевских судостроителей. *Судостроение*. 1972. №12. С. 60–64. ; Максанчук Ф. П. Режим экономии – важное условие повышения эффективности общественного производства. *Труды*

Николаевского кораблестроительного института. 1972. Вып. 54. С. 17–22.

81. Даниленко В. М. Рабочий класс и культурная революция на Украине. Киев: Наукова думка, 1986. 212 с.
82. Шаповал Ю. І.: 1) М. С. Хрущов на Україні. Київ: Знання, 1990. 48 с. ; 2) У ті трагічні роки: сталінізм на Україні. Київ: Політвидав України, 1990. 143 с.
83. Кульчицький С. В. Робітничий клас як творець безкласового суспільства (деякі питання теорії). *Укр. іст. журн.* 1987. №4. С. 92–101.
84. Калакура Я. С., Терес Н. В. Партійне керівництво підготовкою кадрів робітничого класу України (60–80-ті рр.). *Укр. іст. журн.* 1987. №10. С. 27–37.
85. Коваль М. В. Українська РСР у період відбудови і розвитку народного господарства (1945–1955 рр.). *Укр. іст. журн.* 1990. №6. С. 80–87.
86. Сиволоб Ю. В. Масове трудове змагання: ідеали і реальність. *Укр. іст. журн.* 1990. №3. С. 14–25.
87. Николаевщина социалистическая: Документы и материалы (1946–1980) / Сост.: И. А. Быченков и др. Одесса: Маяк, 1990. 248 с.
88. Николаеву 200 лет. 1789–1989: Сборник документов и материалов / Сост.: И. А. Быченков и др. Киев: Наукова думка, 1989. 400 с.
89. Промышленность и рабочий класс СССР. 1946–1950. Документы и материалы / Отв. ред. М. И. Хлусов. Москва: Наука, 1989. 388 с. ; Промышленность и рабочий класс Украинской ССР. 1946–1950. Сборник документов и материалов / Ред. кол.: В. Е. Романцов (отв. ред.) и др. Киев: Наукова думка, 1980. 555 с. ; Промышленность и рабочий класс Украинской ССР. 1951–1958. Сборник документов и материалов / Ред. кол.: В. Е. Романцов (отв. ред.) и др. Киев: Наукова думка, 1984. 583 с. ; Промышленность и рабочий класс Украинской ССР. 1959–1965.

- Сборник документов и материалов / Ред. кол.: В. Е. Романцов (отв. ред.) и др. Киев: Наукова думка, 1987. 492 с.
90. История советского рабочего класса. В 6-ти томах. Т. 4. Рабочий класс СССР в годы упрочения и развития социалистического общества 1945–1960 гг. / В. Б. Тельпуховский, В. В. Алексеев, В. А. Кадейкин и др. Москва: Наука, 1987. 519 с. ; История советского рабочего класса. В 6-ти томах. Т. 5. Рабочий класс СССР на новом этапе развития социалистического общества 1961–1970 гг. / В. Е. Полетаев, И. Л. Корнаковский, В. С. Лельчук и др. Москва: Наука, 1988. 432 с.
 91. Історія народного господарства Української РСР : У 3-х т., 4-х кн. / АН УРСР, Ін-т економіки; Гол. ред. І. І. Лукінов. Київ: Наук. думка, 1983. Т. 3. Кн. 1 : Будівництво економіки розвинутого соціалізму (1938–1960 рр.). Київ, 1985. 463 с. ; Історія народного господарства Української РСР. У 3-х томах 4-х книгах. Т. 3. Кн. 2. Соціалістична економіка в 60-80-ті роки / Т. І. Дерев'янкін, Л. К. Безчасний, Ю. Ф. Воробйов та ін. Київ: Наукова думка, 1987. 439 с.
 92. Плясков Л. А., Кучеренко Л. М. Наш Черноморский 1897–1987. Москва: Мысль, 1989. 381 с. ; Полтаруха П. В., Канаев И. М., Кузьменко Б. П. Верный компас корабелов. Ленинград: Судостроение, 1985. 100 с. ; Малярчук А. А. Верфь на Ингуле. Ленинград: Судостроение, 1989. 407 с. ; Поступь Великого Октября: Из истории революционных и трудовых традиций советского рабочего класса Юга Украины / Под ред. З. В. Першиной. Киев, Одесса: Высшая школа, 1989. 208 с.
 93. Городу Николаеву – 200 лет: О судостроительной промышленности города. *Судостроение*. 1989. №8. С. 3–5. ; Макаров Ю. И. Вклад Черноморского завода в развитие судостроения. *Судостроение*. 1989. №8. С. 5–8. ; Піріашвілі Б., Сахаров В., Мінц М. Південно-Український енергокомплекс: за старими проектами? *Рідна природа*. 1989. №2.

- С. 17–18. ; Плясков Л. А., Безвиконный В. Д. Черноморский судостроительный: годы становления, развития, ускорения. *Судостроение*. 1987. №10. С. 49–52. ; Погребняк Я. П. Надихаюча сила ленінських ідей. *Комуніст України*. 1969. №12. С. 43–47. ; Чантурия Н. В. Океановцы. *Судостроение*. 1989. №8. С. 11–15.
94. Баран В. К.: 1) Україна після Сталіна: Нарис історії 1953–1985 рр. Львів: Свобода, 1992. 124 с. ; 2) Україна 1950–1960-х рр.: еволюція тоталітарної системи. Львів: Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 1996. 448 с. ; 3) Україна: новітня історія (1945–1991 рр.). Львів: Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2003. 670 с.
95. Верменич Я. В.: 1) Південна Україна на цивілізаційному пограниччі / Відп. ред. В. А. Смолій. Київ: Ін-т історії України НАН України, 2015. 482 с. ; 2) Пошук моделей консолідації української нації на рубежі ХІХ і ХХ століть: погляд з понад сторічної відстані. Аналітична доповідь / Відп. ред. В. А. Смолій. Київ: Ін-т історії України НАН України, 2016. 99 с.
96. Колесник І. Українська історіографія: концептуальна історія. Київ: Ін-т історії України НАН України, 2013. 566 с.
97. Кульчицький С. Червоний виклик. Історія комунізму в Україні від його народження до загибелі. Книга 3. Київ: Темпора, 2013. 388 с.
98. Литвин В. М.: 1) Україна у другому повоєнному десятилітті (1956–1965). Київ: Лі-Терра, 2004. 272 с. ; 2) Україна у першому повоєнному десятилітті (1946–1955). Київ: Лі-Терра, 2004. 240 с.
99. Баран В. К., Даниленко В. М. Україна в умовах системної кризи (1946–1980-і рр.). Київ: Альтернативи, 1999. 304 с. ; Економічна історія України : Історико-економічне дослідження : в 2 т. / ред. рада: В. М. Литвин (голова), Г. В. Боряк, В. М. Геєць та ін. ; відп. ред. В. А. Смолій ; авт. кол.: Т. А. Балабушевич, В. Д. Баран, В. К. Баран та

ін. ; НАН України, Ін-т історії України. Київ: Ніка-Центр, 2011. Т.2. 608 с. ; Історія України: нове бачення. У 2 т. – Т. 2. / В. Ф. Верстюк, О. В. Гарань, В. М. Даниленко та ін. ; під ред. В. А. Смолія Київ: Україна, 1996. 494 с. ; Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х – середина 1950-х рр.). У 3-х ч. – Ч. 1-2 / Відп. ред. В. М. Даниленко. Київ: Ін-т історії України НАН України, 2010. 351 с. ; Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х – середина 1950-х рр.). У 3-х ч. Ч. 3 / Відп. ред. В. М. Даниленко. Київ: Ін-т історії України НАН України, 2010. 336 с. ; Смолій В., Кульчицький С., Якубова Л. Донбас і Крим в економічному, суспільно-політичному та етнокультурному просторі України: історичний досвід, модерні виклики, перспективи (Аналітична доповідь). Київ: Ін-т історії України НАН України, 2016. 616 с. ; Соціальні трансформації в Україні: пізній сталінізм і хрущовська доба: Колективна монографія / Відп. ред. В. М. Даниленко; ред.-упоряд. Н. О. Лаас. Київ: Ін-т історії України НАН України, 2015. 698 с.

100. Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : III Миколаїв. обл. краєзнав. конф. / Ред. рада: Л. Д. Хлопінська (гол.) та ін. Миколаїв: Атол, 2000. 408 с. ; Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : IV Миколаїв. обл. краєзнав. конф. / Ред. Л. Д. Хлопінська; Упоряд. І. М. Піскурьова. Миколаїв: Атол, 2002. 294 с. ; Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : V Миколаїв. обл. краєзнав. конф. / Ред. рада: Ю. С. Крючков та ін.; Ред. кол.: С. В. Іванов (гол.) та ін.; Відп. за вип. І. М. Піскурьова. Миколаїв: Атол, 2004. 339 с. ; Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : VI Миколаїв. обл. краєзнав. конф. / Ред. рада: Ю. С. Крючков та ін.; Ред. кол.: С. В. Іванов (гол.) та ін.; Відп. за вип. І. М. Піскурьова. Миколаїв: Можливості Кіммерії, 2006. 334 с. ; Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : VII Миколаїв. обл. краєзнав. конф. / Ред. рада: Ю.С. Крючков та ін.; Ред.

- кол.: С.В. Іванов (гол.) та ін.; Відп. за вип. І. М. Піскурьова. Миколаїв: Можливості Кіммерії, 2008. 369 с. ; Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : VIII Миколаїв. обл. краєзнав. конф. / Ред. рада: С. М. Гладун та ін.; Ред. кол.: І. М. Піскурьова (гол.) та ін. Миколаїв: Можливості Кіммерії, 2010. 445 с. ; Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : IX Миколаїв. обл. краєзнав. конф. / Відп. за вип. В. В. Чернявський. Миколаїв: Вид-во Ірини Гудим, 2015. 248 с.
101. Історія Миколаївщини 1937–1997: Доп. й повідомл. наук. конф., присвяч. 60-річчю з дня утворення Миколаїв. обл. / Відп. за вип. М. М. Шитюк. Миколаїв: Б.и., 1998. 74 с. ; Миколаївщина: шляхами тисячоліть: обл. наук.-практ. конф., присвяч. 70-річчю утворення Миколаївської області, 15 вересня 2007 р. / Ред. кол.: О. М. Гаркуша (гол.) та ін. Миколаїв: Б.и., 2007. 226 с. ; Миколаївщині – 65: становлення, розвиток, перспективи: Матеріали обл. наук.-практ. конф., 19 вересня 2002 р. / Ред. кол. М.А. Рихальський (гол.) та ін. Миколаїв: Атол, 2002. 138 с. ; Український Південь у контексті вітчизняної історії: матеріали науково-практичної конференції, присвяченої 70-річчю утворення Миколаївської області. Миколаїв–Одеса: ТОВ ВіД, 2008. 167 с.
102. Андрейченко А. В. Гордость моя – НГЗ. Николаев : Изд. Ирины Гудым, 2015. 94 с.
103. Бабич В.В. Город Святого Николая и его авианосцы. Изд. 6-е, перераб. и доп. Николаев: Атол, 2012. 671 с.
104. Кремінь Т.Д. Потік води живої: До 100-річчя заснування Миколаївського міського водопроводу (1906–2006 рр.). Миколаїв: Гліон, 2006. 205 с.
105. Крючков Ю. С. Подводные лодки и их создатели. 1900–2000. Драмы людей, кораблей и идей. Изд. 2-е, перераб. и доп. Николаев: Изд-во Торубары Е. С. : Наваль, 2010. 505 с.

106. Макаров Ю. И. Авианосец. Николаев: Издатель Шамрай П. Н., 2010. 272 с.
107. Сикваров А.Н. Рождённый флотом. Николаев, 2009. 438 с.
108. Туркоман Т. Пять лет из двадцати пяти. Николаев: Б.и., 2013. 63 с.
109. Царенко А. И. Где мы родились, там и учились, затем трудились, когдагодились. Николаев: ЧП Шамрай, 2005. 103 с.
110. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. Николаев: УГМТУ, 1995. 241 с. ; Бугаенко Б. А., Галь А. Ф. По волнам времени...: история николаевского кораблестроения и кораблестроительного образования в личностях и событиях. Николаев: НУК, 2010. 424 с. ; Горбуров Е. Г., Горбуров К. Е. Анатолий Ганькевич. Герой своего времени. (Неизвестные и забытые страницы биографии). Николаев: Изд-во Шамрай П.Н., 2011. 112 с. ; Горбуров Е. Г., Горбуров К. Е. Владимир Андрианов – великий корабел. Николаев: Изд-во Шамрай П. Н., 2012. 163 с. ; Завод «Экватор». Страницы истории / В. Х. Ромашкан и др. Николаев: Атолл, 2003. 222 с. ; Николаевские газотурбинные двигатели и установки. История создания / Под общ. ред. В. И. Романова. Николаев: Юг-Информ, 2005. 303 с. ; НПО «Машпроект» 40 лет: Крат. история предприятия / О. Г. Жирицкий и др.; Под ред. В. И. Романова. Николаев, 1994. 191 с. ; Рожденный в краю корабельном : История становления и развития Черноморского судостроительного завода / Л. А. Плясков, Л. М. Кучеренко, А. Д. Царенко и др. Киев: Компьютерные системы, 1997. 398 с. ; Турбинисты: 40-летию образованию производственного объединения «Заря» по изготовлению газовых турбин посвящается / под ред. В. М. Куйбаря. Николаев, 1993. 222 с. ; Чумаков И. Р., Яценко А. К. «Океан»: Слово о заводе. Одесса: Маяк, 1991. 181 с.

111. Богомоллов Н. Ф. Вознесенск: историко-краеведческий очерк с древнейших времён до наших дней. Николаев, 2009. 170 с.
112. Войтенко В. На три держави півень тут співав... місто Первомайськ та Первомайський район Миколаївської області. Первомайськ, 2007. 185 с.
113. Заковоротный Д. И. Это было недавно, это было давно... Николаев: Издательство Ирины Гудым, 2011. 304 с.
114. Соболь П. І. Нариси історії Миколаївщини ХХ століття. Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. Петра Могили, 2005. 155 с.
115. Шитюк М. М.: 1) Масові репресії проти населення Півдня України в 20–50-ті роки ХХ століття. Київ: ТЕТРА, 2000. 550 с. ; Миколаївщина в серпні 1991 р. *Краєзнавчий альманах*. Миколаїв, 2006. №1. С. 137–149. ; Військовополонені Німеччини і країн-сателітів у відновленні повоєнного Миколаєва в 1944–1949 роках. *Науковий вісник МНУ імені В. О. Сухомлинського*. Вип. 3.31. Історичні науки. Миколаїв, 2011. С. 132–145.
116. Шкварець В. П., Мельник М. Ф. Миколаївщина: погляд крізь століття. Нарис історії. Миколаїв, 1994. 386 с. ; Шкварець В. П., Є. Г. Горбуров, К. Є. Горбуров Повоєнна та сучасна Миколаївщина. Монографічне історико-краєзнавче дослідження. Миколаїв: Шамрай, 2008. 300 с.
117. Історія рідного краю : Миколаївщина / М. М. Шитюк (кер. авт. кол.), О. О. Баковецька, Н. М. Буглай та ін. Миколаїв: Іліон, 2015. 628 с. ; Миколаївщина в новітній історії / під заг. ред. М. М. Шитюка. Миколаїв: Вид-во ПП Шамрай, 2007. 280 с. ; Миколаївщина: літопис історичних подій / під заг. ред. М. М. Шитюка. Херсон: Олді-плюс, 2002. 712 с.
118. Калкутіна Н. В. Участь військовополонених Німеччини та її союзників у повоєнній відбудові Південної України (1944–1950 рр.) : дис. ... кандидата іст. наук : 07.00.01. Миколаїв, 2015. 265 с.

119. Кириленко А. О. Південна Україна в період хрущовської «відлиги» (1953–1964 рр.) : дис. ... кандидата іст. наук : 07.00.01. Миколаїв, 2016. 246 с.
120. Павленко Ю. О. Миколаївщина в другій половині 60-х – на початку 90-х років ХХ ст. : дис. ... кандидата іст. наук : 07.00.01. Миколаїв, 2017. 255 с.
121. Усиков О. О.: 1) Початок відбудови промисловості Миколаївщини (1944–1945 рр.). *Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського*. Історичні науки: збірник наукових праць / за ред. проф. Миколи Шитюка. № 2 (44), листопад 2017. Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2017. С. 173–178. ; 2) Відбудова промисловості Миколаївщини в 1944–1950 рр. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: ЗНУ, 2017. Вип. 49. С. 53–55. ; 3) Розвиток промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр.: історіографія проблеми. *Вісник Луганського національного університету імені Тараса Шевченка*. Історичні науки. 2017. № 9 (314). С. 95–103. 4) Промислова сфера Миколаївської області в другій половині 1980-х – на початку 1990-х рр. *Вісник Маріупольського державного університету*. Серія: Історія. Політологія. Збірник наукових праць. Вип. 20. 2017. С. 149–155. ; 5) Промисловість Миколаївщини у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. *Емінак: науковий щоквартальник*. 2018. № 1 (21) (січень–березень). Т. 3. С. 78–83.
122. Винар Б.: 1) Розвиток української легкої промисловості. Денвер : Зарево, 1955. 30 с. ; 2) Економічний колоніалізм в Україні. Париж: Націоналістичне вид-в в Європі, 1958. 186 с. ; 3) Українська промисловість. Студія Советського колоніалізму. Париж-Нью-Йорк-Мюнхен: Перша Українська друкарня у Франції, 1964. 397 с. ; 4)

- Матеріали до історії економічних дослідів на еміграції (1919–1964). Мюнхен-Нью-Йорк, 1965. 115 с.
123. Кононенко К.: 1) Колоніальний визиск – основа совєтської індустріалізації. Нью-Йорк: Пролог, 1965. 29 с. ; Україна і Росія. Соціально-економічні підстави української національної ідеї. 1917–1960. Мюнхен: УТГІ, 1965. 535 с.
 124. Коропецький І. С. Дещо про минуле, недавнє минуле та сучасне української економіки. Київ: Либідь, 1995. 240 с.
 125. Майстренко І. Кризові процеси в совєтській економіці. Мюнхен, 1955. 123 с.
 126. Соловей Д.: 1) Політика ЦК КПСС у плануванні розвитку промисловости та промислових кадрів на Україні. Нью-Йорк: Пролог, 1960. 108 с. ; 2) Фінансовий визиск України. Детройт: Вільна Україна, 1965 58 с.
 127. Верт Н. История советского государства. 1900–1991. М., 1992. 487 с.
 128. Dunmore T.: 1) Soviet politics, 1945–1953. L., Basingstoke, 1984. 428 p. ; 2) The Stalinist command economy. The Soviet state apparatus and economic policy 1945–1953. L., 1980. 318 p.
 129. Nove A.: 1) An economic history of the U.S.S.R. 1917–1991. N.Y.; Penguin Books USA Ink., 1992. 483 p. ; 2) The Soviet economic system. L., 1977. 362 p. ; 3) The structure of the Soviet state. The economy // An introduction to Russian history / Ed. by R. Auty and D. Obolensky. Cambridge, 1976. P. 129–141.
 130. Боффа Дж.: 1) История Советского Союза. Т. 2. Москва, 1994. 382 с. ; 2) От СССР к России. История неоконченного кризиса. 1964–1994. Москва, 1996. 411 с.
 131. Усиков О. О. Розвиток промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр.: історіографія проблеми. *Вісник Луганського національного*

університету імені Тараса Шевченка. Історичні науки. 2017. № 9 (314). С. 95–103.

132. Kelley D. R. Soviet politics from Brezhnev to Gorbachev. N. Y. et al., 1987. 362 p.
133. Волынцев В. А. Экономическая политика СССР в 1945–1953 гг. и её влияние на уровень жизни населения страны : дис. ... кандидата ист. наук : 07.00.02. Москва, 2002. 175 с.
134. Дрындин В. Л. Попытки реформирования аграрной и промышленной сфер РФ (1953–1964 гг.) в контексте специфики отечественной истории : дис. ... доктора ист. наук : 07.00.02. Оренбург, 2004. 464 с.
135. Зубкова Е. Ю.: 1) Общество и реформы 1945–1964. М.: Россия молодая, 1993. 200 с. ; 2) Послевоенное советское общество: политика и повседневность. 1945–1953. Москва: РОССПЭН, 1999. 229 с.
136. Касьянов В. С. Политика реформ во второй половине пятидесятых – первой половине шестидесятых годов: историко-политический анализ : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.01 «История общественных движений и политических партий». Москва, 1992. 21 с.
137. Лейбович О.: 1) Реформа и модернизация в 1953–1964 гг. Пермь: Изд-во Пермского ун-та, 1993. 182 с. ; 2) Реформы 1953–1964 гг. в контексте отечественной модернизации : автореф. дис. на соискание уч. степени д-ра ист. наук : спец. 23.00.01 «Теория и история политической науки». Екатеринбург, 1995. 43 с.
138. Пыжиков А.: 1) Амплитуда экономического развития СССР (1953–1964 гг.). *Вопросы экономики. 2002. №4. С. 136–145.* ; 2) Управленческая реформа начала 1960-х годов. *Вопросы экономики. 2003. №9. С. 62–76.* 3) От «диктатуры пролетариата» к «общенародному государству». *Вопросы истории. 2003. №12. С. 107–113.*

139. Усиков О. О. Теоретико-методологічний інструментарій дослідження промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр. *Пріоритетні напрями розвитку суспільних наук у XXI столітті: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Херсон, 16–17 березня 2018 р.). Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 57–60.
140. Історія рідного краю : Миколаївщина. С. 431.
141. Проблеми історії та сучасного стану науки Української держави: Зб. наук. пр. – Т.1. Історичні дисципліни та українознавство / Ред. кол.: Л.І. Семко (гол.) та ін. – Миколаїв; Одеса: ТОВ ВІД, 2002. – 411 с.
142. ДАМО. Ф. Р-992. Оп. 12. Спр. 30. 368 арк. [Переписка с Советом Министров УССР о выделении средств на промышленное и жилищное строительство, подготовке квалифицированных рабочих для промышленных предприятий, использовании жилья для переселенцев и другим вопросам, 23 июня – 31 июля 1944 г.].
143. Усиков О. О. Початок відбудови промисловості Миколаївщини (1944–1945 рр.). *Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського. Історичні науки: збірник наукових праць* / за ред. проф. Миколи Шитюка. № 2 (44), листопад 2017. Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2017. С. 173–178.
144. Николаевщина социалистическая: Документы и материалы (1946–1980). С. 13.
145. Усиков О. О. Відбудова промисловості Миколаївщини в 1944–1950 рр. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: ЗНУ, 2017. Вип. 49. С. 53–55.
146. ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 23. ч. 1. Спр. 1299. 51 арк. [Інформація на ім'я тов. Хрущова про стан промисловості, транспорту та комунального господарства м. Одеси, м. Миколаєва та Миколаївської області (10 квітня 1944 р. – 13 квітня 1944 р.)].
147. Проблеми історії та сучасного стану науки Української держави. С. 90.

148. Буяк Б. Б. Розвиток промислової сфери в західних областях Української РСР упродовж 1944 – 50-х років. (На матеріалах Дрогобицької, Львівської, Станіславської, Тернопільської областей) : дис. ... кандидата іст. наук : 07.00.01. Тернопіль, 2001. 258 с.
149. Бажан О. Г. Особливості відбудовчого періоду в Українській РСР у другій половині 40-х – на початку 50-х років ХХ ст. Там само. С. 20.
150. Нариси історії Миколаївської обласної партійної організації (1897–1968 рр.). С. 295.
151. Каткова З. Наближаючи день Перемоги. *Південна правда*. 1984. 19 квітня. С. 2.
152. Нариси історії Миколаївської обласної партійної організації (1897–1968 рр.). С. 296.
153. Носиков Ю. В. Відбудова закладів культури, освіти та охорони здоров'я в 1943–1945 рр. (За матеріалами Миколаївської, Запорізької та Херсонської областей). *Укр. іст. журн.* 1972. №5. С. 66–72.
154. Носиков Ю. В. З історії відбудови народного господарства України в 1943–1945 рр. (За матеріалами Миколаївської, Запорізької та Херсонської обл.). *Укр. іст. журн.* 1971. №7. С. 46–53.
155. ЦДАВО України. Ф. Р-2. Оп. 7. Т. 1. Спр. 3105. 20 арк. [Матеріали з питань організованого набору робітників для потреб окремих галузей народного господарства Української РСР та про використання військовополонених для роботи на окремих об'єктах (листи, довідки тощо) (8 березня 1946 р. – 3 грудня 1946 р.)].
156. ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 23. ч. 1. Спр. 981. 11 арк. [Постанова РНК УРСР, бюро обкомів КП(б)У і листування з питань розміщення і використання на роботі військовополонених (6 травня 1944 р. – 11 жовтня 1944 р.)].

157. ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 23. ч. 1. Спр. 982. 13 арк. [Доповідна записка та довідки про стан і розміщення таборів військовополонених (26 лютого 1944 р. – 19 вересня 1944 р.)].
158. ЦДАВО України. Ф. Р-2. Оп. 7. Т. 1. Спр. 3126. 102 арк. [Довідки про природний рух населення за першу половину 1946 року по УРСР, про використання військовополонених на роботах у промисловості (1946 р.)].
159. ДА МВС України. Ф. 83. Оп. 1. Спр. 228. 54 арк. [Журнал дислокації таборів, спецшпиталів для військовополонених і робочих батальйонів інтернованих колишнього УПВ МВС УРСР за 1943-1951 роки (5 жовтня 1959 р. – 14 жовтня 1959 р.)].
160. Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : IX Миколаїв. обл. краєзнав. конф. С. 78.
161. Шитюк М. М. Військовополонені Німеччини і країн-сателітів у відновленні повоєнного Миколаєва в 1944–1949 роках. *Там само*. С. 137.
162. ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 23. ч. 1. Спр. 1986. 232 арк. [Річний звіт про роботу Миколаївського заводу № 445 ім. 61 комунара (3 січня 1946 р.)].
163. ДА МВС України. Ф. 5. Оп. 2. Спр. 178. 315 арк. [Доповідні записки, інформаційні матеріали про хід слідства і судового процесу над німецько-фашистськими загарбниками – учасниками звірств і злочинів у м.м. Києві та Миколаєві. Т. 2 (9 грудня 1945 р. – 16 січня 1946 р.)].
164. Шитюк Н. Плен: трагедия жизни. *Южная правда*. 2003. 17 июля. С. 4–5.
165. Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : IX Миколаїв. обл. краєзнав. конф. С. 80.
166. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 79.

167. Войтенко В. На три держави півень тут співав... місто Первомайськ та Первомайський район Миколаївської області. С. 12.
168. Історія рідного краю : Миколаївщина. С. 449.
169. Горбенко Є. Трудовий героїзм комунарівців. *Південна правда*. 1945. 1 січня. С. 3.
170. Носиков Ю. В. 3 історії відбудови народного господарства України в 1943–1945 рр. (За матеріалами Миколаївської, Запорізької та Херсонської обл.). *Там само*. С. 49.
171. Кац Р. С., Златопольская О. П., Смирнов А. И. Черноморский судостроительный. 1898–1972. С. 241.
172. Дорохов І. Відбудовчі роботи на заводах кораблебудування. *Південна правда*. 1945. 5 жовтня. С. 2.
173. Заковоротный Д. Они возродили Николаев. *Вечерний Николаев*. 2006. 12 августа. С. 3.
174. Нариси історії Миколаївської обласної партійної організації (1897–1968 рр.). С. 299.
175. Кремінь Т.Д. Потік води живої: До 100-річчя заснування Миколаївського міського водопроводу (1906–2006 рр.). С. 102.
176. История советского рабочего класса. В 6-ти томах. Т. 4. Рабочий класс СССР в годы упрочения и развития социалистического общества 1945–1960 гг. С. 20.
177. Єсипенко Г. Промисловість Миколаївщини в новій сталінській п'ятирічці. *Південна правда*. 1947. 20 грудня. С. 2.
178. Земля в цвіту. Соціалістичні перетворення на Миколаївщині за 50 радянських років. С. 56.
179. Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х – середина 1950-х рр.). У 3-х ч. – Ч. 1-2. С. 323.
180. Гапоненко Г. Перші кроки відбудови. *Південна правда*. 1946. 9 травня. С. 2.

181. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 97.
182. ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 23. ч. 1. Спр. 1891. 60 арк. [Доповідна записка про відбудову народного господарства в Миколаївській області за 1945 рік (11 січня 1946 р.)].
183. Бажан О. Г. Особливості відбудовчого періоду в Українській РСР у другій половині 40-х – на початку 50-х років XX ст. С. 21.
184. Нариси історії Миколаївської обласної партійної організації (1897–1968 рр.). С. 305.
185. Гапоненко Г. Промышленность Николаевщины в первом году послевоенной сталинской пятилетки. *Бугская заря*. 1946. 22 декабря. С. 3.
186. Абікулов П. За високу продуктивність праці. *Південна правда*. 1946. 9 липня. С. 3.
187. Бекренъов І. Відродимо колишню славу Миколаївщини. *Південна правда*. 1947. 22 березня. С. 2.
188. Годович А. Використати всі можливості. *Південна правда*. 1947. 19 лютого. С. 3.
189. ДАМО. Ф.-Р 992. Оп. 12. Спр. 32. 317 арк. [Переписка с Советом Министров УССР о ходе промышленного, гражданского и кооперативного строительства, о работе предприятий и организаций торговли, состоянии рыболовства в области и другим вопросам, 4 января – 23 декабря 1947 г.].
190. Олександренко І. Історія акціонерного товариства «Миколаївський завод металоконструкцій». *Там само*. С. 61.
191. Горохов О. ТЕЦ введено в дію. *Південна правда*. 1948. 5 листопада. С. 2.
192. Волков М. Годы созидательного труда. *Бугская заря*. 1948. 28 марта. С. 2.

193. Шкварець В. П., Мельник М. Ф. Миколаївщина: погляд крізь століття. Нарис історії. С. 274.
194. Литвин В. М. Україна у першому повоєнному десятилітті (1946–1955). С. 125.
195. Грушко О. На повну потужність використовувати обладнання. *Південна правда*. 1948. 12 листопада. С. 2.
196. Гостєв І. Вірним курсом. *Південна правда*. 1967. 31 травня. С. 2.
197. ДАМО. Ф.-Р 992. Оп. 12. Спр. 4. 305 арк. [Переписка с Министерствами УССР о работе подведомственных им организаций и предприятий области, о выделении им дополнительных материалов и денежных средств и другим вопросам, 8 мая – 28 декабря 1949 г.].
198. Выборный П., Гуйван В., Журавель А. Имени 61 коммунара. С. 153.
199. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 37. 126 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 2 січня – 30 грудня 1950 р.].
200. Поступь Великого Октября: Из истории революционных и трудовых традиций советского рабочего класса Юга Украины. С. 134.
201. Історія міст і сіл Української РСР. В 26 т. Миколаївська область. С. 58.
202. Николаеву 200 лет. 1789–1989: Сборник документов и материалов. С. 252.
203. ДАМО. Ф.-Р 992. Оп. 12. Спр. 164. 225 арк. [Переписка с промышленными предприятиями области о выполнении народно-хозяйственных планов, об обеспечении материалами и другим вопросам, 8 января – 26 декабря 1950 г.].
204. Колєсов П. Майбутнє нашого порту. *Південна правда*. 1947. 25 лютого. С. 2.

205. Колесниченко В. Промышленность Николаевщины в послевоенной пятилетке. *Бугская заря*. 1949. 20 сентября. С. 2.
206. Скларов В. Успехи трудящихся Николаевщины в послевоенной пятилетке в области промышленности. *Бугская заря*. 1951. 18 июля. С. 2.
207. Романцов В. О. Робітничий клас Української РСР (1946–1970 рр.). С. 11.
208. Богомолов Н.Ф. Вознесенск: историко-краеведческий очерк с древнейших времён до наших дней. С. 126.
209. Климова Л. Итоги первых послевоенных пятилеток на Николаевщине. *Южная правда*. 2007. 13 сентября. С. 3.
210. ДАМО. Ф.-Р 992. Оп. 12. Спр. 841. 255 арк. [Переписка с Госпланом СССР, Госпланом УССР и Николаевской областной плановой комиссией о выполнении государственных планов, о выделении дополнительных капиталовложений, 6 января – 28 июля 1951 г.].
211. История социалистической экономики СССР. В 7-ми т. Т. 6. Восстановление народного хозяйства СССР. Создание экономики развитого социализма. 1946–начало 1960-х годов / В. А. Виноградов, Ю. Ф. Воробьев, И. А. Гладков и др. Москва: Наука, 1980. 601 с.
212. Винар Б. Українська промисловість. Студія СРСРського колоніалізму. С. 288.
213. Коропецький І. С. Дещо про минуле, недавнє минуле та сучасне української економіки. С. 47.
214. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 98.
215. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 44. 110 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на

виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 2 січня – 30 грудня 1957 р.].

216. Рожденный в краю корабельном: История становления и развития Черноморского судостроительного завода. С. 119.
217. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 98.
218. Кац Р. С., Златопольская О. П., Смирнов А. И. Черноморский судостроительный. 1898–1972. С. 247.
219. Плясков Л. А., Безвиконный В. Д. Черноморский судостроительный: годы становления, развития, ускорения. *Там само*. С. 50.
220. Заковоротный Д. И. Это было недавно, это было давно... С. 202.
221. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 44 // Там само. Арк. 89.
222. Бабич В.В. Город Святого Николая и его авианосцы. С. 11.
223. Бабич В.В. Там же. С. 557.
224. Бабич В.В. Там же. С. 565.
225. Царенко А. И. Где мы родились, там и учились, затем трудились, когда годились. С. 10.
226. Царенко А. И. Там же. С. 12.
227. Чумаков И. Р., Яценко А. К. «Океан»: Слово о заводе. С. 13.
228. Чантурия Н.В. Океановцы. *Там же*. С. 12.
229. ДАМО. Ф. Р-4706. Оп. 3. Спр. 273. 284 арк. [Листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, з науково-дослідницькими організаціями і підприємствами про впровадження нової техніки та нових видів продукції, звіти з основної діяльності заводу, 15 березня – 29 грудня 1951 р.].
230. Чумаков И. Р., Яценко А. К. «Океан»: Слово о заводе. С. 19.
231. ДАМО. Ф. Р-4706. Оп. 3. Спр. 277. 217 арк. [Листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, з науково-дослідницькими організаціями і підприємствами про впровадження

нової техніки та нових видів продукції, звіти з основної діяльності заводу, 11 січня – 28 грудня 1955 р.].

232. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 99.
233. Николаевские газотурбинные двигатели и установки. История создания. С. 11.
234. ДАМО. Ф. Р-4689. Оп. 4. Спр. 50. 159 арк. [Накази Міністерства суднобудівної промисловості СРСР, накази генерального директора з основної діяльності, протоколи випробувань виготовлення продукції серійного виробництва, 5 січня – 20 жовтня 1950 р.].
235. Заковоротный Д. И. Это было недавно, это было давно... С. 206.
236. Чудесный сплав: Документы и материалы из истории дружественных связей трудящихся Николаевщины с трудящимися братских советских республик (1917–1977 гг.). С. 143.
237. Заковоротный Д. И. Это было недавно, это было давно... С. 217.
238. Васильев В. В. Помощь рабочего класса колхозному крестьянству в подъёме сельского хозяйства. С. 103.
239. Кремінь Т.Д. Потік води живої: До 100-річчя заснування Миколаївського міського водопроводу (1906–2006 рр.). С. 107.
240. Кремінь Т.Д. Там само. С. 117.
241. Шестаков В. А. Социально-экономическая политика советского государства в 1950-е – середине 1960-х годов. С. 251.
242. Кульчицький С. Червоний виклик. Історія комунізму в Україні від його народження до загибелі. Книга 3. С. 175.
243. Баран В. К. Україна: новітня історія (1945–1991 рр.). С. 238.
244. Баран В. К., Даниленко В. М. Україна в умовах системної кризи (1946–1980-і рр.). С. 98.
245. Колбанцева Р. Электрификация на Николаевщине. *Бугская заря*. 1957. 10 октября. С. 2.

246. Мельникова В. У післявоєнні роки. *Південна правда*. 1957. 5 апреля. С. 2.
247. ЦДАВО України. Ф. Р-2. Оп. 9. Т. 3. Спр. 3087. 206 арк. [Списки промислових підприємств, будівельних і проектних організацій союзно-республіканського і місцевого підпорядкування Одеського, Сталінського, Станіславського, Харківського і Херсонського економічно-адміністративних районів. 1957 р.].
248. ЦДАВО України. Ф. Р-2. Оп. 9. Т. 3. Спр. 3087 // Там само. Арк. 83.
249. Николаевские газотурбинные двигатели и установки. История создания. С. 286.
250. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 114.
251. ДАМО. Ф. Р-4689. Оп. 4. Спр. 60. 211 арк. [Накази Міністерства суднобудівної промисловості СРСР, накази генерального директора з основної діяльності, протоколи випробувань виготовлення продукції серійного виробництва, 3 січня – 25 грудня 1957 р.].
252. ДАМО. Ф. Р-4689. Оп. 4. Спр. 61. 284 арк. [Накази Міністерства суднобудівної промисловості СРСР, накази генерального директора з основної діяльності, протоколи випробувань виготовлення продукції серійного виробництва, 5 січня – 27 грудня 1958 р.].
253. НПО «Машпроект» 40 лет: Крат. история предприятия. С. 15.
254. Златопольская О. М., Люлковский Ш. С., Парубец Н. Г. Славные традиции николаевских судостроителей. *Там же*. С. 61.
255. ДАМО. Ф. Р-577. Оп. 4. Спр. 521. 217 арк. [Накази міністерства суднобудівної промисловості СРСР, листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, звіти про виконання плану розвитку та впровадження нової техніки, акти про здачу в експлуатацію закінчених об'єктів, 3 січня – 29 грудня 1958 р.].

256. ДАМО. Ф. Р-4706. Оп. 3. Спр. 289. 273 арк. [Листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, з науково-дослідницькими організаціями і підприємствами про впровадження нової техніки та нових видів продукції, звіти з основної діяльності заводу, 5 січня – 29 грудня 1967 р.].
257. Чантурия Н.В. Океановцы. *Там же*. С. 12.
258. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 114.
259. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. С. 135.
260. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Там же. С. 115.
261. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 47. 211 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 3 січня – 28 грудня 1958 р.].
262. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. С. 135.
263. Кац Р. С., Златопольская О. П., Смирнов А. И. Черноморский судостроительный. 1898–1972. С. 258.
264. Богомолов Н.Ф. Вознесенск: историко-краеведческий очерк с древнейших времён до наших дней. С. 131.
265. Соболев П.И. Нариси історії Миколаївщини ХХ століття. С. 104.
266. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 51. 291 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 4 січня – 27 грудня 1962 р.].
267. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 51 // Там само. Арк. 75.

268. Рожденный в краю корабельном: История становления и развития Черноморского судостроительного завода. С. 50.
269. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 55. 284 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 3 січня – 28 грудня 1965 р.].
270. Рожденный в краю корабельном: История становления и развития Черноморского судостроительного завода. С. 121.
271. Климова Л. Николаевщина в 60-х – первой половине 80-х годов XX столетия. *Южная правда*. 2007. 15 сентября. С. 2.
272. ДАМО. Ф. Р-2. Оп. 8. Т. 4. Спр. 8596. 117 арк. [Матеріали про роботу підприємств місцевої промисловості Миколаївської області. 15 січня – 19 грудня 1960 р.].
273. Нариси історії Миколаївської обласної партійної організації (1897–1968 рр.). С. 359.
274. Литвин В. М. Україна у другому повоєнному десятилітті (1956-1965). С. 128.
275. Андріанов В. М. По шляху науково-технічного прогресу. *Комуніст України*. 1969. №12. С. 48–49.
276. В труде, как в бою (из истории социалистического соревнования на николаевских судостроительных заводах 1920–1972 гг.). Сборник документов и материалов. С. 260.
277. Очерки истории Николаевской областной партийной организации. С. 239.
278. ДАМО. Ф. Р-2. Оп. 8. Т. 4. Спр. 8917. 142 арк. [Матеріали про роботу підприємств місцевої промисловості Миколаївської області. 11 січня – 27 грудня 1964 р.].

279. ДАМО. Ф. Р-992. Оп. 12. Спр. 51. 184 арк. [Переписка с Советом Министров СССР и Советом Министров УССР, союзными и республиканскими министерствами и ведомствами о работе предприятий судостроительной, машиностроительной и энергетической промышленности области, 12 января – 24 декабря 1965 г.].
280. Агаджанян А. Г. Исторический опыт разработки и реализации экономической политики СССР и Российской Федерации (1945-1999 гг.) : дис. ... доктора ист. наук : 07.00.02. М., 2006. 486 с.
281. Ветров І. Г. Відбудовний період в Україні: політичні, соціально-економічні, морально-психологічні чинники і тогочасні виклики. *Гілея. Історичні науки. Філософські науки. Політичні науки*. К. : Вид-во НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2012. Вип. 56 (№ 1). С. 155–166.
282. Кислинська С. А. Відбудова промисловості півдня України в період першої повоєнної п'ятирічки. *Там само*. С. 87.
283. Баран В. К. Україна: новітня історія (1945–1991 рр.). С. 50.
284. Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х – середина 1950-х рр.). У 3-х ч. – Ч. 1-2. С. 309.
285. Повоєнна Україна... С. 321.
286. Агаджанян А. Г. Исторический опыт разработки и реализации экономической политики СССР и Российской Федерации (1945-1999 гг.). С. 75.
287. Климова Л. Итоги первых послевоенных пятилеток на Николаевщине. *Там само*. С. 3.
288. ЦДАВО України. Ф. Р-2. Оп. 9. Т. 2. Спр. 1401. 142 арк. [Листування з Міністерством кораблебудівної промисловості про покращення комунального і культурно-побутового обслуговування населення м. Миколаєва. 1951]
289. Історія міст і сіл Української РСР. В 26 т. Миколаївська область. С. 59.

290. Баран В. К. Україна: новітня історія (1945–1991 рр.). С. 156.
291. ЦДАГО України. Ф. 7. Оп. 5. Спр. 486. 11 арк. [Листи секретарів ЦК ЛКСМУ секретарям обкомів КП(б)У про стан матеріально-побутових умов молодих робітників промислових підприємств, 1950 р.].
292. Усиков О. О. Становище робітників Миколаївщини в період повоєнної відбудови (1944–1965 рр.). *Історія, проблеми та необхідні умови становлення громадянського суспільства в Україні: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Львів, 26–27 січня 2018 р.). Львів: ГО «Львівська фундація суспільних наук», 2018. С. 80–84.
293. ЦДАГО України. Ф. 7. Оп. 5. Спр. 721. 89 арк. [Листи секретарів ЦК ЛКСМУ секретарям обкомів ЛКСМУ про факти грубого порушення законів про охорону праці, 1950 р.].
294. Реабілітовані історією. Миколаївська область. Книга 3. Київ–Миколаїв: Світогляд, 2007. 655 с.
295. Баранова В. И. Исторический опыт разработки и реализации социальной политики СССР в 1953-1991 гг. : дис. ... доктора ист. наук : 07.00.02. Москва, 2005. 439 с.
296. Баранова В. И. Исторический опыт разработки и реализации социальной политики СССР в 1953-1991 гг. С. 49.
297. ДАМО. Ф. П-7. Оп. 5. Спр. 318. 264 арк. [Постанови ЦК КПУ, довідки та інформації адміністративного відділу обкому партії про заходи щодо зміцнення соціалістичної законності і правопорядку, боротьби з розкраданням і розтратами державного майна, спекуляцією, злочинністю, зловживанням службовим становищем, про роботу обласної прокуратури і обласного управління юстиції, 1963 р.].
298. Соціальні трансформації в Україні: пізній сталінізм і хрущовська доба. С. 315.

299. Бажан О. Зростання невдоволення серед українського робітництва як один з факторів формування опозиції радянському тоталітаризму в 60–80-х рр. (на матеріалах Півдня України). *Там само*. С. 35.
300. Історія Півдня України від найдавніших часів до сучасності: проблеми національного, політичного, соціального, економічного, технічного, правового, релігійного та культурного розвитку. С. 208
301. Ніколаєв І. Є. Про викриття органами державної безпеки студентського угруповання в Миколаївському державному суднобудівному інституті // Український Південь у контексті вітчизняної історії: матеріали науково-практичної конференції, присвяченої 70-річчю утворення Миколаївської області. Миколаїв–Одеса: ТОВ ВіД, 2008. С. 157.
302. Миколаївщина: літопис історичних подій. С. 468.
303. ДАМО. Ф. Р-992. ОП. 12. Спр. 44. 127 арк. [Переписка с Николаевским горисполкомом о выполнении народнохозяйственных планов, о работе учреждений и предприятий народного образования, здравоохранения, культуры и бытового обслуживания населения, 5 января – 23 декабря 1961 г.].
304. Усиков О. О. Відтворення робітничих кадрів на Миколаївщині в другій половині 1950-х – першій половині 1960-х рр. *Суспільні науки: сучасні тенденції та фактори розвитку*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 19–20 січня 2018 р.). Одеса: ГО «Причорноморський центр досліджень проблем суспільства», 2018. С. 36–40.
305. Миколаївщина: літопис історичних подій. С. 472.
306. Романцов В. О. Робітничий клас Української РСР (1946–1970 рр.). С. 72.
307. Романцов В. О. Там само. С. 72.
308. ДАМО. Ф. Р-992. Оп. 12. Спр. 49. 207 арк. [Переписка с Министерствами УССР о работе подведомственных им организаций и

- предприятий области, о выделении им дополнительных материалов и денежных средств и другим вопросам, 8 января – 27 декабря 1964 г.].
309. Кульчицкий С. Червоний виклик. Історія комунізму в Україні від його народження до загибелі. Книга 3. С. 253.
310. Баран В. К. Україна: новітня історія (1945–1991 рр.). С. 253.
311. Народное хозяйство Николаевской области. Статистический сборник. С. 9.
312. Народное хозяйство Николаевской области за годы восьмой и девятой пятилеток. Статистический сборник. С. 7.
313. Николаевщина в цифрах: Краткий статистический сборник. С. 11.
314. Багров Н. В., Градов Г. А. Проблемы развития и размещения производительных сил Северного Причерноморья. С. 126.
315. Очерки истории Николаевской областной партийной организации. С. 256.
316. Історія міст і сіл Української РСР. В 26 т. Миколаївська область. С. 63.
317. ДАМО. Ф. Р-577. Оп. 10. Спр. 591. 283 арк. [Накази міністерства суднобудівної промисловості СРСР, листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, звіти про виконання плану розвитку та впровадження нової техніки, акти про здачу в експлуатацію закінчених об'єктів, 3 січня – 28 грудня 1966 р.].
318. Максанчук Ф. П. Режим экономии – важное условие повышения эффективности общественного производства. *Там же*. С. 19–20.
319. Кац Р. С., Златопольская О. П., Смирнов А. И. Черноморский судостроительный. 1898–1972. С. 335.
320. Коваленко В. ЕОМ допомагає в управлінні. *Південна правда*. 1982. 12 серпня. С. 3.
321. История советского рабочего класса. В 6-ти томах. – Т. 5. Рабочий класс СССР на новом этапе развития социалистического общества 1961-1970 гг. С. 52.

322. ДАМО. Ф. Р-577. Оп. 10. Спр. 630. 252 арк. [Накази міністерства суднобудівної промисловості СРСР, листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, звіти про виконання плану розвитку та впровадження нової техніки, акти про здачу в експлуатацію закінчених об'єктів, 5 січня – 27 грудня 1969 р.].
323. Выборный П., Гуйван В., Журавель А. Имени 61 коммунара. С. 177.
324. Ганькевич А. Б., Шершнева В. Н. Маршруты дружбы корабелов. С. 37.
325. Полтаруха П. В., Канаев И. М., Кузьменко Б. П. Верный компас корабелов. С. 82.
326. Рожденный в краю корабельном : История становления и развития Черноморского судостроительного завода. С. 139.
327. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 68. 217 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 3 січня – 27 грудня 1967 р.].
328. Ганькевич А. Б. Безсмертя славних традицій. *Комуніст України*. 1969. №12. С. 47–48.
329. НПО «Машпроект» 40 лет: Крат. история предприятия. С. 20.
330. Сикваров А.Н. Рождённый флотом. С. 99.
331. Горбуров Е. Г., Горбуров К. Е. Владимир Андрианов – великий корабел. С. 21–22.
332. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 55 // Там само. Арк. 67.
333. Сикваров А.Н. Рождённый флотом. С. 223.
334. Макаров Ю. І. Авианосец. С. 40.
335. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 77. 219 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на

виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 3 січня – 27 грудня 1970 р.].

336. Бабич В.В. Город Святого Николая и его авианосцы. С. 19.
337. Бабич В.В. Там же. С. 24.
338. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 116.
339. ДАМО. Ф. Р-992. Оп. 12. Спр. 429. 75 арк. [Переписка с Советом Министров СССР и Советом Министров УССР, союзными и республиканскими Министерствами и ведомствами о работе предприятий судостроительной, машиностроительной и энергетической промышленности области, 5 января – 27 декабря 1968 г.].
340. Бабич В.В. Город Святого Николая и его авианосцы. С. 626.
341. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 77 // Там само. Арк. 86.
342. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 158.
343. ДАМО. Ф. Р-577. Оп. 10. Спр. 601. 246 арк. [Накази міністерства суднобудівної промисловості СРСР, листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, звіти про виконання плану розвитку та впровадження нової техніки, акти про здачу в експлуатацію закінчених об'єктів, 4 січня – 28 грудня 1968 р.].
344. ДАМО. Ф. Р-577. Оп. 10. Спр. 785. 212 арк. [Накази міністерства суднобудівної промисловості СРСР, листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, звіти про виконання плану розвитку та впровадження нової техніки, акти про здачу в експлуатацію закінчених об'єктів, 3 січня – 29 грудня 1975 р.].
345. Плясков Л. А., Кучеренко Л. М. Наш Черноморский 1897–1987. С. 167.
346. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 89. 258 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з

виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 4 січня – 28 грудня 1978 р.].

347. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. С. 159.
348. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф. По волнам времени...: история николаевского кораблестроения и кораблестроительного образования в личностях и событиях. С. 283.
349. ДАМО. Ф. Р-4706. Оп. 3. Спр. 371. 264 арк. [Листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, з науково-дослідницькими організаціями і підприємствами про впровадження нової техніки та нових видів продукції, звіти з основної діяльності заводу, 3 січня – 28 грудня 1982 р.].
350. Плясков Л. А., Кучеренко Л. М. Наш Черноморский 1897–1987. С. 155.
351. Усиков О. О. Історія миколаївського суднобудівного заводу «Океан» другої половини 1960-х – першої половини 1980-х рр. *Аркасівські читання: історичні дослідження на сучасному етапі розвитку гуманітарної науки: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (27–28 квітня 2018 р.).* Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2018. С. 174–176.
352. Чантурия Н.В. Океановцы. *Там же.* С. 13.
353. Корабельний район: минуле та сьогодення / Ред. кол.: В. І. Устенко, О. І. Ясько. Миколаїв: Вид-во Ірини Гудим, 2012. 182 с.
354. ДАМО. Ф. Р-578. Оп. 14. Спр. 97. 174 арк. [Накази директора заводу з основної діяльності та особового складу, накази заводоуправління з виробничих питань, договори з трестами, організаціями, фірмами на виконання замовлень, звіти з виробничо-фінансової діяльності, 3 січня – 29 грудня 1983 р.].

355. Рожденный в краю корабельном : История становления и развития Черноморского судостроительного завода. С. 121.
356. Андрейченко А. В. Гордость моя – НГЗ. С. 19.
357. ДАМО. Ф. Р-5884. Оп. 1. Спр. 109. 219 арк. [Накази Міністерства кольорової металургії СРСР, накази директора заводу з адміністративно-господарських питань, звіти з виробництва промислової продукції, звіти з основної діяльності, 3 січня – 23 грудня 1982р.].
358. ДАМО. Ф. Р-2088. Оп. 4. Спр. 62. 193 арк. [Листування з Міністерством суднобудівної промисловості, з Електромортрестом, виробничі програми підприємства, плани організаційно-технічних заходів, звіти з основної діяльності, 19 січня – 27 грудня 1974 р.].
359. Завод «Экватор». Страницы истории. С. 117.
360. Олександренко І. Історія акціонерного товариства «Миколаївський завод металоконструкцій». *Там само*. С. 62.
361. ДАМО. Ф. Р-992. Оп. 12. Спр. 1491. 212 арк. [Переписка с Министерствами СССР и УССР о строительстве Южно-Украинской атомной электростанции, об улучшении торгового обслуживания населения, о внедрении прогрессивных методов строительства и другим вопросам, 1 октября – 31 декабря 1974 г.].
362. Донской Д. Энергодар на Южном Буге. С. 25.
363. Тригуб О. Історія будівництва Південно-Української АЕС та м. Южноукраїнська // *Там само*. С. 5.
364. ДАМО. Ф. Р-992. Оп. 12. Спр. 1495. 263 арк. [Переписка с Президиумом Верховного Совета СССР и Президиумом Верховного Совета УССР, Советом Министров СССР и ЦК КПУ и Советом Министров Украины, союзными и республиканскими министерствами и ведомствами о планировании и выполнении народно-хозяйственных планов, выделении капиталовложений, оборудования и материалов для

реконструкции предприятий, строительства и другим вопросам, 3 января – 26 декабря 1974 г.].

365. На вахте завершающего: Сборник / Сост. В. К. Герасименко. Симферополь: Таврия, 1975. 104 с.
366. Горбуров Е. Г., Горбуров К. Е. Анатолий Ганькевич. Герой своего времени. (Неизвестные и забытые страницы биографии). Николаев: Изд-во Шамрай П.Н., 2011. 112 с.
367. Гурченков О. Резерви виробничої потужності. *Південна правда*. 1983. 6 липня. С. 3.
368. Розміщення продуктивних сил Української РСР / Ред. кол.: М. М. Паламарчук (відп. ред.) та ін. Київ: Наукова думка, 1969. 172 с.
369. Войтенко В. На три держави півень тут співав... місто Первомайськ та Первомайський район Миколаївської області. С. 83.
370. Ф. П-7. Оп. 5. Спр. 944. 279 арк. [Доповідні записки, інформації, звітні доповіді, статистичні зведення обкомів, райкомів партії, господарських органів про виконання підприємствами виробничих планів, здійснення капітального будівництва в промисловості, прискорення науково-технічного прогресу, удосконалення планування і економічного стимулювання у виробництві, підвищення ролі раціоналізаторського руху, винахідництва, розвиток підсобних господарств заводів, шефську допомогу колгоспам і радгоспам, забезпечення промисловості кваліфікованими кадрами, покращання умов праці на підприємствах, 2 січня 1964 р. – 13 серпня 1991 р.].
371. Туркоман Т. Пять лет из двадцати пяти. С. 4.
372. Усиков О. О. Промисловість Миколаївщини у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. *Емінак: науковий щоквартальник*. 2018. № 1 (21) (січень–березень). Т. 3. С. 78–83.
373. Кузьєв В.А. Роль робітничого класу в підвищенні трудової творчої активності трудівників села. *Там само*. С. 86.

374. ЦДАВО України. Ф. Р-2. Оп. 9. Т. 2. Спр. 1834. 218 арк. [Документи про роботу Комісії Президії Ради Міністрів УРСР з питань виробництва товарів широкого вжитку. 23 січня – 25 грудня 1979 р.].
375. ДАМО. Ф. Р-3194. Оп. 1. Спр. 114. 257 арк. [Накази та розпорядження Укрремтресту Українського об'єднання «Укрсільгосптехніка», Всесоюзного промислового об'єднання по створенню і виробництву машин для тваринницьких комплексів та ферм «Союзживмаш», накази директора з основної діяльності, протоколи виробничих і технічних нарад плани з виробництва продукції, 2 січня – 25 грудня 1979 р.].
376. Мельникова В., Шепель Р. Промисловість області в 1979 році. *Південна правда*. 1980. 29 січня. С. 3.
377. Нас зовёт пятилетка: сборник / Сост: С.В. Ратынская. – Одесса: Маяк, 1981. – 95 с.
378. Макаров Ю. І. Авианосец. С. 39.
379. Сикваров А.Н. Рождённый флотом. С. 107.
380. Наші досягнення: Миколаївщина в 11-й п'ятирічці. Цифри і факти. *Південна правда*. 1985. 22 листопада. С. 3.
381. Миколаївщина: літопис історичних подій. С. 497.
382. Кульчицький С. Червоний виклик. Історія комунізму в Україні від його народження до загибелі. Книга 3. С. 299.
383. ЦДАВО України. Ф. Р-2. Оп. 8. Т. 5. Спр. 11279. 238 арк. [Листування з Радою Міністерств Союзу СРСР про будівництво, реконструкцію, і роботу підприємств харчової промисловості в Українській РСР. 25 січня – 21 грудня 1984 р.].
384. ЦДАВО України. Ф. Р-2. Оп. 8. Т. 5. Спр. 11279 // Там само. Арк. 76.
385. Усиков О. О. Промислова сфера Миколаївської області в другій половині 1980-х – на початку 1990-х рр. *Вісник Маріупольського державного університету*. Серія: Історія. Політологія. Збірник наукових праць. Вип. 20. 2017. С. 149–155.

386. Малахова Л. Використовувати переваги госпрозрахунку. *Південна правда*. 1988. 27 грудня. С. 3.
387. НПО «Машпроект» 40 лет: Крат. история предприятия. С. 25.
388. ДАМО. Ф. Р-5650. Оп. 7. Спр. 168. 235 арк. [Накази Міністерства суднобудівної промисловості СРСР, розпорядження і накази з основної діяльності, звіти з капітальних вкладень і з фінансово-господарської діяльності, листування з Міністерством суднобудівної промисловості СРСР, 3 січня – 28 грудня 1988 р.].
389. НПО «Машпроект» 40 лет: Крат. история предприятия. С. 26.
390. ДАМО. Ф. Р-2088. Оп. 4. Спр. 93. 211 арк. [Листування з Міністерством суднобудівної промисловості, з Електромортрестом, виробничі програми підприємства, плани організаційно-технічних заходів, звіти з основної діяльності, 10 січня – 28 грудня 1986 р.].
391. Завод «Экватор». Страницы истории. С. 119.
392. Історія рідного краю : Миколаївщина. С. 494.
393. Макаров Ю.И. Вклад Черноморского завода в развитие судостроения. *Там же*. С. 5.
394. Городу Николаеву – 200 лет: О судостроительной промышленности города. *Там же*. С. 4.
395. Фирсов О. В. Контакты и контракты. *Правда Украины*. 1990. 21 марта. С. 3.
396. ДАМО. Ф. Р-3771. Оп. 10. Спр. 218. 175 арк. [Постанови і розпорядження Міністерства будівного, дорожнього і комунального машинобудування СРСР, накази директора з адміністративно-господарських питань, плани з праці, з виробництва продукції, 4 січня – 27 грудня 1988 р.].
397. ДАМО. Ф. Р-1015. Оп. 4. Спр. 289. 138 арк. [Накази і розпорядження директора, звіти з виробництва і собівартості продукції, 5 січня – 26 грудня 1988 р.].

398. Баранов М. Через сорок років. *Радянське Прибужжя*. 1991. 20 червня. С. 3.
399. Рашковецкий М. В Николаевском порту. *Моряк*. 1991. 21–27 ноябрю. С. 5.
400. Днепроовско-Бугский гидроузел: Строительство прекращено. *Правда Украины*. 1989. 3 февраля. С. 3.
401. ДАМО. Ф. Р-5672. Оп. 8. Спр. 174. 185 арк. [Накази Міністерства промисловості будівельних матеріалів УРСР, розпорядження та накази директора з адміністративно-господарських питань, листування з Міністерством промисловості будівельних матеріалів УРСР, звіти про виробничу та фінансово-господарську діяльність, 4 січня – 27 грудня 1987 р.].
402. Більше діла!: Економічний огляд. *Південна правда*. 1987. 18 серпня. С. 3.
403. Кудрич П. Поганого краще не робити. *Південна правда*. 1988. 5 квітня. С. 2.
404. Кульчицький С. Червоний виклик. Історія комунізму в Україні від його народження до загибелі. Книга 3. С. 306.
405. Матяш С. В. Воспроизводство квалифицированных рабочих кадров (социологический аспект исследования). С. 68.
406. Бернацький М. П. Участь робітників у суспільно-політичному житті Української РСР у 70-ті роки : дис. ... кандидата іст. наук : 07.00.01. Луганськ, 2003. 197 с.
407. Бернацький М. П. Там само. С. 76.
408. Агаджанян А. Г. Исторический опыт разработки и реализации экономической политики СССР и Российской Федерации (1945–1999 гг.). С. 359.
409. Історія Півдня України від найдавніших часів до сучасності: проблеми національного, політичного, соціального, економічного, технічного,

- правового, релігійного та культурного розвитку: Зб. наук. праць: У 3 ч. Ч. 2. С. 208.
410. Верменич Я. В. Південна Україна на цивілізаційному пограниччі. С. 367.
411. История социалистической экономики СССР. В 7-ми т. Т. 7. Экономика СССР на этапе развитого социализма (1960–1970-е годы) / В. А. Виноградов, Ю. Ф. Воробьев, И. А. Гладков и др. Москва: Наука, 1980. 718 с.
412. ДАМО. Ф. Р-2794. Оп. 4. Спр. 71. 238 арк. [Листування з Міністерством місцевої промисловості УРСР щодо поліпшення якості, розширення асортименту, реалізації продукції, впровадження у виробництво винаходів і раціоналізаторських пропозицій, капітального будівництва на підприємствах, 2 січня – 39 грудня 1970р.].
413. Усиков О. О. Промисловість Миколаївщини в 1965–1991 рр.: людський фактор розвитку. *Нове та традиційне у дослідженнях сучасних представників суспільних наук*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 2–3 лютого 2018 р.). Київ: ГО «Київська наукова суспільнознавча організація», 2018. С. 23–27.
414. Бриндуля М. Вони будуть першими. *Прибузький комунар*. 1987. 10 липня. С. 3.
415. Баран В. К. Україна: новітня історія (1945–1991 рр.). С. 369.
416. Антипенко И. Первые безработные. *Радянське Прибужжя*. 1991. 9 липня. С. 2.
417. Шитюк М., Горбуров Є. Миколаївщина в серпні 1991 р. *Там само*. С. 144.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Публікації у наукових фахових виданнях:

1. Усиков О. О. Початок відбудови промисловості Миколаївщини (1944–1945 рр.). *Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського*. Історичні науки: збірник наукових праць / за ред. проф. Миколи Шитюка. № 2 (44), листопад 2017. Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2017. С. 173–178.
2. Усиков О. О. Відбудова промисловості Миколаївщини в 1944–1950 рр. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: ЗНУ, 2017. Вип. 49. С. 53–55. **(Index Copernicus)**
3. Усиков О. О. Розвиток промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр.: історіографія проблеми. *Вісник Луганського національного університету імені Тараса Шевченка*. Історичні науки. 2017. № 9 (314). С. 95–103.
4. Усиков О. О. Промислова сфера Миколаївської області в другій половині 1980-х – на початку 1990-х рр. *Вісник Маріупольського державного університету*. Серія: Історія. Політологія. Збірник наукових праць. Вип. 20. 2017. С. 149–155. **(Index Copernicus)**
5. Усиков О. О. Промисловість Миколаївщини у другій половині 1960-х – першій половині 1980-х рр. *Емінак: науковий щоквартальник*. 2018. № 1 (21) (січень–березень). Т. 3. С. 78–83. **(Index Copernicus)**

Публікації, що додатково відображають результати дослідження:

1. Усиков О. О. Відтворення робітничих кадрів на Миколаївщині в другій половині 1950-х – першій половині 1960-х рр. *Суспільні науки: сучасні тенденції та фактори розвитку*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 19–20 січня 2018 р.). Одеса: ГО

«Причорноморський центр досліджень проблем суспільства», 2018. С. 36–40.

2. Усиков О. О. Становище робітників Миколаївщини в період повоєнної відбудови (1944–1965 рр.). *Історія, проблеми та необхідні умови становлення громадянського суспільства в Україні*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Львів, 26–27 січня 2018 р.). Львів: ГО «Львівська фундація суспільних наук», 2018. С. 80–84.

3. Усиков О. О. Промисловість Миколаївщини в 1965–1991 рр.: людський фактор розвитку. *Нове та традиційне у дослідженнях сучасних представників суспільних наук*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 2–3 лютого 2018 р.). Київ: ГО «Київська наукова суспільнознавча організація», 2018. С. 23–27.

4. Усиков О. О. Теоретико-методологічний інструментарій дослідження промисловості Миколаївщини в 1944–1991 рр. *Пріоритетні напрями розвитку суспільних наук у XXI столітті*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Херсон, 16–17 березня 2018 р.). Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 57–60.

5. Усиков О. О. Історія миколаївського суднобудівного заводу «Океан» другої половини 1960-х – першої половини 1980-х рр. *Аркасівські читання: історичні дослідження на сучасному етапі розвитку гуманітарної науки*: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (27–28 квітня 2018 р.). Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2018. С. 174–176.