

На правах рукописи



Косаренко Дмитрий Александрович

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА
В ОТЕЧЕСТВЕННОМ ВОЕННОМ
КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОМ
ПРОИЗВОДСТВЕ 1921–1941 гг.
(на материалах ленинградских предприятий)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Курск – 2022

Работа выполнена в ФГБОУ ВО «Курский государственный университет».

Научные руководители: доктор исторических наук, профессор ФГБОУ ВО «Курский государственный университет», Третьяков Александр Викторович; доктор исторических наук, доцент ФГБОУ ВО «Военно-космическая академия имени А.Ф. Можайского», Федулов Сергей Валентинович.

Официальные оппоненты:

Соловьев Дмитрий Николаевич, доктор исторических наук, доцент АНО ВО «Санкт-Петербургская юридическая академия», профессор кафедры теории и истории государства и права;

Гуринов Сергей Леонидович, доктор исторических наук ФГБОУ ВО «Воронежский государственный аграрный университет имени императора Петра I», доцент кафедры конституционного и административного права.

Ведущая организация филиал ФКОУ ВО Воронежский институт ФСИН России.

Защита состоится 23 сентября 2022 года в 17.00 на заседании диссертационного совета Д 999.217.03 Курского государственного университета по адресу: 305000, г. Курск, ул. Радищева, 33, конференц-зал.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте Курского государственного университета, www.kursksu.ru.

Автореферат разослан 19 августа 2022 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Салтык Галина Александровна

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования определена деятельностью руководства Российской Федерации, направленной на строительство нового, современного Военно-Морского Флота, потребность в котором вызвана агрессивной политикой, враждебно настроенных к России западных государств. Особенностью геополитического положения Российской Федерации является разобщение военно-морских театров, поэтому важная роль отводится военным кораблям основного океанского класса: авианесущим крейсерам (авианосцам) и тяжелым ракетным крейсерам. При этом корабли данных классов были построены в Советском Союзе еще в середине-конце 1980-х годов.

Определяющую роль в строительстве и оснащении Военно-Морского Флота играет судостроительная отрасль, которая находится в стадии восстановления после катаклизмов, вызванных «перестройкой» и последовавшими за ней маловразумительными реформами 1990-х годов. При этом черноморская и прибалтийская группы судостроительных заводов оказались за границей. В результате оставшиеся на территории России судостроительные предприятия могли осуществлять модернизацию и ремонт кораблей советской постройки, строить подводные лодки и военные корабли класса «фрегат», «корвет», ракетные и сторожевые корабли. Поэтому развитие судостроительной промышленности имеет важное стратегическое значение.

В аналогичном положении отечественная судостроительная отрасль и Военно-Морской Флот оказались после Гражданской войны и интервенции. В период 1920-х–1930-х годов был накоплен ценнейший опыт восстановления как народного хозяйства, так и судостроительной промышленности, что было естественным для национальной безопасности государства. Накопленный опыт позволил руководству СССР приступить к строительству современных линкоров типа «Советский Союз» и тяжелых крейсеров типа «Кронштадт» и «Севастополь».

Таким образом, актуальность избранной темы на современном этапе обусловлена необходимостью изучения и обобщения основных направлений деятельности руководства Советского Союза по использованию международного опыта в отечественном военном кораблестроительном производстве.

Объект исследования – деятельность руководства СССР по использованию международного опыта военного кораблестроительного производства.

Предмет исследования – направления и способы реализации международного производственного опыта на судостроительных предприятиях Ленинграда.

Хронологические рамки исследования (март 1921 года – июнь 1941 года) включают в себя важные исторические этапы. Начальные рамки обусловлены тем, что в марте 1921 года постановлением X съезда РКП (б) было принято решение: «...в связи с общим положением и материальными ресурсами Советской республики принять меры к возрождению и укреплению Красного военного Флота»¹. Решение данной проблемы зависело в первую очередь от возможностей отечественной судостроительной промышленности, которую следовало восстановить после Гражданской войны, интервенции и вывести ее на уровень мировых морских держав, что и было сделано в 1920-е–1930-е годы. В конце 1930-х годов отечественные судостроительные заводы могли строить корабли всех классов, поэтому при обсуждении «Большой судостроительной программы 1938 года» руководитель Советского Союза И.В. Сталин сказал наркому ВМФ Н.Г. Кузнецову: «По копейке соберем деньги, а построим»². Таким образом, были заложены в постройке четыре линкора типа «Советский Союз» («Советский Союз», «Советская Украина», «Советская Белоруссия», «Советская Россия») и тяжелые крейсера типа «Кронштадт» и «Севастополь».

Реализовать эту программу, рассчитанную до 1943 года, помешала Великая Отечественная война, начавшаяся 22 июня 1941 года, дата которой является конечными хронологическими рамками исследования.

Территориальные рамки исследования определяют предприятия военного кораблестроения г. Ленинграда. Исторически сложилось, что в городе на Неве был создан научно-технический и производственный кластер военного кораблестроения. Именно в нем были сконцентрированы ведущие судостроительные предприятия Советского Союза. Там же находились основные проектные и научно-исследовательские организации наркоматов Военно-Морского Флота и судостроительной промышленности. Здесь же находились ведущие ВУЗы страны кораблестроительного профиля, как гражданские, так и военные.

Данные обстоятельства и определяли ведущую роль Ленинградской судостроительной промышленности в развитии отечественного военного кораблестроения.

Степень изученности темы определяется, во-первых, закрытостью материала. Во-вторых, его узкой и специализированной направленностью. Только с открытием в 1990-е годы архивных источников появилась возможность более глубокого, беспристрастного и объективного исследования проблемы деятельности руководства СССР по использованию международного опыта в военном кораблестроении.

¹ Коммунистическая партия Советского Союза. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988) / КПСС; Ин-т Марксизма-Ленинизма при ЦК КПСС; Под общ. ред. А. Г. Егорова, К.М. Боголюбова. - 9-е изд., доп и испр. М., 1983. С. 378.

² Кузнецов Н.Г. Накануне. М., 1966. – С. 260.

В ходе проведения анализа историографии исследуемой проблемы выявлены два периода исследований.

Первый период 1917–1991 годы – период советской историографии.

В данный период в научных трудах, в первую очередь, отражалась важность скорейшего восстановления отечественной экономики после катаклизмов, вызванных Первой мировой, Гражданской войн и интервенции бывших союзников по блоку Антанта. О важности скорейшего восстановления отечественной экономической базы, в том числе и судостроительной, указывал 4 февраля 1931 года в своей речи на первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности руководитель СССР И.В. Сталин. Он отметил: «Мы отстали от передовых стран на 50–100 лет. Мы должны пробежать это расстояние в десять лет. Либо мы это сделаем, либо нас сомнут»³.

Характерными фундаментальными трудами данного периода являются исследования о самоотверженном труде советского народа по решению задач, поставленных лидером государства. При этом вопросы об использовании международного производственного опыта в отечественном производстве, экономическом, военно-техническом сотрудничестве и, в частности, военном судостроении не входили в круг рассматриваемых проблем или рассматривались лишь фрагментарно. К таким работам следует отнести труды В.Л. Александрова, М.А. Богданова, А.В. Вебера, Л.А. Кузнецова, Л.З. Лифшица, И.И. Ломакиной, П.И. Лященко, В.И. Плясунова, В.К. Фураева⁴.

История судостроительных предприятий Советского Союза отражена в работах В.Л. Александрова, А.В. Вебера, Л.З. Лифшица, В.И. Плясунова. Подготовленная коллективом авторов М.А. Богдановым, Л.А. Кузнецовым, А.В. Вебером и других под общей редакцией В.Л. Александрова к 300-летию Российского флота иллюстрированное издание «Адмиралтейские верфи. Корабли и годы. 1704–1925» основано на архивных материалах.

Важным и фундаментальным трудом, раскрывающим особенности экономического развития Советского Союза в исследуемый период, является научное издание П.И. Лященко «История народного хозяйства СССР». Показывая сложности и трудности в отечественном производстве, автор отмечает, что после Гражданской войны и интервенции вопрос о внешней торговле приобрел серьезную актуальность. Торговля с капиталистическими государствами могла дать Советскому Союзу недостающие и крайне необходимые средства производства⁵.

³ Сталин И.В. Сочинения. Т. 13. М., 1952. – С. 39.

⁴ Адмиралтейские верфи. Корабли и годы. 1704–1925 / М.А. Богданов, Л.А. Кузнецов, А.В. Вебер и др.; под общ. ред. В.Л. Александрова. СПб., 1996. 392 с.; Кузнецов К.А., Лифшиц Л.З., Плясунов В.И. Балтийский судостроительный 1856–1917. Т.1. Л., 1970., 559 с.; Лященко П.И. История народного хозяйства СССР. Т. 3. М., 1956. 643 с.; Фураев В.К. Советско-американские отношения. 1917-1939. М., 1964. 322 с.

⁵ Лященко П.И. История народного хозяйства СССР. Т. 3. М., 1956. 643 с.

В исследуемый период руководство Советского Союза всеми силами стремилось как к мирному существованию с капиталистическими государствами, так и к техническому сотрудничеству с ними. Например, исследование В.К. Фураева «Советско-американские отношения 1917-1939 гг.» посвящено деятельности руководства СССР по налаживанию политических, экономических и торговых связей с США⁶.

Об использовании опыта зарубежных специалистов на советских предприятиях повествуется в исследовании Г.Я. Тарле. В книге «Друзья страны Советов. Участие зарубежных трудящихся в восстановлении народного хозяйства СССР в 1920–1925 гг.»⁷.

О необходимости и путях достижения экономической независимости страны, о создании отечественной индустриально-технической базы, о привлечении иностранных концессий, технических консультациях и об итогах их реализации свидетельствует исследование советского историка В.И. Касьяненко⁸.

Следует отметить, что сложность рассмотрения исследуемой проблемой до 1991 года была очевидна из-за политических и идеологических ограничений, направленных на прославление советской экономической и промышленной базы. Архивные документы, свидетельствующие об использовании международного опыта в развитии отечественной промышленно-производственной базы, были недоступны для работы исследователей.

Второй период с 1991 – по настоящее время – постсоветский. В нем, благодаря открытию многих архивных источников, снятию политических клише раскрыты: деятельность руководства страны по созданию, становлению и развитию оборонно-промышленного комплекса. Отдельные аспекты данных проблем были освещены в исследованиях В.Н. Краснова, Н.С. Симонова, Е.В. Хохлова А.Н. Щербы⁹.

Особого внимания заслуживает монография Н.С. Симонова «Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление». В проведенном

⁶ Фураев В.К. Советско-американские отношения. 1917-1939. М., 1964. 322 с.

⁷ Тарле Г.Я. Друзья страны Советов. Участие зарубежных трудящихся в восстановлении народного хозяйства СССР в 1920 - 1925 гг. М., 1968. 271 с.

⁸ Касьяненко В.И. Завоевание экономической независимости СССР. 1917-1940 гг. М., 1972. 335 с.

⁹ Краснов В. Н. Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. М., 2004. 213 с.; Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М., 1996. 336 с.; Хохлов Е. В. Военная экономика СССР накануне и в годы Второй мировой войны. СПб., 2005. 282 с; Щерба А. Н. Военно-промышленный комплекс г. Ленинграда в тридцатые годы. Дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. СПб., 1996. 184 с.; Щерба А. Н. Роль военной промышленности Ленинграда в укреплении обороноспособности СССР в 20-30 годы. Дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02. СПб., 1999. 416 с.; Щерба А. Н. Военная промышленность Ленинграда в 20-30-е годы. СПб., 1999. 447 с.; Щерба А.Н. Военная индустрия Санкт-Петербурга-Ленинграда в 1900-1940 годы. СПб., 2012. 640 с.

исследовании, впервые обосновано понятие отечественного военно-промышленного комплекса (ВПК), введена авторская периодизация формирования ВПК¹⁰.

Важное место в отечественной историографии занимает исследование А.Н. Щербы «Военная индустрия Санкт-Петербурга-Ленинграда в 1900-1940 годы». В монографии сделан акцент на значение города на Неве в системе производства продукции военного и военно-морского назначения. В ней отмечается, что характерной особенностью военного производства Санкт-Петербурга являлось то, что оно базировалось на крупной промышленной основе¹¹.

На основе вновь открытых, документов появились труды исследователей, в которых отражены вопросы воссоздания и развитие отечественного Военно-Морского Флота в 1920–1930 гг. Как, например, В.Н. Бурова, Е.Ф. Быстрова, В.А. Золотарева, Б.Н. Зубова, В.С. Шломина,¹²

Исследование вице-адмирала В.Н. Бурова «*Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории*» посвящено строительству Военно-Морского Флота и охватывает период с начала XX века и до создания современного атомного подводного флота (1907–1985 гг.). В ней раскрыто содержание программ военного кораблестроения как Российского императорского, так и советского флота; показаны характеристики построенных кораблей, техники и вооружения¹³.

В труде В.А. Золотарева и В.С. Шломина подробно раскрыто содержание довоенных программ военного кораблестроения особенности и сложности их реализации¹⁴.

В «Записках корабельного инженера: Развитие надводного кораблестроения в Советском Союзе» известный кораблестроитель корабельный инженер контр-адмирал Б.Н. Зубов раскрыл историю надводного кораблестроения от «лодий» древнерусских князей, до советского военного кораблестроения¹⁵.

¹⁰ Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М., 1996. С. 3.

¹¹ Щерба А.Н. Военная индустрия Санкт-Петербурга-Ленинграда в 1900-1940 годы. СПб., 2012. С. 7.

¹² Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. 599 с.; Быстров Е.Ф. Деятельность Коммунистической партии по созданию и развитию военного судостроения (1928 – июнь 1941 г.). Дис. ... д-ра ист. наук: М., 1982. 436 с.; Зубов Б.Н. Записки корабельного инженера: Развитие надводного кораблестроения в Советском Союзе. М., 1998. 479 с.; Золотарев В. А., Шломин В. С. Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. В 2-х кн. Кн. 1. М., 2004. 599 с.

¹³ Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. 599 с.

¹⁴ Золотарев В.А., Шломин В.С. Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. В 2-х кн. Кн. 1. М., 2004. 479 с.

¹⁵ Зубов Б. Н. Записки корабельного инженера: Развитие надводного кораблестроения в Советском Союзе. М., 1998. 419 с.

Особый интерес представляют работы, в которых отражены материалы исследований, рассматривающих военно-техническое сотрудничество СССР с зарубежными странами. К числу таких исследований следует отнести труды П.П. Минаева, Б.А. Барбанеля, В.Н. Половинкина, С.В. Федулова, А.Б. Фомичева¹⁶.

В работе исследователя П.П. Минаева Военно-техническое сотрудничество СССР с зарубежными странами (20–30-е годы XX века. На материалах оборонной промышленности г. Ленинграда) тема исследования раскрыта широко и многопланово. Однако вопрос военного кораблестроения рассмотрен только в контексте исследования лишь фрагментарно¹⁷.

Особого внимания заслуживает диссертационное исследование на соискание ученой степени доктора исторических наук С.В. Федулова на тему: «Исторический опыт военно-технического сотрудничества Российской империи, СССР с зарубежными странами в интересах Военно-Морского Флота (1890–1950)». В исследовании раскрыта деятельность системы военно-технического сотрудничества в периоды мирного и военного времени и ее эффективность. Аналогичным образом производственные вопросы военного кораблестроения С.В. Федуловым раскрыты в монографии «Военно-техническое сотрудничество СССР со странами Запада в 20-е – 30-е годы XX века в области морского вооружения и техники». Вместе с тем, автором в своей работе был раскрыт такой интересный и малоизученный вопрос как военная дипломатия СССР со странами Запада в области морских вооружений и техники¹⁸.

Значимое место в отечественной историографии занимает монография В.Н. Половинкина, Б.А. Барбанеля, С.В. Федулова, А.Б. Фомичева «Международный опыт в отечественном подводном кораблестроении (1900–1950)». В данной работе раскрыты особенности создания и развития подводных флотов всех ведущих морских мировых держав, в том числе и отечественного. Показано, как и каким образом использовался международный опыт в Российской империи и СССР¹⁹. Но и в ней

¹⁶ Минаев П.П. Военно-техническое сотрудничество СССР с зарубежными странами (20–30-е годы XX века. На материалах оборонной промышленности г. Ленинграда). – СПб., 2004. 34 с.; Половинкин В.Н., Барбанель Б.А., Федулов С.В., Фомичев А.Б. Международный опыт в отечественном подводном кораблестроении (1900–1950). СПб., 2019. 368 с.; Федулов С.В. Военно-техническое сотрудничество СССР со странами Запада в 20-е – 30-е годы XX века в области морского вооружения и техники. СПб., 2014. 240 с., Военно-морское техническое сотрудничество СССР со странами Запада накануне и в ходе Великой Отечественной войны. СПб., 2015. 280 с., Исторический опыт военно-технического сотрудничества Российской империи, СССР с зарубежными странами в интересах Военно-Морского Флота (1890–1950). Дис. ... д-ра ист. наук: СПб., 2019. 518 с.

¹⁷ Минаев П.П. Военно-техническое сотрудничество СССР с зарубежными странами (20–30-е годы XX века. На материалах оборонной промышленности г. Ленинграда). СПб., 2004. 34 с.

¹⁸ Федулов С.В. Военно-техническое сотрудничество СССР со странами Запада в 20-е – 30-е годы XX века в области морского вооружения и техники. – СПб., 2014. 240 с.

¹⁹ Половинкин В.Н., Барбанель Б.А., Федулов С.В., Фомичев А.Б. Международный опыт в отечественном подводном кораблестроении (1900–1950). СПб., 2019. 368 с.

производственные вопросы военного кораблестроения носят фрагментальный характер.

Исследования зарубежных авторов также подразделяются на два периода – советского и постсоветского периодов. Становление и развитие советской экономики в *первый период* рассматривалось в работах Бейлеса К. Э «Техника и общество при Ленине и Сталине: истоки советской технической интеллигенции. 1917-1941»²⁰, Граника Д. «Советская металлообработка и экономическое развитие: практика против политики»²¹, Энтони К. Саттона и его исследование «Западная технология и советское экономическое развитие с 1930 по 1945 год»²².

Важное место в работах зарубежных исследованиях уделено деятельности производственных кадров в СССР. К критикам советской системы организации труда следует отнести польского экономиста Свяневича С. В своей работе «Принудительный труд и экономическое развитие: исследование советской индустриализации»²³

Получение производственного опыта от иностранных рабочих на советских предприятиях нашло свое отражение в трудах: Грациози Андреа «Гости из других времен: иностранные рабочие в предвоенный период» и «Иностранные рабочие в Советской России, 1920-1940 гг.: их опыт и перспективы»²⁴, Маргулиса «Паломничество в Россию. Советский Союз и обращение с иностранцами. 1924-1937»²⁵

Тема использования производственного опыта на советских предприятиях иностранных рабочих, *в постсоветский период зарубежной историографии (после 1991 года)* получила продолжение, в принятом на то время ключе – массовые репрессии, в том числе и в отношении иностранных специалистов. Это касается прежде всего работы Беккера П.П. Эрлера, Хейдена В²⁶.

История политического и экономического развития СССР отражена в трудах Пайпса Р.Э. «Русская революция»²⁷, «Россия при большевиках»²⁸

²⁰ Bailes K.E. Technology and Society under Lenin and Stalin: Origins of the Soviet Technical Intelligentsia, 1917—1941. Princeton N. Y., 1978. 234 p.

²¹ Granick D. Soviet Metal-Fabricating and Economic Development: Practice Versus Policy. Madison; L., 1967. 351 p.

²² Antony C. Sutton Western Technology and Soviet Economic development 1930 to 1945 Hoover Institution Press. Calif. 1971. 231 p.

²³ Swianiewics S. Forced Labour and Economic Development: an Enquiry into Soviet Industrialization. L., 1965. 432 p.

²⁴ Graziosi Andrea. «Visitors from other times»: Foreign workers in the prewar piatiletki. In: Cahiers du monde russe et soviétique. Vol. 29 N°2. Avril-Juin 1988 p. 161–180; Graziosi, Andrea. "Foreign Workers in Soviet Russia, 1920–1940: Their Experience and Their Legacy. "International Labor and Working Class History", 33 (1988). P. 38–59;

²⁵ Margulies S. R. The Pilgrimage to Russia. The Soviet Union and the Treatment of Foreigners, 1924-1937. Madison The University of Wisconsin Press, 1968. 290 p.

²⁶ Becker P., Erler P., Heyden B. In den Fingen des NKWD. Deutsche Opfer des stalinistischen Terrors in der UdSSR. Berlin: Dietz Verlag, 1991. 392 p.

²⁷ Пайпс Р. Русская революция: в 3-х кн. Кн. I: Агония старого режима. – М., 2005. 478 с.

Рассмотрение проблемы формирования и развития сотрудничества ведущих капиталистических государств с Советским Союзом в области производства в работах зарубежных исследователей носит исключительно тенденциозный и фрагментальный характер.

Проведенный анализ отечественной историографии позволяет сделать выводы о том, вопросы деятельности руководства СССР по использованию международного опыта в отечественном военном кораблестроительном производстве в 1921–1941 годы на материалах ленинградских предприятий рассматривались вышеперечисленными исследователями фрагментально или иллюстрационно в контексте рассмотрения определенных ими проблем.

Цель работы исследование деятельности руководства СССР по изучению и использованию международного производственного опыта в отечественном военном кораблестроении в 1921–1941 годы на материалах Ленинграда.

Задачи диссертационного исследования

- дать оценку состояния отечественного Военно-Морского Флота и военного кораблестроения после катаклизмов, вызванных Гражданской войной и интервенцией;
- проанализировать состояние и особенности развития военного кораблестроительного производства;
- выявить и обосновать необходимость использования зарубежного производственного опыта на ленинградских судостроительных предприятиях;
- определить периодизацию использования международного производственного опыта в отечественном военном кораблестроении в 1921–1941 годы;
- охарактеризовать эффективность командировок советских специалистов-кораблестроителей на зарубежные предприятия;
- провести анализ деятельности иностранных специалистов на ленинградских предприятиях, выполняющих заказы Военно-Морского Флота;
- оценить возможности приобретения, получения и применения на предприятиях военного кораблестроения патентов, новых образцов военно-морской техники и вооружения.

Источниковая база исследования В ходе проведения исследования использовались *две группы источников*. К *первой группе* следует отнести открытые документы руководства Советского Союза, свидетельствующие о государственной политике, направленной на необходимость использования международного опыта в отечественном производстве и порядке ее использования. Учитывая, что ведущую и направляющую роль в руководстве страной, в исследуемый период, осуществляла ВКП(б), то, в первую очередь

²⁸ Пайпс Р. Россия при большевиках. М., 1997. 670 с.

были отработаны резолюции, постановления, и решения съездов, конференций и пленумов ЦК ВКП(б)²⁹.

Особый интерес представляют справочные материалы из сборника документов «История индустриализации СССР 1926—1941 гг. Документы и материалы» под редакцией М.П. Кима³⁰.

Ко *второй группе* документов, позволяющих глубоко и полно раскрыть тему исследования относятся материалы, находящиеся в фондах следующих архивов: *Российского государственного архива Военно-Морского Флота (РГА ВМФ), Центрального государственного архива историко-политических документов (ЦГА ИПД), Центрального государственного архива Санкт-Петербурга (ЦГА СПб).*

Фонды *РГА ВМФ* содержат: отчеты о заграничных командировках военно-морских специалистов; перечень образцов военно-морской техники и вооружения приобретаемые у зарубежных фирм; заказы, размещаемые на отечественных судостроительных предприятиях. В этих же фондах собраны материалы, свидетельствующие о состоянии отечественного флота и военного кораблестроения³¹.

Документы, свидетельствующие о том, каким образом осуществлялась практическая деятельность по использованию международного опыта в отечественном военном кораблестроительном производстве собраны в фондах *ЦГА СПб*, раскрывающих деятельность ленинградских заводов³².

О руководящей роли ВКП(б) в реализации мероприятий, связанных с использованием международного опыта в отечественном военном кораблестроении, свидетельствуют материалы *ЦГА ИПД*³³.

Методологические основы исследования Основой диссертационного исследования является *принцип научной объективности*, то есть уход от субъективного и политизированного отображения исторических процессов и явлений. Реализации данного принципа способствовал беспристрастный

²⁹ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК ВКП(б). Ч. II. М., 1953. 1204 с.

³⁰ История индустриализации СССР 1926-1928 гг. Документы и материалы. М., 1969. 635 с.; История индустриализации СССР 1929-1932 гг. Документы и материалы. М., 1970. 629 с.; История индустриализации СССР 1933-1937 гг. Документы и материалы. М., 1971. 656 с.; История индустриализации СССР 1938-1941 гг. Документы и материалы. М., 1972. 424 с.

³¹ РГА ВМФ. Ф.Р-303 – фонд Научно-технического комитета УВМС, Ф.Р-360 – фонд Технического управления УВМС РККА, Ф.Р-441 – фонд Управления кораблестроения ВМФ, Ф.Р-1483 – фонд Управления Морских сил РККА, Ф.Р-1876 – фонд Отдела Внешних заказов НКВМФ.

³² ЦГА СПб. Ф.Р-9126 – фонд Государственного Всесоюзного объединения морского судостроения («Союзверфь») НКТП СССР, Ф.Р-1192 – фонд Производственного объединения «Балтийский завод» Министерства судостроительной промышленности СССР (ПО «Балтийский завод»), Ф.Р-1278 – фонд Ленинградского государственного машиностроительного треста «Машинострой» Всесоюзного объединения машиностроительной и металлообрабатывающей промышленности («Машинообъединение») Высшего Совета Народного Хозяйства СССР, Ф.Р-1280 – фонд Государственного судостроительного завода «Северная верфь».

³³ ЦГА ИПД. Ф.Р-25 - фонд Ленинградского Городского комитета КПСС.

анализ обширной архивной базы вновь открытых, ранее недоступных исследователям материалов.

Вместе с тем, **принцип историзма** позволил обосновать и реализовать целевую установку исследования. Оценить и проанализировать исходное положение предмета исследования и его динамику под влиянием экономических и социально-политических факторов. Данный принцип позволил исследовать использование зарубежного производственного опыта с учетом реализации программы военного кораблестроения в конкретных исторических условиях.

Применение **принципа всесторонности** позволило исследовать деятельность руководства СССР по использованию международного опыта военного кораблестроительного производства всесторонне, во всем ее многообразии и со всеми взаимосвязями.

Научная новизна: Проведенное исследование представляет собой первую специальную работу, рассматривающую деятельность руководства Советского Союза по использованию международного производственного опыта в отечественном военном кораблестроении в 1926–1941 годы на материалах Ленинграда.

1. Данная научная работа устраняет фрагментальный характер в историографии по теме исследования.

2. Впервые обоснована необходимость использования руководством СССР производственного опыта ведущих мировых экономически развитых государств в интересах отечественного военного кораблестроения.

3. Новизну исследования определяет использование руководством Советского Союза зарубежного производственного опыта в военном кораблестроении, который, однако не являлся ключевым и определяющим, а лишь способствовал развитию отечественного производства.

4. Раскрыты основные направления использования международного опыта в отечественном кораблестроительном производстве.

5. Определена периодизация использования международного опыта в отечественном кораблестроительном производстве.

6. Введено в научный оборот большое количество малоизвестных архивных материалов.

Практическая значимость работы состоит в том, что, во-первых, материалы диссертационного исследования могут быть использованы в последующих научных исследованиях как по истории Военно-Морского Флота, так и по истории судостроительных предприятий г. Санкт-Петербурга. Во-вторых, в материалах диссертации содержится информация, заключения и выводы необходимые руководству предприятий по использованию международного производственного опыта в отечественном военном кораблестроении. В-третьих, результаты исследования о деятельности руководства СССР по использованию международного опыта военного кораблестроительного производства помогут глубоко и

всесторонне оценить и переосмыслить исторический опыт деятельности органов государственной власти в экстремальных экономических условиях.

Положения, выносимые на защиту

1. Отечественный Военно-Морской Флот после Гражданской войны и интервенции практически был сведен к минимуму и не мог отвечать интересам защиты государства, в связи с этим его срочно требовалось воссоздавать и развивать.

2. Производственная база военного кораблестроения требовала восстановления и развития в интересах воссоздания флота и обеспечения безопасности государства.

3. Развитию отечественного военного кораблестроительного производства способствовала деятельность руководства СССР по использованию производственного опыта экономически развитых государств.

4. Использование производственного опыта в отечественном кораблестроении имели собственную периодизацию своего становления и развития.

5. Важным направлением в изучении и приобретении международного производственного, и, в первую очередь, германского опыта в военном кораблестроении являлись командировки советских специалистов различного уровня на зарубежные судостроительные предприятия и научно-технические учреждения с целью его использования в отечественном производстве.

6. Иностранные инженеры, конструкторы, технические и рабочие кадры внесли вклад в развитие советского военного кораблестроения, однако это не являлось определяющим фактором в его становлении и развитии.

7. Получение и приобретение зарубежных патентов и лицензий, новых образцов военно-морской техники и вооружения для создания отечественных аналогов носило многоплановый характер и также способствовало развитию отечественного производственного опыта.

Апробация работы Основные положения диссертации нашли отражение в 8 публикациях, в том числе в четырех статьях (2,5 п.л.), опубликованных в журналах из Перечня ВАК при Минобрнауки РФ. Диссертационные материалы были опубликованы в форме докладов на конференциях (г. Калининград, г. Курск). Материалы исследования были опубликованы в форме статей в ряде научных журналов. Общий объем по теме исследования 3,5 п.л.

Структура диссертации включает в себя: введение, две главы (первая глава – 2 параграфа, вторая глава – 4 параграфа), заключение, список источников и литературы, приложение.

Основное содержание диссертации

Во **введении** раскрыта актуальность темы исследования; обоснован выбор территориальных и хронологических рамок; определены объект и предмет изучения; сформулированы цели и задачи работы; показана методологическая база исследования и степень ее научной разработки; обозначена научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы; представлены положения, выносимые на защиту.

В первой главе «Состояние Рабоче-Крестьянского Красного Флота, военного судостроения и необходимость использования зарубежного опыта в его становлении и развитии» исследованы состояние и перспективы развития флота и судостроительной отрасли после Гражданской войны и интервенции, а также обоснована необходимость использования зарубежного производственного опыта в отечественном кораблестроении.

В первом параграфе «Состояние и строительство Военно-Морского Флота в СССР (1921–1930)» показано, в каком состоянии находился флот, после Гражданской войны и интервенции. Были потоплены и уведены за границу 416 единиц флота (боевых кораблей, вспомогательных кораблей и гражданских судов)³⁴. На Севере и Тихом океане кораблей не осталось вообще. Остатки Черноморского флота врангелевцами были переведены в порт Бизерта (колония Франции). А именно: линкор, броненосец, крейсер, 10 миноносцев, 4 подводные лодки, 4 тральщика и другие вспомогательные суда. Общая стоимость уведенных кораблей, включая боевое снаряжение и боеприпасы, составляла 80.000.000 (восемьдесят миллионов) золотых рублей в довоенном (Первой мировой войны) исчислении³⁵. При этом оставшиеся корабли крайне нуждались в ремонте, восстановлении и модернизации.

Проведенное исследование показало, что восстановление и развитие отечественного Военно-Морского Флота без соответствующей базы военного кораблестроения не представлялось возможным. Первыми заложенными кораблями стали сторожевые корабли, торпедные катера и подводные лодки первой серии типа «Декабрист». Вместе с тем закладка первых кораблей была сопряжена с серьезными трудностями, так как от дореволюционной России фактически не осталось настоящего опыта военного кораблестроения. Также в наследство новой власти не досталось ни грамотных конструкторов, ни кадров инженерно-технического состава, которые в полной мере были бы готовы к самостоятельной постройке кораблей со всеми их механизмами.

Кадровая ситуация, связанная с подготовкой инженеров, конструкторов, техников судостроительной промышленности, начала улучшаться и развиваться только в советское время, в процессе постройки первых советских кораблей³⁶.

³⁴ РГА ВМФ. Ф.Р-3. Оп. 1. Д. 1138. Л. 37.

³⁵ Там же. Ф.Р-1877. Оп.1. Д. 299. Л. 10-11.

³⁶ РГА ВМФ. Ф.Р-441. Оп. 11. Д. 12. Л. 202.

В диссертации показано, что по мере восстановления, оснащения и развития судостроительных предприятий, в первую очередь ленинградских, отечественный флот получал новые современные корабли. К 1938 году советская судостроительная промышленность могла строить корабли всех классов, что позволило руководству СССР принять «Большую» программу военного кораблестроения, включавшую строительство четырех линкоров типа «Советский Союз» и тяжелых крейсеров.

Однако накануне Великой Отечественной войны возникли серьезные проблемы с ресурсами и производственными мощностями советских оборонных предприятий, вызванные перевооружением и переоснащением всех Вооруженных сил СССР. Поэтому программу «Большого» военного кораблестроения свернули, осуществив лишь только малую ее часть, особенно пострадало строительство крупных кораблей. К 22 июня 1941 года из 533 заложенных в предвоенные годы боевых кораблей флоту было сдано 312 единиц. Вступили в строй 4 легких крейсера, 7 лидеров эсминцев (включая построенный в Италии «Ташкент»), 30 эсминцев, 18 сторожевых кораблей, 38 тральщиков, 1 минный заградитель, 8 мониторов и 206 подводных лодок, в том числе 34 больших, 94 средних и 78 малых³⁷. Всего к 1941 году советский ВМФ имел около 600 боевых кораблей, из них: 3 линкора, 7 крейсеров, 59 эсминцев, 218 подводных лодок³⁸.

Из проведенного исследования становится очевидным, что развитие ВМФ неразрывно связано с состоянием и развитием судостроительной отрасли.

Во *втором параграфе* «Состояние военно-морской судостроительной промышленности (1921–1930)» исследовано состояние и развитие судостроительной отрасли и военно-морской, в частности.

В работе показано, что ущерб, причиненный ведущим ленинградским судостроительным предприятиям (Балтийскому и Адмиралтейскому заводам) в годы Гражданской войны и интервенции, составил 28.651.889 золотых рублей по курсу 1913 года. В годы Гражданской войны и интервенции только на Балтийском заводе работало около 3.000 человек, из них 1.000 были мобилизованы в Красную Армию. После демобилизации на предприятие вернулось всего несколько работников³⁹.

В проведенном исследовании рассматриваются пути развития советской судостроительной отрасли с учетом международного опыта. Крупнейшие судостроительные предприятия Германии, Англии и Америки либо представляли собой сочетание завода комбинированного типа, которые были объединены по признаку (основной задачей является судостроение), либо наоборот – судостроительные заводы, которые создавались по признаку

³⁷ История Отечественного судостроения. Т.4. СПб., 1996. С. 256.

³⁸ Кузнецов Н. Г. Накануне. М., 1966. С. 300.

³⁹ ЦГА СПб. Ф. Р-1192. Оп. 20. Д. 1. Л. 24-34.

«подсобного» предприятия для продажи ему и через него поставщику созданной основной продукции (электротехнической стали и т. д.)⁴⁰.

В работе отмечается, что прежде чем использовать зарубежный опыт в военном кораблестроении, необходимо было решить целый ряд проблем, оставшихся с дореволюционных времен. К ним следует отнести формальный подход к хозяйству: ключевые судостроительные заводы были расположены в Петербургском (Петроградском) районе и были лишены своего топлива, металлургического сырья; между заводами-поставщиками судостроительных предприятий были большие расстояния; недостаточно уделялось внимания развитию и совершенствованию подсобных заводов и кустарных мастерских; на отдельных производствах заводов не были доведены до окончательного решения задачи выпуска главных агрегатов корабля, а также не было обращено должного внимания на развитие и совершенствование производства; неравномерность развития отдельных цехов заводов; на заводах не существовало нормирования труда; слабая организация заводского производства; огромная зависимость от заграницы⁴¹.

Состояние ленинградских судостроительных было еще более плохим, чем до революции. Требовалось обновить станочный парк, наладить производство, восстановить технологические процессы. Но самое главное – обеспечить предприятия инженерно-техническими и рабочими кадрами высокой квалификации, пока советские вузы не начали полномасштабный выпуск преданных государственному строю специалистов.

В материалах исследования указано, что выходом из создавшегося положения могли быть не только использование зарубежного опыта в военном кораблестроении, но и иностранная техническая помощь в его восстановлении и развитии.

Вторая глава «Основные направления деятельности руководства СССР по использованию международного опыта на ленинградских судостроительных предприятиях (1921–1941)» исследования раскрывает основные направления использования международного производственного опыта в отечественном военном кораблестроении.

Первый параграф «Деятельность руководства СССР по использованию международного опыта в отечественном военном кораблестроении» показывает, что наиболее конкретно проблема использования международного опыта в отечественном производстве была рассмотрена в материалах объединенного пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) от 11 апреля 1928 года «Шахтинское дело и практические задачи в деле борьбы с недостатками хозяйственного строительства»⁴². При этом были обозначены основные направления привлечения иностранного производственного опыта

⁴⁰ РГА ВМФ. Ф. Р-303. Оп. 2. Д. 81. Л. 35.

⁴¹ РГА ВМФ. Ф. Р-303. Оп. 2. Д. 81. Л. 37.

⁴² КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК ВКП(б). Ч. II. М., 1953. С. 380-390.

в рамках отечественного производства. К ним относились: командировки советских специалистов для стажировки и изучения производственного опыта; приглашение иностранных производителей на советские предприятия; приобретение оборудования и необходимых технологий и проектов. Документы последующих съездов, пленумов и конференций конкретизировали содержание обозначенных направлений.

В дальнейшем, на июльском 1928 года пленуме ЦК ВКП(б) в резолюции по докладу: «Об улучшении подготовки новых специалистов» отмечалось, что основной задачей, поставленной партией, являлось стремление догнать и перегнать по уровню экономического развития ведущие капиталистические государства. А это требовало внедрения в советское производство не только отечественных, но и зарубежных достижений науки и техники. При этом отмечалась малочисленность инженерно-технических кадров и недопустимость большого количества 39% так называемых «практиков» (без специального образования – прим. автора) на инженерно-технических должностях⁴³. Этой же резолюцией требовалось увеличить количество молодых специалистов, направляемых с целью повышения квалификации и изучения зарубежного производственного опыта в командировку за границу, до 250 человек в год⁴⁴.

В работе показано, что по мере восстановления и развития народного хозяйства менялся характер использования международного опыта в советском военном кораблестроении. Так, 28 апреля 1935 года на основании Постановления СТО СССР «О технической помощи по военному кораблестроению»⁴⁵ был заключен контракт с итальянской фирмой «Одеро-Терни-Орландо» на строительство лидера эсминцев «Ташкент» и подготовка к постройке еще 20 кораблей данной серии на советских судостроительных предприятиях. Иностранная техническая помощь в ходе реализации вышеперечисленных контрактов заключалась в следующем: подготовка иностранными специалистами проекта корабля; обеспечение основными механизмами и агрегатами строительство головного корабля; командировки советских специалистов на предприятия фирм с целью изучения производственного опыта и приемки основных механизмов и агрегатов не только от предприятий фирм, но и от их подрядчиков; консультационная работа иностранных специалистов на советских предприятиях.

В работе делается вывод, сформулированный в ходе исследования, свидетельствующий, что деятельность руководства СССР, направленная на организацию использования зарубежного производственного опыта в интересах ВМФ, прошла два периода. Первый период – начало-середина 1920-х годов – начало-середина 1930-х годов; второй период – начало-середина 1930-х годов – 22 июня 1941 года. В обоих периодах методы

⁴³ КПСС в резолюциях и решениях съездов... С. 398-399.

⁴⁴ Там же. С. 401.

⁴⁵ РГА ВМФ. Ф.Р-1483. Оп. 1. Д. 305. Л. 14.

изучения и использования иностранного опыта были одинаковы: командировки за границу советских специалистов; приглашение иностранных специалистов на советские предприятия; закупки оборудования и материалов. Однако цели и характер имели кардинальное различие. Если характерной особенностью первого периода являлась широкомасштабное использование иностранного производственного опыта, направленное на восстановление советского промышленного производства, то во второй период руководство Советского Союза было заинтересовано в получении и освоении в производстве новых видов военно-морской техники и вооружения.

Во втором параграфе «Командировки советских специалистов-кораблестроителей на зарубежные судостроительные предприятия и научные учреждения» делается акцент, на то, что одним из основных направлений использования международного опыта в судостроительном производстве являлись командировки советских специалистов на предприятия ведущих мировых морских держав с целью ознакомления с технологиями и производственными процессами.

Если в начале–середине 1920-х годов заграничные командировки советских специалистов носили фрагментарный характер для общего ознакомления, или изучения конкретного технологического процесса и имели целью восстановление отечественного производства, то с конца 1920-х–начала 1930-х годов они были уже полномасштабные и широкоплановые. Их целью являлось применение передового международного производственного опыта на советских предприятиях.

Из работы видно, что к этому времени сформировалась система командирования советских специалистов на заграничные предприятия и в учреждения. Разрешение на заграничную командировку советским специалистам давало Управление делами СНК СССР, а вопрос в отношении снабжения суммами указанных командировок разрешался Особой комиссией по научным заграничным командировкам при Наркомпросе РСФСР, утверждённой на заседании Совнаркома РСФСР от 21.7.24г⁴⁶. Кандидатуры советских специалистов, направляемых в заграничную командировку, утверждались на заседании Комиссии по проверке заграничных командировок Ленинградского Обкома ВКП(б). О чем свидетельствует протоколы заседаний на которых рассматривались кандидатуры специалистов⁴⁷. На всех командированных за границу советских специалистов готовился целый пакет документов, включавший: анкеты ВСНХ в 5 экземплярах; подписки в 3 экземплярах; характеристики в 3 экземплярах за подписями заводского Комитета Треугольника (директора, секретаря Коллектива ВКП(б) и председателя заводского комитета); план

⁴⁶ ЦГА ИПД. Ф. Р-9. Оп. 1. Д. 1479. Л. 5.

⁴⁷ ЦГА ИПД. Ф. Р-9. Оп. 1. Д. 1479. Л. 1-69.

работы командируемых утверждённый директорами заводов и помощниками директоров заводов по технической части в 3 экземплярах⁴⁸.

Прежде чем направлять специалистов в заграничную командировку и оформлять им документы они проходили строгий отбор на самом предприятии. К отбору советских специалистов, направляемых в заграничную командировку органы государственной власти в лице Ленинградского Обкома ВКП(б) относились скрупулезно и ответственно. Во-первых, это должны быть специалисты высокой квалификации, имеющие большой производственный опыт, что подтверждали представители завода и представители Судотреста (впоследствии Союзверфи). Во-вторых, отправляемые в заграничную командировку советские специалисты должны были иметь хорошую характеристику и вести активную общественную работу, даже не в достаточной степени владеющие иностранным языком страны, в которую их командировали.

В работе отмечается, что заграничные командировки советских специалистов с целью изучения производственного судостроительного опыта носили прагматичный и продуманный характер. На зарубежные предприятия направлялись не только инженерно-технические работники, но и рабочие. Директора заводов направляли в Правление Судовверфи списки специалистов, которых необходимо было направить на зарубежные предприятия. Как это сделал в феврале 1929 года директор Балтийского завода. Им был представлен в Правление Судотреста список лиц, подлежащих к заграничной командировке в 1929–1930 годы. Из них: рабочих 10 человек, мастеров 3 человека, инженеров 4 человека и 1 конструктор. Всего: 18 человек⁴⁹. Всем советским специалистам, направляемым в заграничные командировки, директорами заводов и руководителями Судотреста ставились задачи и определялись программы.

Еще одной особенностью, отмеченной в работе, являлось то, что через гражданские структуры в заграничные командировки направлялись и военноморские специалисты. Так, 30 ноября 1930 года начальник и военный комиссар Военно-морской академии К.И. Душенов обратился в Военный отдел Союзверфи по вопросу о командировке за границу инженера-кораблестроителя С.Г. Туркова. В обращении отмечалось, что Военно-морская академия РККА предлагает командировать за границу инженера-кораблестроителя С.Г. Туркова, окончившего Кораблестроительный отдел факультета Военного судостроения академии в 1929/30 годы.

Целью командировки являлось изучение вопросов, связанных с введением в учебный процесс факультета предмета экспериментирования, т.е. исследования научных достижений западных технологий в области теории кораблестроения – испытания моделей, винтов, испытания цилиндров, испытания конструкций и их модернизаций. Предполагается

⁴⁸ ЦГА СПб. Ф. Р-9126. Оп. 1. Д. 125. Л. 1.

⁴⁹ ЦГА СПб. Ф. Р-9126. Оп. 1. Д. 125. Л. 19.

посещение следующих заводов: Опытный бассейн в Гамбурге, Судостроительная верфь в Киле⁵⁰. Данное обращение было вызвано затруднением в реализации намеченного плана командировки инженера Туркова, заключающееся в прохождении им военно-морской службы, что отрицательно могло отразиться как на выборе и проведении заграничного маршрута, так и доступе в соответствующие учреждения и заводы за границей.

В 1932 году за границу было командировано 38 ленинградских судостроителей⁵¹. В работе отмечено, что, во-первых, в заграничные командировки направлялись специалисты всех ленинградских судостроительных предприятий и организаций. Во-вторых, для изучения зарубежного производственного опыта направлялись не только руководители производства, инженеры, конструкторы, техники, но и рабочие. В-третьих, большая часть заграничных командировок советскими специалистами проходила на судостроительных предприятиях Германии (заводы фирм «Крупп», «МАН», «Дойче Верфь», «Шлоттерхоз»). Вместе с тем, советские специалисты командировались во Францию (заводы фирмы «Рато»), Италию, Чехословакию, Данию. А именно на ведущие европейские судостроительные предприятия. В-четвертых, несмотря на многообразие целевых установок зарубежных командировок, главной целью советских специалистов являлось изучение передового зарубежного производственного опыта и возможность применения его на отечественных предприятиях.

С начала-середины 1930-х годов советские специалисты направлялись в зарубежные командировки только для изучения производств новых видов зарубежной военно-морской техники и вооружения и их приемки.

Зарубежную деятельность советских специалистов в командировках организовывали, координировали и контролировали в европейских странах Технические отделы при Торговых представительствах, а в США – Амторг (выполняющий роль торгового представительства), а именно – сотрудники Торговых представительств при помощи специалистов Техноимпорта. Зарубежные командировки, связанные с военно-морским производством, курировались военно-морскими атташе в стране их пребывания. Тем более, что в тех случаях, когда предприятия зарубежных фирм выполняли заказы военного и военно-морского характера на них обязательно присутствовали военные представители и приемщики, как это было заведено на советских предприятиях. Поэтому деятельность гражданских специалистов была не только самым тесным образом связана с военными представителями и военными приемщиками, но и зачастую подчинена им.

Деятельность военных представителей и военных приемщиков организовывали, координировали, обеспечивали и контролировали военно-морские атташе в стране пребывания. А именно: М.А. Воронцов (Германия),

⁵⁰ ЦГА СПб. Ф. Р-9126. Оп. 1. Д. 125. Л. 20.

⁵¹ ЦГА СПб. Ф. Р-9126. Оп. 1. Д. 125. Л. 53-56.

Л.В. Анципо-Чикунский (Италия), С.В. Славин (Италия), С.К. Васильев (Швеция и Дания), П.Ю. Орас (США), Е.А. Беренс (Франция). Вместе с тем, военно-морские атташе оказывали помощь и содействовали успешной работе гражданских специалистов, а также контролировали их деятельность и быт. Следует отметить, что в свою очередь военные приемщики и военные представители не только докладывали о проделанной работе своим непосредственным начальникам, но по производственным вопросам – директорам заводов. Руководил деятельностью как внутригосударственных, так и зарубежных структур Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ) СССР.

В работе сделан вывод, что заграничные командировки имели свою периодизацию, а именно: первый период – начало-середина 1920-х годов – начало-середина 1930-х годов, второй период – начало-середина 1930-х годов–22 июня 1941 года. При этом, в первом периоде была сформирована система зарубежных командировок советских специалистов на предприятия ведущих мировых промышленно развитых стран, представляющая особый интерес для исследования.

В третьем параграфе «Использование иностранных специалистов на ленинградских судостроительных предприятиях» отмечается, что еще одним из направлений использования международного опыта в отечественном военном кораблестроительном производстве на ленинградских судостроительных предприятиях являлось использование иностранных высококвалифицированных работников. В сложившихся условиях использование иностранных специалистов высокой квалификации было очень прагматичным решением. Во-первых, позволяло перенести передовой зарубежный производственный опыт на отечественные предприятия. Во-вторых, вело к обучению и повышению квалификации советских рабочих. И, в-третьих, позволяло руководству предприятий решить проблему обеспеченности высококвалифицированными кадрами и успешно решать задачи по выполнению производственных программ.

Вместе с тем, характерной особенностью, сложившейся международной обстановки являлось то, что в западных индустриально развитых государствах произошла сильнейшая экономическая депрессия, в результате которой большое количество высококвалифицированных рабочих и технических кадров остались без работы, и как следствие – без средств к существованию. А в СССР, наоборот, начался поистине экономический бум, требовавший дополнительных производительных сил высокой квалификации, способных передать передовой производственный опыт. В советские дипломатические представительства обращалось большое количество безработных рабочих с просьбой получить в СССР работу по специальности; к этому они готовились, проходили пробные испытания по соответствию своей квалификации. При этом проверялась их партийность

(отбирались преимущественно члены социал-демократической партии) и лояльность к советскому строю⁵².

На Балтийском судостроительном и механическом заводе работало: в апреле–июне 1931 года – 15 иностранных специалистов⁵³; в ноябре 1931 года – 19 иностранных специалистов⁵⁴; в марте 1932 года на Балтийском заводе уже работало 23 иностранных специалиста⁵⁵. Всего по состоянию на 4 июля 1932 года на судостроительных предприятиях и учреждениях Ленинграда работало 48 иностранных специалистов⁵⁶. Основываясь на собранных материалах в работе проведен анализ данных, который позволил сделать следующие выводы: во-первых, увеличение, усложнение судостроительных работ и технологических процессов потребовало использования иностранных специалистов высокой квалификации в качестве консультантов (сварщики, литейщики, фрезеровщики, турбинисты, котельщики и др.). Во-вторых, иностранные специалисты на ленинградских судостроительных предприятиях трудились не только в качестве рабочих, но и на инженерных, и на руководящих должностях (мастера, руководители цехов). В-третьих, на руководящих должностях работали иностранные специалисты из Германии, Голландии, Великобритании, что позволяло отечественным производственникам перенимать международный опыт организации судостроительного производства. В-четвертых, иностранные специалисты работали на должностях инженеров и конструкторов не только на предприятиях, но и научных судостроительных учреждениях, тем самым передавали международный опыт инженерной и конструкторской деятельности (представители Германии, Чехословакии).

В работе особо отмечалось, что деятельность иностранных специалистов не была бесконтрольной. В 1932 году Правление Союзверфи потребовало от всех руководителей судостроительных предприятий представить характеристики на иностранных специалистов с указанием: во-первых, исчерпывающего перечня фактически выполненных ими работ на предприятии (рационализирующих производство, внесённых ими предложений, новые методы работы и т.д.). Оценка этих работ как с точки зрения выполнения иностранными специалистами взятых на себя обязательств, так и передачу нам иностранного технического опыта. Во-вторых, должна быть подробно обоснованная необходимость продления дальнейшего срока договора с указанием, на какой конкретно работе иностранный специалист будет использован. В-третьих, представлялись материалы, которые выявляли их политическую физиономию (участие их в

⁵² ЦГА СПб. Ф. Р-1278. Оп. 3. Д. 93. Л. 33.

⁵³ ЦГА СПб. Ф. Р-1192. Оп. 20. Д. 240. Л. 1.

⁵⁴ ЦГА СПб. Ф. Р-1192. Оп. 20. Д. 240. Л. 5.

⁵⁵ ЦГА СПб. Ф. Р-9126. Оп. 1. Д. 214. Л. 18-18об.

⁵⁶ ЦГА СПб. Ф. Р-9126. Оп. 1. Д. 214. Л. 49-52.

общественной жизни предприятия, взаимоотношения с новым персоналом и рабочими и т. д.)⁵⁷.

По мере развития отечественной судостроительной промышленности менялся характер использования иностранных специалистов. В работе указано, что в 1934 году с итальянской фирмой «Ансальдо» был заключен договор о технической помощи по строительству крейсера в дальнейшем получившим название «Киров». В соответствии с условиями контракта итальянская фирма отправила в СССР своих высококвалифицированных инженеров и техников в количестве 24 человек для обучения и руководства работами на Балтийском заводе⁵⁸. Аналогичные условия контрактов были и по кораблям других проектов. Таким образом, иностранные специалисты приглашались лишь на короткий срок для передачи высокотехнологических проектов.

В ходе исследования были выявлены два периода использования опыта иностранных специалистов на ленинградских судостроительных предприятиях. Первый период – начало-середина 1920-х годов – начало-середина 1930-х годов; второй период – начало-середина 1930-х годов – 22 июня 1941 года. В отличие от первого периода использования иностранных специалистов на судостроительных предприятиях Ленинграда, во втором периоде характерными особенностями было следующее: во-первых, при помощи иностранных специалистов осуществлялось освоение строительства советских аналогов современных боевых кораблей иностранных проектов, то есть наиболее наукоемких процессов. Во-вторых, привлекаемые к работам иностранные специалисты являлись исключительно инженерами и техниками высокой квалификации. В-третьих, иностранные специалисты осуществляли лишь консультации по монтажу и сборки оборудования.

В четвертом параграфе «Получение, использование зарубежных оборудования, технологий, патентов и образцов военно-морской техники, вооружения и их применение в отечественном судостроительном производстве» дается характеристика закупаемой зарубежной продукции. Она включала оборудование для предприятий, производственные технологии, проекты, образцы военно-морской техники и вооружения. Это являлось одним из основных направлений использования руководством СССР иностранного производственного опыта в интересах отечественного кораблестроения.

В работе отмечалось, что на начальном этапе Советское правительство в ходе обновления станочного парка и оборудования закупало его за границей. Так, например, на 1 ноября 1928 года, в соответствии с планом работы по постройке механизмов и котлов для Судотреста, станки,

⁵⁷ ЦГА СПб. Ф. Р-1192. Оп. 20. Д. 282. Л. 2.

⁵⁸ РГА ВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 56. Л. 20-29.

механизмы, узлы были заказаны за границей фирмам «Зульцер», «МАН» и «Дейц»⁵⁹.

Помимо станочного парка, в первом периоде, ленинградскими судостроительными предприятиями у зарубежных фирм приобреталось оборудование для кораблей и судов⁶⁰.

В ходе исследования выявлено, что кроме заинтересованных гражданских ведомств и судостроительных предприятий ведущих импортную работу, большое внимание производству новых видов военно-морской техники и вооружения уделяли военные специалисты и ведомства. Так, осенью 1930 года в Италии работала группа военно-морских специалистов под руководством начальника Технического управления (ТУ) Управления Военно-Морских Сил (УВМС) РККА А.К. Сивкова. В ходе работы был определен перечень военно-морской техники и вооружения необходимый для закупки с целью производства на отечественных предприятиях их аналогов⁶¹.

В работе обращается внимание на то, что к началу-середине 1930-х годов, благодаря успехам в развитии народного хозяйства СССР, необходимости в закупке станков и оборудования для отечественных, в том числе судостроительных предприятий, не было. Доказательством этому служит Приказ наркома тяжелой промышленности (НКТП) Г.К. Орджоникидзе №173 от 1933 года. В данном документе указывалось, что, во-первых, советская промышленность способна производить все необходимое для народного хозяйства СССР. Поэтому необходимо прекратить размещать заказы в зарубежных странах, а направлять их на предприятия Советского Союза. Во-вторых, зарубежные заказы должны быть направлены на: получение новых видов зарубежной техники военного и военно-морского назначения с целью их изучения; обеспечение комплектующими и расходными материалами уже имеющейся на вооружении военной и военно-морской техники иностранного производства; концентрация мобилизационного запаса боевого снаряжения зарубежного производства, находящегося в распоряжении армии и флота, но не изготавливаемого в СССР. В-третьих, в ходе планирования размещения зарубежного заказа в импортный план НКТП, заказывающая советская организация должна аргументировано доказать его необходимость и обосновать отсутствием его производства в Советском Союзе⁶².

Как отмечается в работе, с начала-середины 1930-х годов руководством СССР было принято решение использовать международный, наиболее наукоемкий и сложный технологический производственный опыт — строительство современных кораблей. Первым был заказ в Германии на

⁵⁹ ЦГА СПб. Ф. Р-9126. Оп. 1. Д. 34. Л. 78.

⁶⁰ ЦГА СПб. Ф. Р-9126. Оп. 1. Д. 202. Л. 1.

⁶¹ РГА ВМФ. Ф. Р-303. Оп. 2. Д. 97. Л. 4.

⁶² РГА ВМФ. Ф. Р-441. Оп. 16. Д. 186. Л. 75.

разработку проекта средней подводной лодки. Так, 28 ноября 1933 года после предварительных переговоров вышло Постановление Комитета Оборона (КО) СНК СССР «Об иностранной технической помощи по постройке подводной лодки. На основании данного постановления был заключен договор с германской фирмой «Дешимаг» об оказании технической помощи по строительству подводной лодки на ленинградских судостроительных предприятиях⁶³. Благодаря этому в отечественном подводном кораблестроительном кораблестроении был использован германский научно-технический и производственный опыт в развитии: торпедного и перископного вооружения; корпусостроении подводных лодок; систем: погружения и всплытия; рулевых устройствах; электрооборудования; электронавигационной аппаратуры и др⁶⁴.

В материалах исследования показано, что зарубежные проекты не копировались, а кардинально изменялись и адаптировались к возможностям отечественного кораблестроительного производства. О чем свидетельствует пример с постройкой по итальянскому проекту крейсера проекта 26 «Киров»⁶⁵. 17 февраля 1934 года вышло Постановление СНК СССР «О результатах переговоров по иностранной технической помощи для постройки крейсеров». В ходе итальянской технической помощи отечественные судостроительные предприятия получили: основные узлы, агрегаты и механизмы для строящегося в Ленинграде крейсера; особенности технологического процесса, калибры, шаблоны, приспособления и устройства, необходимых для изготовления этих механизмов; проект, теоретические и рабочие чертежи, а также спецификации новейшего итальянского крейсера «Раймондо Монтекукколи»⁶⁶. Аналогичный опыт был получен в ходе постройки в Италии лидера эскадренных миноносцев «Ташкент»⁶⁷.

Анализ исследуемых в работе материалов позволяет сделать вывод о периодизации использования международного опыта. *Первый период* – середина 1920-х годов – начало-середина 1930-х годов; *второй период* – начало-середина 1930-х годов – 22 июня 1941 года. В *первом периоде* главная роль отводилась восстановлению производства, обновлению станочного парка, воссозданию производственных процессов. Во *втором периоде* приобретались: техническая помощь по постройке современных кораблей различных классов; наиболее наукоемкие и технически сложные образцы техники и вооружения; проекты и рабочие чертежи кораблей; новые образцы военно-морской техники и вооружения в малом количестве для их изучения и освоения отечественным производством.

⁶³ РГА ВМФ. Ф.Р-1483. Оп. 1. Д. 498. Л. 202.

⁶⁴ РГА ВМФ. Ф.Р-1483. Оп. 1. Д. 343. Л. 2-8.

⁶⁵ РГА ВМФ. Ф.Р-441. Оп. 14. Д. 56. Л. 20-29.

⁶⁶ РГА ВМФ. Ф.Р-441. Оп. 14. Д. 56. Л. 20-29.

⁶⁷ РГА ВМФ. Ф.Р-1876. Оп. 1. Д. 3. Л. 3-25.

В **Заключении** подведены итоги исследования, в соответствии с целями и задачами исследования сделаны выводы и обобщена периодизация использования зарубежного производственного опыта в отечественном военном кораблестроении.

**Основные положения диссертации отражены
в следующих публикациях автора:**

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК РФ

1. Федулов, С.В., Половинкин, В.Н., Косаренко, Д.А. Использование немецких достижений науки и техники странами-союзницами СССР по антигитлеровской коалиции // Военно-исторический журнал. – 2021. – № 2. – С. 33-39 (1,0/0,5 п.л.).

2. Косаренко, Д.А., Федулов, С.В., Постников, Н.А. Подготовка инженеров-гидрографов в годы Великой Отечественной войны // Учёные записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2021. – № 1(57). URL:<http://scientific-notes.ru/pdf/083-090.pdf> (1,0/0,25 п.л.).

3. Постников, Н.А., Федулов, С.В., Косаренко, Д.А. Иностранные специалисты на «Дальзаводе» в начале 1930-х годов // Учёные записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2021. – № 3(59). URL:<http://scientific-notes.ru/pdf/083-090.pdf> (0,5/0,25 п.л.).

4. Косаренко, Д.А. Сотрудничество советских предприятий с германской фирмой «Крупп» (конец 1920-х – начало 1930-х гг.) // Учёные записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2021. – № 3(59). URL:<http://scientific-notes.ru/pdf/083-090.pdf> (0,5 п.л.).

Публикации в иных научных изданиях

5. Федулов, С.В., Барбанель, Б.А., Косаренко, Д.А. Российские производственники на американском судостроительном предприятии (конец XIX – начало XX вв. // Морской вестник. – 2019. – № 4. – С. 117–120 (0,75/0,25 п.л.).

6. Федулов, С.В., Косаренко, Д.А. Проблемные аспекты в ходе постройки в Италии лидера эсминцев «Ташкент» // Рубежи истории. – 2021. – № 1(13). – С. 39–46. URL: <https://рубежи-истории.рф/pdf/039-046.pdf> (0,5/0,25 п.л.).

7. Федулов, С.В., Косаренко, Д.А. Реорганизация структур заграничного снабжения в годы Гражданской войны // Материалы всероссийской научной конференции «Военно-Морской Флот в Гражданской войне». – Калининград, ФГБВОУ ВО ВУНЦ ВМФ «Балтийский военно-морской институт, 2021. – С. 367–376. (1,0/0,5 п.л.).

8. Половинкин, В.Н., Федулов, С.В., Барбанель, Б.А., Косаренко, Д.А. Итальянская техническая помощь при строительстве крейсера «Киров» // Морской вестник. – 2021. – № 2. – С. 117–120. (1,0/0,25 п.л.).