

Красавцев Л.Б.

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС И ОБРАЗОВАНИЕ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ: ОПЫТ 60-Х ГОДОВ XX ВЕКА. СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ БАССЕЙН

В истории морского транспорта Европейского Севера России Северное (СМП г. Архангельск) и Мурманское морские пароходства (ММП), Архангельский и Мурманский морские порты – в 1918-1985 годах можно выделить три этапа развития. Первый этап – с 1918 по 1958 годы, когда флот состоял из паровых судов на угольном отоплении. Даже в первые послевоенные годы суда новой постройки типа «Хасан» и «Донбасс» строились с паровой машиной на угольном отоплении, как и суда довоенной и даже дореволюционной постройки. Береговое хозяйство (порты, судоремонтные заводы и др.) также по уровню технического оснащения оставались на уровне 1920-30-х годов. Дело в том, что в конце 1940-х годов – сталинское руководство, увлеклось борьбой с космополитизмом и перестало изучать и использовать зарубежный опыт. Это особенно сказалось на отставании отечественного транспорта: в СССР продолжали строить паровозы, пароходы, работавшие на угле, а за рубежом уже строили тепловозы, электровозы, а на морском транспорте – теплоходы, а пароходы переводились на жидкое топливо (мазут).

Положение изменилось во второй половине 1950-х годов, когда во главе страны встал новый лидер Н.С.Хрущев, взявший курс на смягчение международной обстановки, развитие международного сотрудничества, а следовательно и внешней торговли. А для этого потребовался новый морской флот. Интенсивный рост внешнеторгового оборота опережал темпы пополнения транспортного флота. Новое руководство страны взяло также курс на развитие научно-технического прогресса, стремясь преодолеть сложившееся отставание. Был принят ряд документов на уровне партии и правительства по опережающему развитию научно-технического прогресса. В экономике страны последующие годы (1955-1970 гг.) вошли как годы взлета. Существенное развитие именно в этот период получил морской транспорт, по тоннажу которого СССР переместился с 12-го места на пятое в мире. Советский морской флот к 1970 г. стал самым молодым по возрасту судов.¹

По справедливому замечанию бывшего в те годы Министра морского флота Гуженко Т.Б. «Н.С.Хрущев был несомненно выдающейся личностью в истории советского государства, ... В период его руководства наряду со многими другими отраслями народного хозяйства успешно развивался морской флот... За период 1953-1964 гг. объем перевозок грузов морским транспортом увеличился в 2,4 раза, а его грузооборот в 6,2 раза.»²

Потребовался не только количественный рост флота. Перед принятием семилетнего плана почти половину отечественных морских судов составляли пароходы, работавшие на угле, имевшие небольшую скорость, треть судов

имела предельный возраст, т.е. 20 лет и более. Флот северных пароходств находился в еще более худшем состоянии.³ На отечественных верфях освободившихся от военных заказов, на верфях братских тогда стран Польши и ГДР, а также по заказам в ведущих судостроительных фирмах за границей (Финляндии, Японии и др.) развернулось широкое строительство судов нового типа – теплоходов и дизель-электроходов. Началась и научно-техническая революция с постройкой первого в мире атомного гражданского судна – ледокола «Ленин».

Принятые правительством меры позволили в 1960-70 гг. по темпам роста флота обогнать ведущие морские страны. Только за 1961-65 гг. Морфлот получил 476 новых судов. Буквально каждую неделю флот получал 2-3 новых судна. Вместе со всей отраслью рос и менялся флот северного бассейна, получив за 10 лет (1961-70-е гг.) 177 новых теплоходов и дизель-электроходов. Одновременно было списано 67 судов постройки 1919-1930 гг.⁴ Это привело к существенным качественным изменениям: новые суда имели большую грузоподъемность, т.е. перевозили сразу больше груза, обладали большей скоростью, большим районом плавания, меньшей численностью экипажа, механизированные люковые закрытия, высокопроизводительные грузовые устройства, новейшее навигационное оборудование и средства связи.

Одновременно проходила модернизация существующего парового флота, еще не отработавшего свой срок: они переводились с угольного отопления на жидкое, что также позволяло уменьшить численность экипажа, увеличивалась провозоспособность, дальность плавания, улучшались условия труда. Решалась задача большой социальной важности – исчезал тяжелейший физический труд кочегара, облегчались условия труда – вводилась автоматика горения и питания, улучшались условия быта и проживания моряков. На новых судах моряки размещались в более комфортабельных каютах.

В итоге нового строительства и списания старого флота, только Северное пароходство в 1970 г. имело самый молодой флот: 90% судов было моложе 10 лет.⁵ Новый флот позволил решить ряд важных экономических проблем: морские пароходства из убыточных предприятий превратились в прибыльные высокорентабельные предприятия, с 1962 г. они стали приносить прибыль, повысилась производительность труда, снизилась себестоимость перевозок. Новый флот стал успешно конкурировать с иностранным флотом, что позволило повысить удельный вес отечественных судов в перевозках внешнеторговых грузов, а тем самым не только сократить расходы в инвалюте за фрахт иностранного флота, а самим зарабатывать инвалюту. В этом вопросе большую роль сыграло принятое в 1957 г. решение о переводе работы флота в заграничном плавании на валютную систему расчета, и чистая валютная выручка (ЧВВ) стала основным плановым показателем работы флота. Имея новые современные суда, морской флот превратился в крупного экспортера своих транспортных услуг. Тем самым морской транспорт страны стал играть активную роль в формировании

валютного баланса в национальном доходе страны. Конкретно, суда СМП и ММП стали широко заниматься перевозкой грузов между иностранными портами после окончания летней навигации. А также суда стали активно сдаваться в аренду иностранным фрахтователям (таймчартер).

Большую роль сыграла специализация флота: северное пароходство стало заниматься в основном вывозом лесоэкспортной продукции – поэтому пополнялось лесовозами, что позволило увеличить удельный вес отечественного флота в перевозках леса на Севере с 12,2% в 1959 г. до 88,9% в 1980 г.⁶ Мурманское пароходство специализировалось на перевозках руды и апатитов, поэтому пополнялось в основном рудовозами, а также на арктических перевозках, для чего получало суда усиленного ледового класса и ледоколы. Ввод в эксплуатацию новейших атомных ледоколов позволил превратить северный морской путь в надежную национальную морскую магистраль и сделать навигацию на западном участке Севморпути практически круглогодичной, а также обеспечить круглогодичную работу портов Белого моря.

Наряду с модернизацией флота в 1960-е годы принимаются энергичные меры по развитию берегового хозяйства: начинается реконструкция Архангельского и Мурманского морских портов, судоремонтных заводов, разворачивается широкое жилищное строительство для работников морского транспорта.

В период технической реконструкции морского транспорта проводилась одновременно довольно активная кадровая и социальная политика. Научно-технический прогресс требовал поднять уровень образования, технического обучения, а также более широкого применения инженерного труда. К тому же в связи с ростом флота численность моряков торгового флота значительно выросла. В начале рассматриваемого периода (конец 1950-х) в СМП только 20,7% моряков имели высшее и среднее образование, а среди командного состава только 10,1% - высшее образование.⁷ Новые суда с новыми энергетическими установками, расширение географии плавания требовали грамотных и технически более подготовленных моряков. Переход от пароходов к теплоходам в массовом порядке высвобождались кочегары и машинисты. Их требовалось обучать новым профессиям – мотористов, электриков, более квалифицированных матросов.

Поэтому морские учебные заведения, в том числе Архангельское мореходное училище стали вместо механиков-паровиков готовить механиков-дизелистов, а затем судоводителей с правом эксплуатации двигателей внутреннего сгорания для судов вспомогательного флота, затем помощников механиков для работы на автоматизированных судах, техников-механизаторов для работы в портах. В три раза в училище выросло число заочников.

Научно-технический прогресс потребовал кадры с высшим образованием. Еще в годы войны в 1944 г. были созданы высшие морские инженерные училища, в том числе в Ленинграде – ЛВИМУ – Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О.Макарова (теперь

Государственная морская академия). Именно выпускники ЛВИМУ были первыми моряками с высшим образованием на севере. Требовалось приблизить подготовку к месту работы моряков, для чего в Архангельске в 1957 г. открывается Архангельский заочный филиал ЛВИМУ, а в Мурманске – учебно-консультационный пункт. Теперь моряки получили возможность получить заочно высшее образование без отрыва от родного порта. Это особо помогло выпускникам Архангельского мореходного училища продолжить свое образование и одновременно продвигаться по служебной лестнице. Уже в 1962 г. состоялся первый выпуск инженеров, получивших высшее образование без отрыва от производства. А всего за годы существования филиала в Архангельске его окончили более 2000 моряков, получивших дипломы судоводителей, механиков, электромехаников, радистов, эксплуатационников.⁸ Для атомного флота Мурманского пароходства в ЛВИМУ был открыт факультет для подготовки специалистов по эксплуатации ядерных судовых установок. Подготовку рядового состава вела Архангельская мореходная школа, учебные курсовые комбинаты пароходств, различные курсы усовершенствования. Только северное пароходство ежегодно готовило более 600 квалифицированных моряков.⁹ В итоге этой работы повысился образовательный уровень моряков – в 1970 г. доля моряков с высшим и средним специальным образованием в СМП составила 36%, а среди командного состава – 95,4%. Кроме того заочно учились только в вузах – более 500 человек.¹⁰ Таким образом, повышение образовательного и квалификационного уровня – закономерность научно-технического прогресса. Повышение технического уровня производства естественно приводит к изменению сложности и навыков труда, появлению новых профессий и специальностей, увеличению численности удельного веса высококвалифицированных работников.

Одновременно с реконструкцией морского транспорта в эти годы был принят ряд мер по улучшению материально-бытового положения работников морского транспорта: происходит упорядочение режима труда и отдыха моряков, повышается их заработная плата, впервые начинается широкое жилищное строительство. На судах новой постройки создаются благоприятные условия для труда и отдыха судовых экипажей (одно- и двух местные каюты, системы кондиционирования и т.д.). За счет улучшения условий труда, быта и роста материального благосостояния уменьшилась текучесть кадров, улучшилась дисциплина. Таким образом, произошедшие изменения в технике (новые суда, механизация и автоматизация) оказали позитивные сдвиги и среди работающих. Да и в целом, это были лучшие годы в истории морского транспорта как страны в целом, так и на северном бассейне, где работники морского транспорта составляли значительный отряд среди работающих, продолжая традиции поморов, основным занятием которых была работа на море.

Третий этап развития морского транспорта можно отнести к 1975-85 гг., когда флот начал пополнение автоматизированными судами с сокращенными экипажами. Однако, руководство отрасли в это время увлеклось

строительством дорогостоящего специализированного флота, упустило вопрос обновления обычного транспортного флота, а он в эти годы стал стремительно стареть. Ведь срок службы морского судна всего 20-25 лет и, чтобы быть на уровне, суда следует постоянно обновлять. А после 1975 г. поступление новых судов резко сократилось. Так СМП в 1981-1985 гг. не получило ни одного судна новой постройки. Старение флота не могло не сказаться и на экономических показателях: росли затраты на ремонт и на эксплуатацию флота, от устаревших судов отказывались иностранные фрахтователи и т.д. Третий этап развития морского транспорта не успел в достаточной степени развиваться и был прерван событиями начала 1990-х годов. После распада СССР морской флот распался: морские пароходства, расположенные на территории бывших союзных республик, отошли под юрисдикцию независимых государств. Морские пароходства преобразовались в акционерные общества, резко сократилось количество судов, а, следовательно, и объем перевозок, сократилось численность моряков и т.д. Снова большая часть внешнеторговых грузов перевозится не на отечественных, а на иностранных судах. Перед отраслью снова на повестку дня стали задачи, какие приходилось решать в прежние годы, только теперь в новых рыночных условиях. По оценке Гуженко Т.Б. «1960-80-е годы были золотым веком и лебединой песней в развитии морского транспорта России... Россия отброшена на целое столетие по доле участия собственного тоннажа в перевозках внешнеторговых грузов».¹¹

Опыт обновления флота и берегового хозяйства в 1960-е годы подтверждает мысль о ведущей роли государства в деле научно-технического прогресса. И этот вывод верен не только для административно-командной системы управления. Мировой опыт также говорит о том, что без ведущей роли государства использовать достижения научно-технической революции на морском транспорте просто невозможно, но только для этого следует использовать иные приемы и методы, характерные для рыночной экономики (государственные субсидии, рациональная налоговая политика, финансовые льготы и т.д.).¹² Особенно это важно для Севера, где расходы на содержание флота неизбежно выше, чем на юге и на Балтике. А опыт предшественника современного ОАО «СМП» и «ММП» - товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства, созданного в 1875 г. показывает, что оно смогло успешно работать только при финансовой поддержке государства, получая с первого года и до последнего (1917 г.) государственные субсидии. Опыт истории развития морского транспорта, особенно в его лучшие годы, когда он бурно развивался, заслуживает внимания и изучения.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. История мировой экономики: Учебник для вузов (под ред. Г.Б.Поляка, А.Н.Марковой.- М., 1999. С. 678, 681.
2. Гуженко Т.Б. Записки экс-министра. М., 1997. С. 87.
3. Красавцев Л.Б. Морской транспорт европейского Севера России (1918-1985). Проблемы развития и модернизации. Архангельск, ПГУ, 2003. С. 220.
4. Красавцев Л.Б. Указ. Соч. С. 223, 227, 231.
5. Там же. С. 232.
6. Там же. С. 244.
7. Там же. С. 279.
8. Там же. С. 284.
9. Там же. С. 282.
10. Там же. С. 286.
11. Гуженко Т.Б. Указ. Соч. С. 250, 251.
12. Там же. С. 177.