

Диспропорции между развитием гражданской промышленности и военпрома как фактор торможения выпуска военной продукции накануне и в годы войны

У истоков организации в СССР массового танкостроения стояла идея крупносерийной тракторной промышленности, увиденная начальником Управления моторизации и механизации РККА И.А. Халепским в США в 1929 г. Он считал, что необходимо создавать специальные моторные и тракторные заводы, которые обеспечат страну танками. Эту идею поддержал и стал активно продвигать в жизнь М.Н. Тухачевский.

Но в США какой-либо развитой танковой промышленности на тот момент не существовало. В действительности Соединённые Штаты создали свой танкопром совершенно на других принципах (об этом ниже). Следовательно, идея о тракторной промышленности как основе танкостроения, скорее всего, была рождена и развивалась самостоятельно в СССР.

Вновь построенные тракторные заводы (Сталинградский, Харьковский и Челябинский) оказались неспособны запустить танковое производство ни в годы первой пятилетки, ни в конце 1930-х годов. Поэтому пришлось организовывать танкопром на судостроительных и паровозостроительных предприятиях: Харьковском паровозостроительном заводе и ленинградском Кировском заводе (бывшем Путиловском), то есть, на тех промышленных площадках, которые имели большой дореволюционный опыт в серийном машиностроении. Однако советское руководство не оставляло попытки реализации идеи Халепского и Тухачевского. Вплотную к этому государство подошло в 1940 г., когда началась реальная организация танкового производства на СТЗ и ЧТЗ. Но СТЗ уже летом 1942 г. пришлось эвакуировать, а ЧТЗ осенью 1941 г. стал челябинским Кировским заводом, где тракторные технологии использовались в крайне ограниченном количестве.

В ходе реализации танкового проекта оказалось, что значительная часть комплектующих, просто не может эффективно и в достаточном количестве производиться в стране (гусеничные траки, шестерни, подшипники, ленты Феродо, автоэлектрика и прочее). Это потребовало организации массового импорта на этапе первой пятилетки, а примерно со второй пятилетки - организации специальных производств на гражданских заводах. Но далее возникает интересная коллизия: военпром вбирал в себя основные производственные ресурсы, которых недостаёт для гражданского сектора, из-за чего гражданские предприятия, в свою очередь, не могут наладить производство комплектующих для военпрома. Поэтому все последующие годы комплектующие для танкостроения отличали дефицит и низкое качество. Государственная власть видела эти недостатки и пыталась решать их по-своему. Вместо создания развитой сети гражданских производств по всей стране, максимальное количество задач по выпуску отдельных комплектующих возлагалось на крупнейшие заводы танкопрома.

Советская модель военной промышленности приводила к появлению достаточно странных, с точки зрения эффективности, решений: 1) Существующую проблему дефицита топлива государство пыталось решить созданием дизельного двигателя: вместо развития современной нефтехимии – попытки внедрить в массовое производство различных модификаций двигателя на дешёвом тяжёлом (дизельном) топливе. Так получился очень сложный в производстве и ненадёжный в эксплуатации мотор. 2) Проблема низкого ресурса танковых гусениц решалась не освоением и развитием способов выплавки специального металла (сталь Гадфильда), а безуспешными попытками создания колесно-гусеничного движителя. К счастью, этот эксперимент был благополучно свернут к 1940 г. Но все эти волюнтаристские решения отвлекали значительные производственные, ресурсные и конструкторские силы.

И, как следствие, слабое развитие гражданских отраслей: производство шестерён и подшипников, радиаторов, воздухофильтров, автоэлектрики и др. Плюс элементарные вещи: строительные материалы, метизы, технический текстиль, промышленное оборудование, грузовой автотранспорт, перманентный дефицит топлива и электроэнергии и т.д. Всё это отражалось, в том числе, на развитии всего военпрома. Эти особенности при желании можно списать на недостатки ускоренного развития, но беда в том, что именно акцент на первоочередном развитии военпрома создавал для него же серьёзные трудности в ресурсном обеспечении.

В итоге, новые модели танков конца 1939 – начала 1940-х гг. не только отличались низкой надёжностью (как и танки предыдущего поколения), но имели множество устаревших конструктивных решений, взятых у предыдущих моделей. Для пояснения: новейший танк Т-34 (кроме системы бронирования, вооружения и дизельного двигателя – но о нём см. выше) в действительности оказался всё тем же танком Кристи конца 1920-х гг. (в советском варианте – танки серии БТ). Новый средний унаследовал ту же КПП, устаревшую фрикционную систему поворота, «сжирающую» внутреннее пространство подвески.

Великая Отечественная война усугубила проблемы советской промышленности до кризисного состояния. Массовая эвакуация всех танковых заводов на восток сломала старые кооперационные связи. Но наладить новые оказалось крайне сложно. В частности, ленинградский Кировский завод находился в окружении смежных предприятий и к началу 1940-х гг. или организовал собственное производство комплектующих, или получал их от кооперирующихся, как правило, местных заводов. Осенью 1941 г. его пришлось эвакуировать на Урал, где не существовало предприятий отдельных отраслей (подшипниковые заводы, заводы РТИ, автоэлектрики и проч.).

Для восполнения хотя бы на минимально приемлемом уровне тех производств, которые работали на обеспечение танкопрома в Ленинграде, Харькове и Москве, необходимо было проводить полномасштабное промышленное строительство, во многом сравнимое со стройками первых пятилеток. Но здесь мы видим дальнейшее развитие старой проблемы: усиление диспропорций между военпромом и гражданским производством. Танкостроение как одно из основных направлений военпрома вбирало в себя производственные ресурсы для обеспечения постоянно растущих правительственных планов по выпуску бронетехники. Но гражданский сектор, который должен обеспечивать своими поставками танкостроение, просто был не в состоянии функционировать. Именно поэтому танковые заводы вынуждены были изготавливать технику некомплектно и низкого качества в первой половине военного периода. Только в середине войны начинается реальное развитие гражданских предприятий.

В США (уже в годы Второй мировой войны) танкостроение было устроено по другому принципу. Вместо заводов-гигантов (которыми де-факто являлись крупнейшие советские предприятия танкопрома) в Соединённых Штатах танковые заводы представляли собой сборочные участки, оснащенные современной производственной инфраструктурой (в том числе электрическим и пневматическим инструментом). На этих производственных площадках собирались готовые машины из узлов, агрегатов и отдельных деталей, поступающих с множества других производств страны. Но самое главное – экономика США оказалась способна обеспечить относительно быстрое и массовое производство надежной и качественной бронетехники.