



ЭНЕРГИЯ



№ 6 (825) 21 июня 2018 года

Газета АО «Псковский электромашиностроительный завод»

Актуально

Большой Совет: итоги полугодия

В июне состоялся Совет директоров группы предприятий, входящих в АО «ТрансМашКонсорциум».



Руководители Псковского электромашиностроительного завода, Плавского машиностроительного завода «Плава», Вологодского АО «СтройТранс»–«Транс-Альфа» и «Рыбинскэлектротранс» подвели предварительные итоги работы предприятий за первое полугодие 2018 года, определили задачи на второе полугодие и 2018 год в целом, представили новую продукцию, выработали конкурентную стратегию.

Открывая заседание, председатель Совета директоров ТМК **Александр Александрович Каледин**, в частности, сказал:

– Ровно год назад мы даже речи не вели о стратегических задачах. Тогда вопрос стоял довольно остро и однозначно: жить нашим предприятиям или не жить, быть или не быть. Мы общими усилиями сумели преодолеть трудности, решить все, даже самые сложные, финансовые проблемы, нарастить темпы производства и сейчас уже можем вести речь не только о текущих делах, но и строить планы на перспективу.

Если мы не снизим темпы, будем также работать до конца года и весь следующий год, то нам под силу станет кардинально решить вопрос с конкурентами. То есть в плане борьбы с ними мы можем не только говорить о цене и качестве, но кого-то, может быть, перекупить, кого-то поглотить, слить, а кого-то, как бы ни жестко это звучало, уничтожить экономически – это рынок. Еще один вопрос, имеющий стратегическую направленность, это выход наших предприятий на глобальные рынки.

Нам необходимо осваивать работу на международных рынках. Потенциальные покупатели есть в других странах. Если у предприятия есть достойный продукт, не нужно закидываться на России, доля которой на сегодня исчисляется всего двумя процентами мировой экономики.

Глобальность – это уже не удел корпораций, но и стратегия небольших компаний. Конкурируя на внешних рынках, компании становятся сильнее как в России, так и за рубежом. К примеру, и «Плава», и «ПЭМЗ», и «СтройТранс» производят продукцию, которая способна конкурировать на внешних рынках с компаниями аналогичного профиля.

Психологи говорят, что большинство запретов и ограничений, которые мешают нам жить, устанавливаем мы сами. Это утверждение справедливо и для бизнеса. Глобальность – это не размер бизнеса и не объем выручки. Это образ мышления.

Подробнее об итогах работы Большого Совета читайте в следующем выпуске «Энергии».

Глобальное событие лета

ПЭМЗ: наш вклад в ЧМ-2018

14 июня в Москве был дан старт грандиозному спортивному событию нынешнего лета – Чемпионату мира по футболу-2018. Свой вклад в подготовку Мундиаля внесли и работники ПЭМЗа.

Гостями нашей страны на время ЧМ-2018 стали сотни спортсменов и сотни тысяч болельщиков из разных уголков планеты. Чемпионат принимают 11 городов России: Москва, Санкт-Петербург, Самара, Нижний Новгород, Казань, Сочи, Ростов-на-Дону, Саранск, Волгоград, Калининград и Екатеринбург.

льярные рейсы с тем, чтобы быстро и с комфортом доставить пассажиров-болельщиков в города, где играют их любимые команды. В дальнейшем такими поездами смогут воспользоваться все, кто отправится в дальний путь по железной дороге.

Вообще проведение Чемпионата мира по футболу в нашей стране

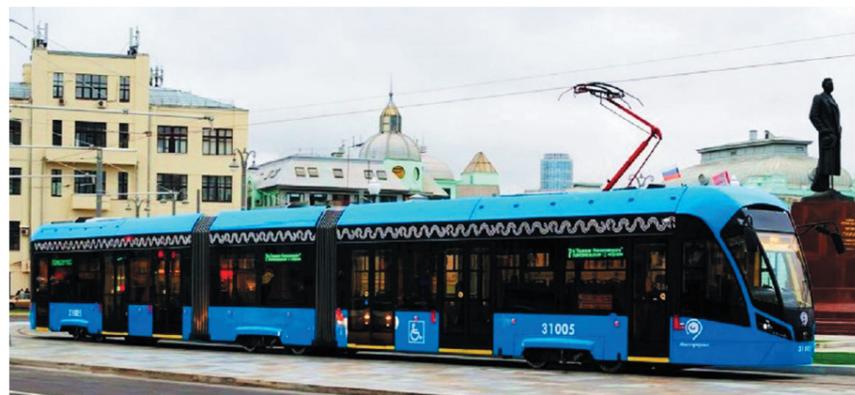
новления подвижного состава правительство Москвы заключило контракт на поставку 300 таких трамваев, поставки будут осуществляться вплоть до 2019 года. На Псковском электромашиностроительном заводе изготавливается ежемесячно порядка 70–80 двигателей для этих машин.

Надо также сказать и о новых трамваях, которые поступили накануне открытия игр в Волгоград. Трамваи модели 802, которые выпустил АО «УКХ «Белкоммунмаш» специально к открытию Чемпионата мира по футболу, имеют двустороннее расположение дверей. Модели низкопольные, со специальной площадкой для коляски и механическим пандусом. Для комфорта пассажиров летом все окна затонированы, а на случай зимних морозов вагоны оснащены системой отопления калориферного типа.

Асинхронные электродвигатели для новых трамваев также изготовлены на ПЭМЗе. Наше предприятие давно и прочно завоевало статус надежного поставщика этого и других видов продукции.

Кстати, трамвай и сам по себе является одним из неофициальных символов Волгограда. Во-первых, Царицын (дореволюционное название Волгограда) стал первым уездным городом Российской империи, обзаведшимся трамваем. Во-вторых, неизменное удивление приезжих вызывают станции метрограда. В метро люди ожидают увидеть традиционный поезд, но вместо него подъезжает трамвай, который следует по скоростной подземной линии.

Осталось поблагодарить работников ПЭМЗа за качественную работу, выполненную в срок и пожелать от души насладиться грандиозным спортивным событием этого лета.



По прогнозам РЖД за время чемпионата будет перевезено около 2,5 миллиона пассажиров – для этого запланировано задействовать около 15 тысяч рейсовых поездов.

«Для перевозок используются современные вагоны, в которых есть всё необходимое для комфортной поездки», – подчеркнули руководители РЖД. В каждом вагоне специальное купе отведено для маломобильных людей.

Новые вагоны изготавливались на Тверском вагоностроительном заводе, Тамбовском ВР ОАО «ВРМ», а генераторы типа ЭГВ-01, ЭГВ-08 для электроснабжения вагонов повышенной комфортности на эти предприятия поступали с Псковского электромашиностроительного завода. Более 700 поездов с вагонами повышенной комфортности вышли в регу-

можно назвать своеобразным катализатором развития нового, экологичного, безопасного электротранспорта – троллейбусов, трамваев, электробусов. А это значит, что продукция ПЭМЗа и сейчас, и в дальнейшем будет востребована.

Что же касается непосредственно участия нашего завода в подготовке к ЧМ-2018, то электродвигатели производства ПЭМЗа поступают на низкопольные трамваи модели «Витязь-М», которые уже курсируют по Москве. Их изготовителем является ООО «ПК Транспортные системы», производство развёрнуто на базе Тверского вагоностроительного завода. Новый трамвай на сто процентов российского производства. Вагоны «Витязь-М» оснащены спутниковой навигацией, камерами видеонаблюдения и системой климат-контроля. В рамках об-

Новости партнёров

«МАЗ» и «СтройТранс»: перспективы сотрудничества

На базе завода «СтройТранс» – преемника предприятия «Транс-Альфа ЭЛЕКТРО» в Вологде планируется собирать белорусские автобусы.

Речь идёт о сборке автобусов марки «МАЗ», работающих на газомоторном топливе. С этим предложением мэр Вологды Сергей Воропанов обратился к руководителям завода после визита в Минск, где он договорился с белорусскими партнёрами о создании совместного предприятия по сборке автобусов Минского автозавода.

Компания «СтройТранс» в настоящее время активизирует выпуск троллейбусов. Этому поспособствовал и тот факт, что предприятию удалось войти в программу Минпромторга по субсидированию производства.

На сегодняшний день «СтройТранс» имеет контракты на производство 47 машин: 40 низкопольных троллейбусов и троллейбусов с увеличенным автономным ходом, предназначенных для Мурманска, Ярославля, Махачкалы и Иркутска. Еще семь троллейбусов-«гармошек» во-

логодское предприятие должно до конца текущего года поставить в Санкт-Петербург.

13 июня мэр Вологды обсудил с руководителями «СтройТранса» предложение белорусских партнёров. Специалисты предприятия уверены, что смогут освоить сборку белорусских автобусов. Мощности завода, который имеет лицензию на производство низкопольных одиночных, высокопольных троллейбусов, а также сочленённых троллейбусов, позволяют выпускать до 30 единиц техники в месяц.

Администрация Вологды со своей стороны намерена в ближайшее время провести необходимые переговоры и организовать визит белорусской делегации, которая должна оценить возможности предприятия. В случае положительного решения троллейбусный завод в Вологде получит в партнёры крупнейшее транспортное предприятие с мировым именем и выйдет на новый уровень развития.

● ● ● ЭлектроТранс-2018: мнение маркетолога

Будущее городского транспорта



Продукция Псковского электромашиностроительного завода также была представлена на этом грандиозном форуме, посвященном развитию экологически чистого городского транспорта общего и индивидуального пользования – от городской электрички, метро, трамвая, троллейбуса до электромобиля, велосипедов и самокатов с электроприводом.

Выставка «ЭлектроТранс» – традиционное место встречи специалистов транспортных

предприятий с поставщиками подвижного состава, комплектующих, технологий, услуг. Тематика выставочной экспозиции охватывает все процессы проектирования, производства и эксплуатации общественного электротранспорта.

В этом году в выставочной экспозиции и деловой программе приняли участие 76 организаций. Выставку посетили более 2000 специалистов с 850 предприятий и организаций.

В приветственном слове к гостям и участникам выстав-

16-17 мая в Москве проходила 8-я международная выставка продукции и технологий для городского электротранспорта и метрополитенов «ЭлектроТранс-2018».

ки замминистра транспорта РФ Н.А. Асаул отметил, что приоритетным направлением является замена устаревшего подвижного состава муниципального транспорта общего пользования на современные экологичные и экономичные транспортные средства.

Российская столица – безусловный лидер в сфере модернизации и развития общественного транспорта. Москва – первый город в нашей стране, приступающий к широкому внедрению электробусов. Начиная с 2018 года город будет закупать по 300 электробусов ежегодно, а с 2021 года столица полностью прекратит закупку дизельных автобусов. Выставка «ЭлектроТранс» даёт возможность по достоинству оценить передовые технологии в сфере экологически чистого, так называемого «зеленого» городского общественного транспорта.

Своими впечатлениями о Международной выставке «ЭлектроТранс-2018» поделился начальник отдела маркетинга Псковского электромашиностроительного завода **Александр Алексеевич По-**

пов: «Наиболее ярким и запоминающимся событием выставки, конечно же, стала презентация электробуса «Пионер» производства ПК «Транспортные системы». Также участникам и посетителям выставки был представлен городской электробус «второго поколения» КАМАЗ-6282, кстати, именно эта компания наряду с компанией ГАЗ выиграла тендер на поставку электробусов для Москвы.

Что касается непосредственно работы специалистов нашего завода на прошедшей выставке, то, считаю, что она была достаточно плодотворной. Мы впервые использовали сенсорный экран для демонстрации своей продукции, обновили оформление стенда, рекламные проспекты, традиционно привезли один из наших двигателей.

Конечно, главные результаты встреч на «ЭлектроТранс-2018» – это расширение и укрепление связей с нашими ключевыми партнерами, а также привлечение новых потенциальных заказчиков. Так, например, на выставке мы пообщались с руководи-

телем предприятия «Тагильский трамвай» Игорем Анатольевичем Темновым. Они эксплуатируют трамваи производства «Уралтрансмаш», где стоят наши двигатели. Директор живо интересовался предприятием, возможностями сотрудничества в плане замены вышедших из строя электродвигателей на новые.

Был любопытный контакт с представителями Мозырского нефтеперерабатывающего завода: у них есть внутриводской электротранспорт, и они заинтересовались продукцией нашего предприятия. Еще мы пообщались с руководством Красноярского вагоноремонтного завода, работники которого занимаются модернизацией трамваев. Это тоже потенциальные заказчики нашей продукции.

Состоялась встреча и плодотворное общение со специалистами Белорусского предприятия «ЭТОН-ЭЛТРАНС», которое является производителем троллейбусов с использованием автобусных кузовов. Это лишь некоторые встречи на форуме в Москве».

● ● ● ЭлектроТранс-2018: мнение конструктора

Общение было полезным

Так считает и работавший на Международной выставке ведущий инженер-конструктор технического отдела ПЭМЗа Геннадий Степанович Балыков.

– Выставка «ЭлектроТранс-2018» – это эффективная коммуникационная площадка для специалистов, заинтересованных в развитии экологически чистого городского электрического транспорта, – говорит Геннадий Степанович. – В этом году выставка была посвящена Чемпионату мира по футболу, начавшемуся в России, ну а центральное место, как среди экспонатов, так и среди обсуждения на конференции, было отведено электробусам. Ведь именно с заключения контракта на поставку 100 единиц данной техники до конца этого года Москва становится первым из городов в России, массово эксплуатирующим электробусы.

Соглашусь с Александром Алексеевичем Поповым, что наиболее ярким событием выставки стала презентация электробуса «Пионер» производства ООО «ПК Транспортные системы».

Просторный салон электробуса вмещает 85 пассажиров. Внутренний комфорт дополняют система климат-контроля, информационные экраны, разъёмы для подзарядки мобильных устройств, ну и конечно бесплатный Wi-Fi. Производитель максимально облегчил вес кузова за счёт использования алюминиевых сплавов в элементах кузова и интерьера, а передняя и задняя маски сделаны из стеклопластика. В общем, это практически обычный, современный электробус, но с одной особенностью и касается она системы подзарядки.

Производитель предлагает инновационную систему динамической подзарядки: от мобильной аккумуляторной системы, расположенной в прицепе за электробусом. В самом электробусе также имеются аккумуляторные батареи на крыше ёмкостью 50 кВт/ч, прицеп же добавляет ещё 150 кВт/ч ёмкости. Данному электробусу не нужно простаивать на конечных станциях на каких бы то ни было быстрых подзарядках: перецепка прицепа с разряженного на новый заряженный занимает не более пяти минут. Не требуется также и какого-то специального оборудования на конечных станциях. Появляется новая возможность эксплуатации электробуса в междугородних перевозках на дальние расстояния.

Решение, конечно, интересное, но не бесспорное. Диапазон, без сомнения, увеличится, но болтающийся сзади прицеп всё же выглядит не совсем технологично и эстетично, а зимой это может быть ещё, как бы это мягче сказать, спорно с точки зрения дорожной безопасности, учитывая слякоть, гололедицу и возможные заносы.

Помимо «Транспортных систем» свой электробус предоставил и «КАМАЗ». Электробус второго поколения КАМАЗ-6282 традиционно вызвал большой интерес со стороны посетителей. Их интересовала каждая мелочь – начиная от поручней в салоне и заканчивая «начинкой» электробуса. Этот электробус «КАМАЗ» производит совместно с компанией Drive Electro, которая занимается проектированием электрических и гибридных систем для коммерческих автомобилей и общественного наземного транспорта.

С этой компанией наше предприятие также давно и тесно сотрудничает, и на нынешней выставке контакты продолжились. Компания Drive Electro используют наш двигатель – они делают новый электробус, который будет дешевле, чем тот, который был представлен в Москве, так вот там как раз используется асинхронный двигатель ДТА-6 производства ПЭМЗа. Но поскольку сейчас мы заканчиваем разработку нового вентильного электродвигателя, который мощнее и специально предназначен для электробусов, то они в перспективе готовы рассматривать уже применение этого нового двигателя для электробусов.

Наша задача – в третьем квартале сделать образец, испытать его и предоставить специалистам компании наш вентильный двигатель. Сейчас заказали литье корпуса для этого электродвигателя, дальше надо заказать магниты и катушки. Думаю, что в сентябре образец двигателя будет изготовлен. Наши преимущества – в цене продукции и, конечно, в качестве.

Появился у нас и еще один потенциальный заказчик: это НПО Машиностроения «СВАРОГ». Эта компания эффективно работает на рынке комплексных поставок специализированного оборудования и материалов в нефтегазовой отрасли. Они планируют изготавливать новый колесный трактор, куда как раз подходит наш новый вентильный электродвигатель. Дело в том, что они такой электродвигатель ставят на каждое колесо, то есть у них получается типа мотор колеса. Если наша разработка устроит и их, то мы будем только рады.



Конечно же, встретились мы на выставке и с изготовителями привода, своего рода коммутатора к электродвигателю, – это специалисты Ижевского радиозавода. На прошлой выставке мы подписали протокол о намерениях, а на нынешней они нам сообщали, что привод готов. Так что с этой стороны задержки не будет, теперь только дело за нами.

Таким образом, подчеркну, что работа в ходе выставки была проделана большая. Мы пообщались с нашими заказчиками, партнерами, высказали друг другу пожелания, обсудили ряд проблем. Все предприятия показали свою продукцию, подтвердили приверженность так называемым «зеленым» технологиям. Такие встречи всегда полезны.

Несомненно, выставка «ЭлектроТранс-2018» продемонстрировала высокий потенциал отрасли: при благоприятных условиях отечественное транспортное машиностроение способно поставить предприятиям общественного транспорта подвижной состав, характеристики которого не уступают мировым аналогам.

● ● ● Интервью на актуальную тему

Техпереворужение – закон развития

На Псковском электромашиностроительном заводе активными темпами продолжается модернизация и техническое перевооружение производства.

Техпереворужение предприятия необходимо проводить при любых условиях – и в кризис, и во время экономического роста.

В предприятие нужно вкладывать деньги для того, чтобы оно было конкурентоспособно. На эти цели необходимо направлять максимум прибыли. Ведь если не обеспечивать рынок необходимой продукцией, можно лишиться своей ниши – ее займет кто-то другой. Нужно снижать себестоимость производства, осваивать выпуск новой и повышать технические характеристики существующей продукции.

А для того чтобы выпускать качественные изделия, необходимо постоянно обновлять существующее оборудование, вводить в строй новое. Согласно плану техпереворужения, утвержденному генеральным директором А.В. Лазаревым, в цеха закупятся новые современные станки, позволяющие производить продукцию самого высокого качества, улучшаются условия труда для заводчан, проводится обучение персонала для повышения квалификации, расширяются производственные площади. В прошлом номере «Энергии» мы начали рассказывать вам о новом оборудовании, которое уже успешно работает на первом производстве. Продолжаем разговор о техническом перевооружении завода с инженером-технологом технического отдела ПЭМЗ **Игорем Сергеевичем Петровым**.

– С учетом постоянно растущих требований к качеству изготовления продукции производственные мощности завода постоянно обновляются: на смену устаревшему приобретается и успешно внедряется в производство новое оборудование. Этого требуют и новые технологические процессы, ускорение обработки деталей.

Сразу скажу о САМ-системе, внедренной на нашем предприятии в четвертом квартале прошлого года. Эта автоматизированная система, предназначенная для проектирования обработки изделий на станках с числовым программным управлением и получения программ для этих станков, является частью системы технологической подготовки производства. В САМ-системах используют модели и сборки из САД, на базе которых формируются траектории перемещения инструмента. Автоматизированная система позволяет более гибко подходить к процессу создания физической детали, моделировать различные сценарии обработки, создавать детали сложного профиля, сокращать цикл их производства, повышать точность и качество. Процесс значительно ускоряется, ошибки минимизируются.

Добавлю, что именно мой собеседник – Игорь Петров как раз и работает в новой САМ-системе, так что отзывы о ней получены, как говорится, из первых рук.

– **Игорь Сергеевич, теперь «перемещаемся» на первое производство, для которого приобретено наибольшее количество единиц нового оборудования. О чем конкретно идет речь?**

– На первом производстве установлена и успешно работает гильотина гидравлическая голландского производства, предназначенная для резки изоляционных материалов. Приобретена она в рамках замены изношенной гильотины. Новая гильотина – современная, автоматизированная, поддерживающая программирование. В итоге повышается и производительность за счет автоматической установки длины резки, и безопасность оператора за счет использования инфракрасной фотозлектроической защиты.

Также в рамках замены морально устаревшего оборудования для первого производства приобретены два балансировочных станка. Один из них предназначен для балансировки якорей электродвигателей серии П, КГ, в том числе с приемкой РЖД. Второй балансировочный станок предназначен для балансировки роторов тяговых электродвигателей и генераторов. Данное оборудование позволяет повысить качество продукции за счет снижения вибрационной скорости изделий. Как известно, повышенная вибрация резко снижает надежность электродвигателя. Помимо качества изделия, повышается производительность за счет автоматизации процесса, исключения подготовительных операций и смены оснастки.

– **Игорь Сергеевич, возникает ли при закупке оборудования вопрос, какое лучше приобрести – импортное или отечественное?**

– Для нас нет догмы – какое оборудование лучше. В первую очередь специалисты смотрят на качество оборудования. Если достойное оборудование есть у российских производителей, естественно, закупается оно. Если же отечественных аналогов нет, то для производства высокоточных, уникальных деталей, мехобработки мы берем многофункциональные центры и станки иностранных производителей.

– **Как обстоят дела с кадрами? Рабочие быстро осваивают новые станки?**

– Новое оборудование требует и заметно меньше времени на его освоение работником – и не только опытным, но и новичком. Современные станки с ЧПУ очень сильно автоматизируют процесс работы. Снижается роль человеческого фактора – настроения, усталости и в том числе профессионального опыта и умения. Высококвалифицированных токарей, способных, как говорится, «ловить микроны», становится все меньше и меньше. Зато современное оборудование с ЧПУ обеспечивает точность в пределах микронов, но работа на нем уже не требует уникальных навыков и умений. Сегодня молодые ребята уже через полгода работы вполне соответствуют производственным задачам.

В следующем номере «Энергии» мы продолжим рассказывать о техпереворужении АО «ПЭМЗ».



● ● ● Новое оборудование

Работать на гильотине стало легче



При слове гильотина у многих людей, наверное, тут же перед глазами вырисовывается страшная картина казни. Считается, что орудие смерти придумали французы. Действительно, во

Франции создали гильотину в том виде, в каком мы ее привыкли видеть, но до этого она использовалась и в других европейских государствах – в Ирландии, Шотландии, Италии и Германии. Правда, на-

зывалось это изобретение в каждой стране по-своему.

Если раньше это орудие заставляло людей трепетать от одного своего вида, то теперь гильотина служит на благо человечества. Это приспособление сегодня используется для рубки металла, резки бумаги и так далее.

Валентина Николаевна Лебедева, слесарь по выводам первого производства, занимается нарезкой изоляционных материалов. На заводе трудится давно, опыта ей не занимать, но, признается, на новом оборудовании работает не в пример легче, чем на старом, где всё приходилось делать вручную.

– Я была в отпуске, когда новую гильотину установили на участке, – рассказывает Валентина Николаевна. – Было это в феврале нынеш-

него года. Так что первыми ее опробовали мои напарницы. Признавались, что их тоже впечатлил новый станок – удобный в работе, бесшумный...

Конечно, сначала, когда я первый раз включила эту гильотину, было очень непривычно: все-таки привычка к той, прежней, еще осталась. Но адаптация прошла довольно быстро. На старом оборудовании приходилось постоянно следить, чтобы изоляция не отходила, то и дело подправлять. Здесь же всё происходит практически без участия человека.

Конечно, огромный плюс в том, что новый аппарат практически безопасен. Еще одно преимущество его в том, что на старом станке все параметры нужно было выставлять вручную, вооружившись ли-

нейкой. Здесь же за тебя всё делает электроника, а значит, и ошибки тоже исключены. Я очень довольна!

Станки с числовым программным управлением становятся всё более востребованными на Псковском электромашиностроительном заводе. Гидравлическая гильотина с программным управлением – это, пожалуй, вершина такого оборудования: в процессе эксплуатации практически полностью исключается человеческий фактор, а значит, повышается уровень безопасности, не говоря уже о снижении затрат на организацию труда.

Именно поэтому на предприятии стремятся оснастить производственный процесс именно автоматизированными станками, и это вполне закономерно.

● ● ● Мир глазами детей

Детский конкурс рисунков

Традиционными стали творческие конкурсы среди детей работников Псковского электромашиностроительного завода, посвященные той или иной тематике.



В канун Международного дня защиты детей, который отмечали 1 июня, ребят вновь пригласили поучаствовать в конкурсе рисунков. Фантазия юных художников была безгранична! Воплощение праздничной тематики было самым разнообразным – ярким и красочным. Дети рисовали поздравительные открытки и жанровые сценки, где изображали и себя, и родителей. Конечно же, не обошлось и без портретов: любимую маму, самую лучшую и самую красивую рисовали

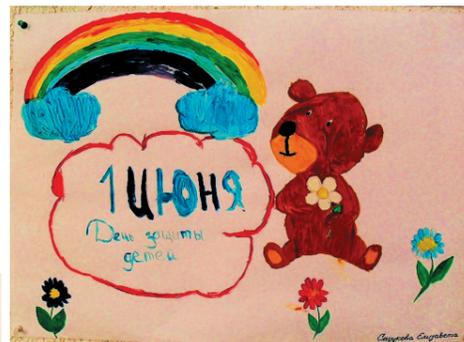
дети – участники заводского конкурса рисунков.

– Перед конкурсным жюри стояла очень сложная задача, так как каждый детский рисунок по-своему уникален, – говорит председатель профсоюзного комитета ПЭМЗа **Валентина Владимировна Семёнова**. – Определить среди них лучших оказалось невероятно сложно: настолько красочными и оригинальными получились работы детей. В итоге было решено отметить каждый рисунок и наградить



за активность и участие всех юных художников!

Полюбоваться работами талантливых детей смогли все работники пред-



приятия: экспозиция творческих работ по традиции расположилась прямо у заводской проходной – в фойе первого этажа.

Мне осталось перечислить имена ребят, участвовавших в конкурсе детского рисунка, посвященного Международному дню защиты детей. Это **Ярослав Дубровский, Даниил Сомов, Даша Цветкова, Ульяна Цветкова, Лиза Садукова, Аня Кострова, Саша Герасимов, Володя Герасимов, Лиза Пилипейко, Настя Пилипейко, Павел Петров, Вика Грекова, Ульяна Сергеева, Даниил Шевченко, Илья Марьин, Саша Гаврюшев, Дима Захаров**.

● ● ● Страницы истории

Крестьян рождает земля, уничтожает политика

В прошлом номере газеты шла речь о том, что большевики пришли к власти благодаря поддержке русского крестьянства. Однако уже через год вожди изменили своему главному революционному лозунгу «Земля – крестьянам!», введя принудительную продразвёрстку. Не случайно крестьяне путали большевиков с коммунистами: они считали, что большевики – это те, кто дал им землю, а коммунисты – те, кто отбирает у них продукты их труда. Еще раз селянам пришлось убедиться, что их интересы совсем не совпадают с государственными, на рубеже 1920–1930 годов.

Трудно, практически невозможно воссоздать полную картину того, что вынесло крестьянство в эти годы. Именно русская деревня заплатила самую тяжелую дань сталинскому плану радикального изменения советского общества. Политика коллективизации предполагала отмену аренды земли, сельхозинвентаря, запрет наёмного труда, конфискацию у зажиточных крестьян средств производства, хозяйственных и жилых построек, предприятий по переработке сельхозпродукции. Средства производства и имущество передавались в неделимые фонды колхозов.

Крестьяне недоумевали: после многолетнего и упорного труда мужик вылез из землянки в приличный дом, завёл

хозяйство, исправно платил налоги. Разве не к этому стремилась советская власть? В газетах только и пишут: «Поднимайте сельское хозяйство, улучшайте жизнь крестьянина». Послушаешь, начнёшь улучшать: ан, глядь, в «кулаки» попал. Тогда уж лучше с кваса на воду перебиваться – и на душе спокойней, и никто не потревожит.

Из Москвы приходили указания, прямо противоположные думам и чаяниям крестьян. Государство не нуждалось в зажиточном крестьянине, самостоятельно мыслящем, ему нужны были послушные аграрные работники. Пришло время тотального контроля государства над всей жизнью народа и ее принудительного регулирования.

При помощи колхозов и совхозов сталинское руководство рассчитывало получить дешёвый хлеб в деревне, рабочие руки для нужд огромного индустриального строительства. Задумки власти были просты и прямолинейны, всё на том же уровне «чрезвычайщины». Крестьянину в этих планах отводилась лишь роль безропотного исполнителя верховных предначертаний.

Суть коллективизации – в создании крупных аграрных объединений, находящихся под контролем государства, регулярно поставляющих хлеб в государственные закрома. Экономические методы хозяйствования были

заменены репрессивно-мобилизационными. Вместо обещанной крестьянам хорошей жизни к ним применялось не поддающееся здравому смыслу насилие. Повели дело к отторжению от земли, а в конечном счете к «раскрестьяниванию», запустению деревни. В коллективизированных селах стало вызревать безразличное отношение значительной части крестьянства к результатам своего обезличенного труда.

Помочь закреплению такого отношения к земле могло умелое использование рычага материальной заинтересованности, но это даже и не планировалось. Последующие перегибы аграрной политики способствовали тому, что болезнь безразличия к труду развилась и оказалась крайне запущенной. Целые поколения крестьян выросли, впитав с молоком матери иную психологию: колхозное – это ничейное. А труд без души, без осознания его важности полноценного результата не дает.

В ходе коллективизации массированным ударом подвергся весь жизненный уклад крестьян: вековые нравственные и психологические устои, привязанность к своему полю, жилищу предков. Власть старалась уничтожить те традиции, которые казались ей опасными.

Сельские жители в колхоз записываться не спешили. Однако под давлением Мо-

сковы местные руководители в начале 1930 года приступили к массовому насаждению колхозов. В ответ – многочисленные крестьянские волнения. Только в марте 1930 года таких волнений по стране было зафиксировано 6528. Но у государства уже был накоплен огромный опыт подавления крестьянского сопротивления. Об устройстве отношений с деревней-кормилицей на основе нормальной торговли и разумных налогов власти даже и не помышляли. К самым «проблемным» селам стягивали войска, дело доходило и до артиллерийских обстрелов.

С единоличниками, а в особенности с так называемыми кулаками, власти не церемонились. Порой доходило до абсурда: крестьянин был «раскулачен» по причине «избыточности» имущества – в его избе насчитали восемь пар валенок. Комиссия не стала брать в расчёт, что у него девять детей и обуви хватало не всем, – это следует из архивных документов.

И вот результат: в 1932-м году, который выдался во многих областях неурожайным, лишённые земли и возможности вырастить для себя хлеб (колхозное зерно загодя свозилось на государственные элеваторы) селяне голодали, умирали от дистрофии, моровых болезней, которым подвержен ослабленный организм. Бездумное раскулачи-

вание, депортация неугодных, лишение политических прав – вот визитная карточка коллективизации.

Государство скрупулёзно регламентировало повседневную жизнь колхозников. Самые разнообразные отчёты (квартальные, декадные, пятнадцатидневные) посылались в сельские Советы, МТС, район, область. Так свершилась многолетняя мечта власти превратить свободного крестьянина-собственника в безропотного и бесправного аграрного рабочего. Колхозы обрастали неслыханными «профессионалами» типа учетчика, счетовода, бухгалтера и разного рода уполномоченными. На селе власти стали нужны люди не особо грамотные, не очень думающие, не очень инициативные, но, главное, дисциплинированные и верующие не в Бога, а в правоту партии и ее вождей.

Нет никакой возможности в полной мере раскрыть последствия непродуманной политики властей. Деревня лишилась миллионов трудолюбивых, умелых, преданных своей земле людей. Эти потери – самые невосполнимые. Крестьяне не готовя в учебных заведениях, ими не становятся по приказу либо постановлению высших инстанций. Крестьян рождает земля – таков извечный закон.

(На основе исторических документов)

Газета

ЭНЕРГИЯ
Учредитель АО «ПЭМЗ»

Адрес редакции:
180004, г. Псков, Октябрьский пр., 27.
АО «Псковский электромашиностроительный завод»

Газета сверстана и отпечатана в ООО-фирма «Псковское возрождение». ИНН 6027024264. Адрес: 180000, г. Псков, ул. Гоголя, 6. Заказ № . Тираж 200 экз.

12+

Выходит один раз в месяц. Распространяется бесплатно.

Редактор
Ольга КУЗНЕЦОВА