

Соцсоревнование в Минтрансстрое

В.И. МАХОВ



**ВЛАДИМИР
ИВАНОВИЧ МАХОВ**
Родился в 1940 г. в г. Юхнов
Калужской области.
В 1964 г. окончил МАДИ
по специальности инженер
путей сообщения –
строитель.
Прошел все ступени
профессионального роста
от строительного мастера
в СУ-803 до главного
инженера ДЭУ-4 треста
«Центродорстрой». С 1975 г.
– нач. отдела труда
и заработной платы
Центродорстроя.
С 1979 г. – зам. нач.
Управления труда
и заработной платы
Минтрансстроя, нач.
сектора, управления
экономики и контрактов
Корпорации «Трансстрой»,
с 1998 г. – нач. Управления
трудовых отношений
и отраслевых связей
Корпорации «Трансстрой».
Награжден медалями СССР.
Заслуженный строитель
России, Заслуженный
экономист России.
Почетный транспортный
строитель.

Феномен социалистического соревнования занял особое место в истории всего нашего большого государства. Социалистическое соревнование, родившееся на подъеме постреволюционного энтузиазма рабочих 20-х годов, стало средством воспитания нового, сознательного отношения к труду, развития творческой инициативы рабочих и служащих. Оно способствовало не только социально-экономическому развитию общества, но и на многих этапах развития страны было важнейшим фактором решения актуальных задач хозяйственного строительства. Один из таких этапов совпал с периодом деятельности Министерства транспортного строительства СССР.

Социалистическое соревнование оказалось особенно востребованным именно в практике Минтрансстроя, где колоссальные масштабы объектов должны были увязываться с многопрофильностью работ и сжатыми сроками строительства. Масштаб, охват и мобильность в решении ежечасно возникающих задач требовали постоянного напряжения. Поэтому соцсоревнованию, ставшему весомым звеном всей производственной цепочки, была определена особая роль.

Дело было поставлено так, что в соревновании участвовали все коллективы отрасли. Отмечено, что этапы развития социалистического соревнования среди транспортных строителей характеризовались подъемом трудовой инициативы рабочих коллективов строительных организаций и промышленных предприятий. Коллективы соревновались за досрочное выполнение пятилетних народнохозяйственных планов, достойную встречу знаменательных событий в жизни страны.

В 1957 г. выдающихся успехов добилась бригада экскаваторщиков треста «Кузбасстрансстрой» Н.И. Советова, одного из инициаторов соцсоревнования в транспортном строительстве. Была достигнута рекордная выработка в карьере – до 1000 м³ балласта в день. Свое годовое задание бригада

в честь 40-й годовщины Октябрьской революции закончила в июле. Одна из бригад проходчиков СМУ № 8 Московского метростроя, возглавляемая А.В. Свиридовым, в ходе соревнования за досрочное окончание строительства Фрунзенского радиуса обеспечила в трудных условиях сменную скорость проходки 2,56 м при норме 1,33 м. Опираясь на опыт передовых бригад проходчиков, многие коллективы метростроителей Москвы, Ленинграда и других городов стали широко применять метод скоростной проходки.

Множились достижения, накапливался и опыт. В самом скором времени - в 1959 — 1961 гг. — для обобщения и популяризации передового опыта транспортных строителей потребовалось издавать сборники «Новаторы транспортного строительства», «Маяки транспортного строительства», специальные брошюры и плакаты. В журнале «Транспортное строительство» также активно действовала рубрика «Трибуна передового опыта».

В ходе развития социалистического соревнования за успешное выполнение народнохозяйственных планов восьмой, девятой и десятой пятилеток в транспортном строительстве появилась такая форма соревнования, как трудовой почин и трудовая инициатива, которые в итоге вылились в новые формы организации труда.

Так, с новым в транспортном строительстве почином по эффективному круглосуточному использованию строительных машин и механизмов выступил орден Трудового Красного Знамени коллектив треста «Уралстроймеханизация». В тресте более половины парка машин и механизмов перевели на непрерывную работу по трехсменному графику, что позволило концентрированно, скоростными методами вести строительство транспортных объектов.

В результате за годы IX и X пятилеток объем выполненных Уралстроймеханизацией работ увеличился в 2,6 раза. Выработка на одного работника возросла на 77 %, а годовая выработка экскаваторов на 1 м³ вместимости ковша повысилась на 30% и достигла 135 тыс. м³ в тяжелых грунтовых и климатических условиях районов Севера и Западной Сибири. Фактически грузооборот автомобилей-самосвалов вырос более чем в 2 раза. Средний коэффициент сменности работы экскаваторов составил 2,6, а автомобилей-самосвалов — 2,45. Столь внушительных положительных результатов работы коллектив треста добился без увеличения числа работающих и парка машин и механизмов. Исключительно за счет повышения производительности труда путем улучшения использования строительной техники.

Соревнование в восьмой пятилетке было направлено на повышение уровня механизации и индустриализации, внедрение сетевого планирова-



Победители конкурса профессионального мастерства штукатуров Минтрансстроя.

Омск.
1979 г.

ния и управления строительством, технологическую специализацию и научную организацию труда.

Особенно большой размах социалистическое соревнование приобрело в связи со 100-летием со дня рождения В.И. Ленина. Наиболее распространенной формой соревнования в то время стало принятие коллективами обязательств досрочно завершить установленное задание. Результатом соревнования стало досрочное завершение строительства многих объектов. В их числе — железнодорожный вокзал и аэропорт в Ульяновске, железнодорожная линия Бейнеу-Кунград, которая соединила Среднюю Азию с центром страны.

31 августа 1971 г. ЦК КПСС принял постановление «О дальнейшем улучшении организации социалистического соревнования», в ходе реализации которого соревнование в транспортном строительстве под девизом «Пятидневное задание — в четыре дня» развивалось по пути достижения наивысшей производительности труда. Получило также распространение движение наставничества, соревнование молодых строителей под девизом «Пятилетке — ударный труд, мастерство и поиск молодых».

В это время соревнование все острее из явления, рожденного энтузиазмом и трудовым порывом, обретает экономико-организационную форму и переходит в качественно новую систему организации строительного производства и экономического обоснования труда. В процессе соревнования получает распространение хозяйственный расчет, который напрямую связывал заработок с выполненной работой. Возникает соревнование за экономию строительных ресурсов.

В IX пятилетке получила массовое распространение инициатива коллективов управления строительства «Тюменьстройпуть», трестов «Севзаптрансстрой» и «Мостострой № 5», комплексной бригады треста «Дальморгидрострой», возглавлявшейся Г.П. Крыловым, соревноваться за экономию, бережное расходование строительных материалов. В этот же период на строительстве БАМ комсомольско-молодежными коллективами было начато массовое патриотическое движение «Я — хозяин стройки», в ходе которого всех строителей призывали по-хозяйски эксплуатировать технику, добиваться максимальной производительности труда, беречь окружающую среду и народное богатство, работать с полной отдачей сил.

В ознаменование 30-летия Победы в Великой Отечественной войне многие бригады и участники строительства БАМа приняли повышенные обязательства по росту производительности труда и включили в свой состав героев-земляков и дальневосточников, погибших на фронтах гражданской и Великой Отечественной войн. «За того парня» был девиз этого соревнования.

В условиях строительства БАМа началось, а затем приняло широкий размах на всех транспортных стройках соревнование комплексно-механизированных бригад за наивысшую производительность труда, многосменную работу машин и механизмов, бережную эксплуатацию строительной техники. Участники движения механизаторов транспортного строительства получили наименование «двадцатитысячников». Они сами взялись организовать свой труд так, чтобы добиться среднемесячной выработки на экскаваторе

Число организаций, успешно выполняющих условия и технико-экономические показатели соревнования, постоянно увеличивалось. Если в первом пятилетии со дня организации Минтрансстроя по итогам Всесоюзного социалистического соревнования 180-200 коллективов претендовали на призовые места и поощрения, то в дальнейшем число таких коллективов возросло до 400-600.

Э-1252Б не менее 20 тыс. м³ скального грунта, или 170% нормы. В лидеры вышла комплексно-механизированная бригада Н.К. Синкевича из треста «Бамстроймеханизация», в 1977 г. достигшая среднемесячной выработки в 22 тыс. м³ грунта. Задание десятой пятилетки бригада выполнила за 4 года. За свои достижения Н.К. Синкевич был удостоен звания лауреата Государственной премии СССР.

Кроме решения задач чисто производственных, соревнование решало и более широкие задачи. Например, вопросы подготовки кадров и повышения профессионального уровня работников. Так в девятой и десятой пятилетках в транспортном строительстве возникли способствующие проведению целенаправленной кадровой политики такие формы социалистического соревнования, как конкурсы профессионального мастерства рабочих.

Инициаторами проведения конкурсов профессионального мастерства рабочих выступили строительные организации треста «Югозаптрансстрой». Проведение конкурсов выросло в организациях Минтрансстроя в систему научной организации труда непосредственно в условиях производства, на стройплощадке и позволило на ее основе наращивать производительность труда, повышать качество работ. На пике соревнования, в 1980 г. было проведено 1895 конкурсов, в которых участвовали более 30 тыс. передовых рабочих. Широкое распространение конкурсы получили в организациях Главжелездорстроев Поволжья и Юга, Казахстана и Средней Азии, Севера и Запада.

Организовывались и общеминистерские конкурсы профессионального мастерства. Только в 1978-1979 гг. было проведено 5 таких конкурсов. На каждом из них специалисты продемонстрировали производительность труда, значительно превышающую технически обоснованные нормы выработки. На конкурсе каменщиков в Оренбурге средняя выработка на одного рабочего за смену достигла 8,25 м³ кирпичной кладки при норме 2,2 м³, а победители конкурса — звено каменщиков треста «Оренбургтрансстрой» в составе В.П. Галамазова, П.Д. Петренко и А.Е. Демина — уложили за смену 10,78 м³ кирпича на человека. На конкурсе маляров была достигнута среднедневная выработка 44,8 м² поверхности, или более нормы в 2,19 раза. Победители конкурса штукатуров на механизированных работах оштукатурили за день 61,8 м² поверхностей при норме 16,7 м².

Такое соревнование на конкурсах профессионального мастерства стало подлинной производственной школой массового распространения передового опыта, образцовой инженерно-технической подготовки объектов строительства, научной организации труда.

1977 г. ознаменован практикой заключения соглашений о сотрудничестве между коллективами, которые с одобрения Министерства путей сообщения и Министерства транспортного строительства и ЦК профсоюза рабочих желез-

Участники конкурса
маляров Минтрансстроя.
Омск.
1980 г.





Знамя «Победителю во всесоюзном социалистическом соревновании»

Открытие конкурса профессионального мастерства слесарей-сантехников Минтрансстроя. Выступает главный технолог треста «Казахтранстехмонтаж» В.А. Павлович. Курган. 1983 г.

нодорожного транспорта стали договорами о соревновании. Такие договоры были заключены между коллективами треста «Целинтрансстрой» и Целиноградским отделением Казахской железной дороги, управлением строительства «Ангарстрой» и Братским и Тайшетским отделениями Восточно-Сибирской железной дороги, СМП № 341 треста «Югозаптрансстрой», Конотопским вагоноремонтным заводом и Трансэлектропроектом, строителями БА-Ма и проектно-изыскательскими, научно-исследовательскими институтами и вузами Ленинграда. Эта форма соревнования помогала коллективам активизировать контроль за выполнением производственных обязательств, начиная с низового уровня. В дальнейшем оно приняло форму совместной работы коллективов на основе договоров о трудовом содружестве и зарекомендовало себя как действенный метод воспитания и мобилизации коллективов.

В 1980 г. было заключено 85 договоров о содружестве транспортных строителей с железнодорожниками и предприятиями других министерств по досрочному завершению и вводу в эксплуатацию важнейших объектов.

В десятой пятилетке особое внимание было уделено внедрению передового опыта. Для широкого использования в транспортном строительстве был рекомендован рассмотренный на заседаниях коллегии Минтрансстроя и Президиума отраслевого ЦК профсоюза положительный опыт работы коллективов Севзаптрансстроя, Югозаптрансстроя, Уралстроймеханизации, Балтморгидростроя, Мостоотряда № 19 Мостостроя № 6..

Одним из лидеров соревнования этого периода среди организаций Министерства транспортного строительства становится коллектив общестроительного ордена Трудового Красного Знамени треста «Севзаптрансстрой». Высокие экономические показатели треста «Севзаптрансстрой» в X пятилетке, а также 247 объектов строительства, введенных в эксплуатацию, из них 56 – сверх плана и почти все с оценкой «отлично» и «хорошо» получили заслуженную оценку. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования в десятой пятилетке трест четыре раза награждался переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Доску почета ВДНХ СССР и 46 раз завоевывал Переходящее Красное Знамя министерства и ЦК профсоюза.

Ударно трудились в десятой пятилетке коллективы ордена Трудового Красного Знамени треста «Балтморгидрострой» и ордена Ленина – «Черноморгидрострой». Только в X пятилетке «Балтморгидростроем» были введены в эксплуатацию первая очередь базы химических грузов Вентспилсского припортового завода, первая и вторая очереди комплекса по перегрузке жидкого аммиака мощностью 300 тыс. и 700 тыс. т в год, комплекс по перегрузке суперфосфатной кислоты мощностью 100 тыс. т и ряд других объектов. В числе сданных в эксплуатацию объектов 3334 м причалов, 6070 м бе-



регоукрепительных и 476 м оградительных сооружений. Досрочно введены в эксплуатацию объекты первого и второго пусковых комплексов международной паромной переправы Ильичевск-Варна, предназначенной для безразгрузочной транспортировки железнодорожных вагонов. Сданы пусковые комплексы: по разгрузке и хранению жидкого аммиака, по перегрузке и хранению суперфосфатной кислоты и карбамида на Одесском припортовом заводе, а также железнодорожных путей 2-го района Измаильского порта.

Благодаря накопленному опыту в организации социалистического соревнования на строительстве особо важных и ответственных объектов своевременно, с высоким качеством и в сжатые сроки транспортными строителями были построены десять олимпийских объектов к открытию в Москве летней «Олимпиады-80». Основная нагрузка при сооружении олимпийских объектов выпала на долю коллектива ордена Ленина треста «Центродорстрой». Организация соревнования на строительстве объектов «Олимпиады-80» — а объекты сооружались в Москве, в Таллине и в Сочи — стала одной из ярких страниц в истории социалистического соревнования, что было отмечено при открытии Олимпийских игр руководителем СССР.

Это время представлено организацией социалистического соревнования во всевозможном многообразии. Коллективы организаций и предприятий транспортного строительства соревновались под девизами «Пятилетке качества — рабочую гарантию», «От высокого качества работы каждого — к высокой эффективности труда коллектива», «Работать без отстающих», «Пятилетке эффективности и качества — многосменную, высокопроизводительную работу машин», «От отличного проекта к отличному сооружению», «Достижения науки — повышению эффективности и качества транспортного строительства», «Методом бригадного подряда — пятилетку за четыре года». Широкую поддержку в транспортном строительстве нашло начинание свердловских строителей, взявшихся успешно выполнить пятилетку меньшим составом бригад. Инициативу поддержали 2 тыс. бригад, которые высвободили более 3 тыс. квалифицированных рабочих, из которых скомлектовали более 200 бригад.

Х пятилетка продемонстрировала не только массовость соцсоревнования, но и его результативность. Более 3 тыс. бригад, участков и цехов, 54 организации и предприятия досрочно, к 110-й годовщине со дня рождения В.И. Ленина, завершили пятилетку. За досрочное выполнение заданий знаком «Ударник десятой пятилетки» были отмечены 6901 человека.

Рост числа участников и развитие форм социалистического соревнования потребовали и увеличения количества моральных и материальных стимулов. Если в первые годы существования Министерства транспортного строительства для награждения коллективов организаций и предприятий-победителей



Награждение победителей конкурса профессионального мастерства каменщиков Минтрансстроя. Оренбург. 1979 г.

Знак «Победитель соцсоревнования». Учрежден ЦК КПСС, Советом Министров СССР и ЦК ВЛКСМ



Всесоюзного соревнования было учреждено 4 переходящих Красных Знамени Совмина СССР, 13 Знамен ВЦСПС и Минтрансстроя, 8 вторых и 9 третьих денежных премий, то в 1980 г. ежеквартально по итогам Всесоюзного социалистического соревнования присуждались 47 переходящих Красных знамен Минтрансстроя и ЦК профсоюзов, 33 вторых и 37 третьих денежных премий.

9 коллективов транспортных строителей, победивших в соревновании за высокую эффективность и качество работы в десятой пятилетке, были награждены переходящими Красными знаменами и памятными знаками ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную доску почета ВДНХ СССР. Это всесоюзный специализированный трест «Трансэнергомонтаж», проектно-изыскательский институт «Мосгипротранс», Мостостроительный трест № 5, ордена Ленина управление тоннельного строительства «Тбилтоннельстрой», ордена Трудового Красного Знамени специализированный трест «Уралстроймеханизация», ордена Трудового Красного Знамени треста «Севзаптрансстрой», ордена Трудового Красного Знамени специализированный трест «Трансгидромеханизация», трест автодорожного строительства «Юждорстрой», трест автодорожного строительства «Свердловскдорстрой».

Для награждения новаторов, передовиков социалистического соревнования были учреждены значки «Отличник социалистического соревнования транспортного строительства» и «Лучший механизатор Минтрансстроя», а также знак «Почетный транспортный строитель». Коллективы организаций и предприятий, удерживающие в течение четырех кварталов подряд переходящее Красное знамя министерства и ЦК профсоюзов, награждалось Почетной грамотой. Значками «Победитель социалистического соревнования» 1976, 1977, 1978, 1979 гг. и «Ударник X пятилетки» были награждены за достижения в X пятилетке 140 тыс. рабочих, ИТР и служащих.

Социалистическое соревнование подняло на вершины трудовой славы многих замечательных производственников транспортного строительства. Звания Героя Социалистического Труда в десятой пятилетке удостоены бригадиры В.Г. Новик из Бамстройпути, В.В. Молозин из Тюменьстройпути, Е.Н. Обидин из Мостостроя № 4, И.И. Шепелев и А.С. Суханов из Мосметростроя, М.Г. Тихонович из Ленметростроя, А.И. Даташвили из Тбилтоннельстроя. Лауреатами Государственной премии СССР стали бригадиры Мостоотряда № 19 В.А. Александров, СУ № 417 треста «Севзапморгидрострой» Л.П. Барцев, СМП № 234 УС «Печорстрой» Н.И. Чепурных.

В общем потоке соревнования особое место занимали участники движения за коммунистическое отношение к труду. Непрерывно возрастая, их численность к началу 1980 г. в бригадах, на строительных участках, в СМП, колоннах, цехах и на предприятиях составляла более 400 тыс. человек. Звание ударника коммунистического труда было присвоено 174 тыс. работников. Пятьдесят коллективов удостоены звания «Коллектив коммунистического труда». Первыми это звание завоевали коллективы Механического завода № 1 Управления строительства «Мосметрострой», СМУ № 445 треста «Каспморстрой», Ростовского завода по ремонту дорожной техники, автобазы треста «Югозаптрансстрой».

В общем потоке соревнования особое место занимали участники движения за коммунистическое отношение к труду. Непрерывно возрастая, их численность к началу 1980 г. в бригадах, на строительных участках, в СМП, колоннах, цехах и на предприятиях составляла более 400 тыс. человек. Звание ударника коммунистического труда было присвоено 174 тыс. работников.

Именно в процессе соревнования за коммунистическое отношение к труду родились новые формы участия рабочих, ИТР и служащих в улучшении организации производства и управления. В рамках соревнования действовали бюро технического нормирования, экономического анализа, научной организации труда, конструкторские бюро, советы новаторов и наставников, общественные отделы кадров. В такой работе на общественных началах в 1979 г. на стройках участвовали свыше 10 тыс. различных бюро, групп, отделов и советов с участием в них свыше 14 тыс. работников.

В 11 пятилетке участники социалистического соревнования направили свои усилия на выполнение поставленных руководством страны задач комплексного освоения и развития центральных и отдаленных районов страны путем создания крупных территориально-производственных комплексов (ТПК). В первую очередь таких, как Братск-Усть-Илимский, Тимано-Печорский, Западно-Сибирский, зоны БАМа.

Трудовые коллективы нацеливались на достижение высоких экономических результатов, снижение трудоемкости, стоимости и сроков строительства, повышение его качества и ввод объектов за счет внедрения новой техники, передовой технологии, использования высокопроизводительных машин, экономичных материалов, эффективных методов управления, научной организации труда и производства.

Наилучшим образом эти требования выполнялись коллективами, организовавшими свою работу по методу бригадного подряда. В начале XI пятилетки организация труда по этому методу получила в Минтрансстрое широкое развитие. 4924 хозрасчетных бригады выполняли почти половину годового объема строительно-монтажных работ министерства (около 1,8 млрд рублей), значительно снизив внутрисменные потери и непроизводительные затраты рабочего времени. Естественным был и широкий размах соревнования между бригадами. Оно заняло значительное место в реализации планов XI пятилетки и особенно при строительстве Байкало-Амурская магистраль.

БАМ — ярчайшая страница в истории Минтрансстроя и в летописи социалистического соревнования. Именно там, среди тайги, вдали от цивилизации, в трудных условиях стройки, проявилась высокая степень социальной активности людей и родился «бамовский» тип строителей, означающий соединение всех лучших качеств человека.

Достаточно сказать, что за 1979-1990 гг. 34 строителя БАМа за трудовой героизм, мастерство, изобретательность и смекалку были удостоены звания Героя Социалистического Труда, 17 из них — бригадиры. За достижение высоких результатов 50 человек награждены орденами и медалями.

Сегодня и сам феномен соцсоревнования, и результаты, им достигнутые, подчас ставятся под сомнение, освещаются с точки зрения сегодняшнего дня, а не реалий тех лет. Но какие бы коррективы в оценки ни вносило время, не поддающимися конъюнктуре остаются события и факты. Точно так же и в истории Минтрансстроя навсегда останутся около 45 тыс. транспортных строителей — победителей социалистического соревнования, награжденных высокими наградами за самоотверженный труд.

