

**К ВОПРОСУ О РОЛИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ В
БОРЬБЕ ЗА ПОВЫШЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА И КАЧЕСТВЕННЫХ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ В СОВЕТСКОЙ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ В ПОСЛЕВОЕННЫЕ
ГОДЫ (1946 – 1955 ГГ.)
ПО МАТЕРИАЛАМ КУЙБЫШЕВСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА №1**

© 2008 И.В.Козлов

Самарский государственный педагогический университет

Статья представляет собой историческое исследование процесса формирования системы повышения качества производимой продукции на авиазаводе №1 г. Куйбышева во второй половине 1940-х начале 1950-х гг. На оригинальных источниках установлены основные формы и направления деятельности администрации предприятия в этой области, показаны результаты проделанной работы.

Послевоенный период развития отечественного самолетостроения характеризовался коренными изменениями. Создание реактивной авиации и полное перевооружение на ее основе ВВС и гражданского воздушного флота стало важной задачей для советской авиационной промышленности¹. Для работ по разработке реактивного двигателя, начавшихся еще в предвоенный период, в 1940 году было принято постановление Совета народных комиссаров СССР о развитии этого направления, был образован научно-исследовательский институт НИИ-1 для развития реактивных двигателей.

В послевоенный период работа в данном направлении заметно активизировалась и завершилась созданием пригодных для массового производства изделий². В феврале 1946 года было принято Постановление ЦК ВКП(б) и СНК о мероприятиях по развитию реактивной авиации: расширение сети научно-исследовательских и опытно-конструкторских предприятий, улучшение опытного строительства реактивных самолетов, двигателей и специального оборудования³.

Переход к массовому выпуску реактивной техники ставил перед советской авиационной промышленностью вопрос о максимально возможном снижении издержек в процессе освоения и производства. В одном из выступлений министра авиационной промышленности

СССР П.В.Деметьева были поставлены задачи увеличения в 1,5 раза выпуска новых самолетов, снижения трудоемкости авиационного производства. Он отметил, что в "интересах обеспечения обороноспособности страны нельзя допускать ни малейшего отставания, как в области качественного производства самолетов, так и в области количественного их выпуска"⁴. Каждое авиапредприятие, выпускавшее самолеты, комплектовалось двигателями, средствами радиолокации, приборами и агрегатами с нескольких десятков специализированных заводов как своей отрасли, так и других министерств. На авиастроительных заводах делалось около 60% всех работ, на специализированных авиазаводах – свыше 30%, на заводах других министерств – 10%. Проблема кооперации в авиационной промышленности СССР стояла достаточно остро в течение длительного промежутка времени. Так, например, этот вопрос обсуждался на июльском (1955г.) пленуме ЦК КПСС⁵. Пленум принял постановление "О заданиях по дальнейшему подъему промышленности, техническому прогрессу и улучшению организации производства". В постановлении, в частности, отмечалось, что непрерывный технический прогресс в развитии промышленности призваны обеспечить дальнейший подъем на этой основе производительности труда⁶. В принятом законе о пятилетнем плане восстановления народного хозяйства СССР на 1946 –

¹ Воронков Ю.С. Развитие авиационной науки и техники после второй мировой войны // Исследование по истории и теории развития авиационной и ракетно-космической науки и техники. – Вып.2. – М.: 1983. – С.75.

² РГАЭ. Ф.8044. Оп.1. Д.201. Л.155.

³ РГАЭ. Ф.8044. Оп.1. Д.1495. Л.16 – 25.

⁴ ЦХСД. Ф.2. Оп.1. Д.149. Л.2.

⁵ ЦХСД. Ф.2. Оп.1. Д.149. Л.13.

⁶ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. – Т. 4. – М.: Политиздат, 1968. – С.225 – 243.; ЦХСД. Ф.2. Оп.1. Д.148. Л.17.

1951 гг. повышение производительности труда признавалось одной из важнейших задач. Чтобы решить её, предполагалось "расширить применение в промышленности технически обоснованных норм, учитывая передовую технологию и возросшую техническую вооруженность труда"⁷. А это, в свою очередь, предполагало разработку и развёртывание системы мероприятий, направленных на развитие производственной активности рабочих и служащих, поддержку работ по изобретательству и рационализации, а также организацию научно-производственной пропаганды.

Как показал проведенный анализ, состояние производительности труда на большинстве авиационных заводов было низким. Причина – были низкие нормы выработки, действовавшие в то время. Действительно, широкое привлечение малоквалифицированной рабочей силы в годы Великой Отечественной войны и отсутствие эффективной системы повышения квалификации, недостаток необходимых кадров и средств, авральные условия работы – всё это не могло не сказаться на уровне производительности труда. К тому же, система премирования за выполнение производственных заданий слабо увязывалась с конкретными результатами и была явно недостаточна. Нормативы выработки и временных затрат не соответствовали технологиям и технической оснащенности авиапредприятий послевоенного периода. Заметим, что даже на немногих предприятиях, а к ним можно было отнести Куйбышевский авиазавод №1, располагавших качественными нормативами. Основные виды обработки и сборки изделий с применением технически обоснованных норм сознательно ослаблялись путем применения различных коэффициентов "на освоение", "техническую неоснащенность" и т.д. Важным шагом в решении проблемы повышения качества норм выработки и создания условий, обеспечивавших высокую производительность, стало утвержденное администрацией авиазавода №1 "Положение о премировании рабочих сдельщиков за выполнение сменных и месячных заданий"⁸. Ключевым условием данного документа, на наш взгляд, следует считать категорический запрет для администрации завода при

установлении норм выработки и времени на работы, а также при пересмотре и корректировке действующих норм, допускать их ослабление. Другой мерой в этом направлении стало предписание министра авиационной промышленности СССР начальнику Оргавиапрома на базе авиазавода №1 обеспечить к концу 1946 года повышение квалификации и подготовить не менее 100 человек, нормировщиков с отрывом от производства, а в 1947 г. подготовить не менее 400 человек из которых 200 предназначались для иногородних заводов. Из приказа министерства авиационной промышленности № 694 от 15.10.1946 г. можно сделать вывод, что низкие нормы времени на заводе влекли за собой отставание производительности труда от заработной платы, создав, тем самым, более выгодные условия оплаты труда по производству гражданской продукции по сравнению с оборонной на одном и том же предприятии. Определённый урон наносил имевшийся значительный разрыв в заработной плате рабочих одноименных профессий в разных цехах, приводивший, зачастую, к уравниловке в оплате высококвалифицированных и малоквалифицированных рабочих. Все вышеуказанные причины способствовали существенному снижению производительности труда: она составила в мае месяце 1946 г. 96,8%, в июне – 74,8% к плану. При этом, средняя заработная плата составляла: в мае – 107,7% а в июне – 106,9%. Из-за этого наблюдался большой разброс в размерах средней заработной платы между цехами. Например, в цехе №10 она составила – 466 рублей, в цехе №5 – 787, в цехе №14 – 1454. Аналогичная ситуация имела место и среди рабочих профессий: так заработная плата пескоструйщиков, занятых в разных цехах, колебалась от 498 рублей до 1198 рублей. Наличие явно заниженных, устаревших и ошибочных норм привело к завышенным заработкам вспомогательных рабочих. Неправильное использование времени рабочих, наряду с большим количеством простоя часов, приводило к необоснованному применению сверхурочных часов. Так, завод в начале 1946 года имел 27633 часов учтенного простоя, и, в то же время, затратил 27598 часов на сверхурочные работы⁹.

Важным средством выявления причин потерь рабочего времени, по мнению админи-

⁷ Орлов А.С., Георгиев В.А., Георгиева Н.Г., Сивохина Т.А. Хрестоматия по истории России с древнейших времён до наших дней. – М.: 1999. – С.502 – 503.

⁸ СО ГАСПИ. Ф.1816. Оп.1. Д.286. Л.30.

⁹ ГАСО. Ф.3562. Оп.2. Д.23. Л.30.

страции завода, должна была стать система самофотографии рабочего дня, которая не получила должного распространения. Широкое внедрение фотографирования рабочего дня на заводе, на первых порах, сдерживалось острой нехваткой подготовленных работников. Решение возникшей проблемы на авиазаводе №1 нашли достаточно быстро: рабочий сам в течение дня отмечал свои простои, их причины и конкретных виновников. По окончании смены рабочий, проводивший самофотографию, записывал все свои предложения по уплотнению рабочего дня, по улучшению организации рабочего места и другие предложения, независимо от наличия потерь рабочего времени. После окончания смены ответственный за проведение самофотографии собирал все заполненные и незаполненные бланки и вместе с рабочими дополнительно уточнял данные для дальнейшей их обработки¹⁰.

Большую роль в комплексе мер по повышению производительности труда играла борьба за улучшение качественных показателей. Для этого на Куйбышевском заводе №1 создали специальную группу по изучению повторяющихся дефектов, в которую вошли работники БЦК (Бюро цехового контроля) и технологи, освобожденные от всех других работ. Состав группы оформлялся специальным распоряжением по заводу. Группа работала под непосредственным руководством начальника цеха и начальника БЦК, которые несли персональную ответственность за ее работу. В ее обязанности входила обработка ведомости общих осмотров БЦК с отметкой по каждому пункту ведомостей виновников цехов – поставщиков, мастерских или отделов. Велась запись всех дефектов в график повторяющихся дефектов с разбивкой по мастерским цехов по следующей форме:

Администрация цеха – виновника получала карточку повторяющихся дефектов под расписку. В карточке делали запись, указывавшую на его причину, мероприятия, сроки и лиц ответственных за его устранение. В обязанности группы по изучению дефектов входило составление ежедневного табеля нарушений с указанием причин и виновников, а в случае необходимости производился повторный их вызов. Принятая система мер наказаний преду-

сматривала, в том числе, и материальную ответственность ИТР и контролеров-виновников. В случае неявки на вызов группы виновника пропуска дефектов, предоставлялся рапорт начальнику цеха или главному контролеру качества продукции. На каждое изделие велся график динамики повторяющихся дефектов по цехам и мастерским.

В соответствии с распоряжением дирекции завода, начальники отделов, цехов, начальники БЦК и начальники техотделов были обязаны являться на вызов группы в течение 24 часов со времени получения вызова по телефону или устно. Непосредственно при получении карточки или в случаях, когда требовалась проработка в цехе, не позже чем через 24 часа после вручения карточки, она заполнялась совместно с группой цеха потребителя. В паспорта вписывались дефекты, и эта информация доводилась до рабочих путем вывешивания в мастерских списка с указанием фамилий виновников, а также принимались другие меры, обеспечивавшие безусловное устранение дефектов с установленных номеров изделий. Оценку же работы групп по изучению повторяющихся дефектов проводили начальники цехов и начальники БЦК совместно на основании динамики их снижения¹¹.

В плане организационно-технических мероприятий по улучшению организации производства предусматривалось проведение осмотра по вопросам организации труда и технологического процесса. Внедрение же новой техники и передовых технологических процессов рассматривалось как самостоятельное направление плана организационно - технических мероприятий. В этой связи принимались меры по снижению расхода материалов на изделие и оснастку, по экономии электроэнергии, пара, воды, сжатого воздуха, нормализация стальной, станочной, штамповой и других видов оснастки, а также по улучшению эксплуатационных качеств всех видов режущего и мерительного инструмента¹².

В целях улучшения использования отечественных информационно-технических материалов и зарубежного производственного опыта, освещаемого в периодических изданиях БТИ (Бюро технической информации) при получении отечественных информационных ма-

¹⁰ ГАСО. Ф.3562. Оп.2. Д.39. Л.11.

¹¹ ГАСО. Ф.3562. Оп.2. Д. 83. Л.42 – 44.

¹² ГАСО. Ф.3562. Оп.2. Д.99. Л.2.

териалов распределял их соответственно по цехам и отделам завода с приложением "Карты учета внедрения мероприятий из технической информации". Начальники цехов и отделов завода при получении из БТИ информационных материалов изучали их в течение 3 – 4 дней, а затем давали заключение о возможности их внедрения, а в случае целесообразности внедрения рекомендуемого мероприятия – назначался ответственный над исполнением данной работы. Так, например, в обязанности В.И.Ковалевой, Н.П.Новоселова, Н.С.Голованова, В.П.Грибкова входил ежедневный анализ поступавшей на завод иностранной литературой и выдача заявок технической библиотеке на переводы необходимых материалов. Заведующий технической библиотекой через переводчика систематически знакомил указанных выше лиц с полученной иностранной литературой и удовлетворял заявки на переводы необходимых материалов. Начальник цеха №19 М.И.Терехин организовывал изготовление репродукций с иллюстрированных переводимых материалов по заявкам технической библиотеки. Начальник БТИ для технических служб завода создавал альбомы переводимых материалов с иллюстрациями по зарубежному производственному опыту и через техинформаторов отделов пополнял их по мере поступления переводов¹³.

Дополнением к существовавшей на заводе системе контроля качества стал проводимый ОТК (отдел технического контроля) завода периодический летучий контроль на производстве силами контрольных работников цехов. В процессе производства проверялись материалы, детали, узлы, агрегаты, монтаж и изделие в целом, как в законченном виде, так и на промежуточных операциях. Особое внимание обращалось на строгое соблюдение действующих технологических процессов изготовления и сборки любых деталей, узлов и агрегатов. Летучий контроль качества изделий осуществлялся по ежемесячным планам, составленным техническим бюро ОТК и утвержденным главным контролером завода. План его включал проверки выполнения цехами завода деталей, узлов, агрегатов и монтажа в соответствии с чертежами, техническими условиями, производственными инструкциями и технологией. Кроме того, в

план включались пункты по дефектам, обнаруженным при эксплуатации изделий, при приеме продукции заказчиком и аппаратом БЦК, при контрольных испытаниях в институтах и эксплуатирующих организациях. Руководство группы летучего контроля (инженер технического бюро ОТК) в течение 2 – 3 дней с момента утверждения плана доводил его до сведения соответствующих начальников БЦК цехов, до исполнителей и давал все необходимые разъяснения по существу запланированных проверок. Техническое бюро ОТК систематически контролировало выполнение плана летучего контроля и содержало всю документацию, относящуюся к нему, в надлежащем порядке. Главный контролер и его заместители периодически проверяли ход его выполнения и давали письменные замечания. Летучим контролем проверялись детали, узлы, монтажи, агрегаты и изделия в целом на любой стадии их готовности по операциям. При этом работники летучего контроля должны были помнить, что его смысл заключается в выявлении и установлении причин дефекта или недостатка и принятие мер к их устранению. При проверке агрегатов или деталей, отказавших в эксплуатации или на заводе, в случае, когда при испытаниях по установленной технологии дефект не подтверждался, цех-исполнитель обязан был тщательно проанализировать, насколько эти испытания соответствуют условиям работы агрегата на самолете, и при необходимости добиваться изменения методики испытания. По результатам контроля при наличии дефектов на продукции или объекте составлялся акт в двух экземплярах, в котором указывались сроки устранения дефектов. Устранив их, производство предъявляло повторно через начальника БЦК на контроль проверяемый объект. Приняв устранение всех дефектов, отмеченных в акте, работник летучего контроля закрывал акт и сдавал его в техническое бюро ОТК. В случае неустранения дефекта в установленные сроки начальнику БЦК предоставлялось право приостановить приемку продукции по цеху с уведомлением об этом главного контролера. При наличии на проверяемом объекте аварийных дефектов и дефектов, ухудшающих эксплуатационные качества изделия в целом, работник летучего контроля докладывал об этом в техническое бюро ОТК, последний докладывал главному контролеру, который в этом случае принимал меры

¹³ ГАСО. Ф.3562. Оп.2. Д.97. Л.6,7.

согласно положению об ОТК. Все окончательно оформленные акты, а также мероприятия по устранению недостатков, хранились в деле ОТК¹⁴.

Во всех мастерских были установлены щиты, на которых против фамилии каждого рабочего ежедневно условными знаками отмечались результаты выполнения сменного задания, качество продукции, состояние рабочего места и сохранность оборудования. Такая система позволяла своевременно устранять недостатки, оказывать помощь отстающим. Цеховой комитет проводил большую массовую работу по укреплению трудовой и производственной дисциплины, общие собрания рабочих, служащих, организовывал доклады, лекции, беседы¹⁵. В целях поощрения лучших коллективов цехов, достигнувших высоких производственных показателей, ритмичной работы и высокого качества продукции, завоеванное заводом во Всесоюзном социалистическом соревновании переходящее Красное знамя Совета министров СССР и ВЦСПС передавалось на хранение в цеха завода¹⁶.

При главном технологе авиазавода №1 был организован учет информационных достижений новаторов производства с широким освещением их достижений среди работников предприятия. Главный технолог разработал поощрительную систему для работников, достигших наилучших показателей в своей работе по снижению трудоемкости, повышению качества изделия при внедрении усовершенствованных технологических процессов и т.д. В целях повседневного руководства движением за внедрением усовершенствованных технологических процессов главному технологу и начальникам отделов было предписано указывать технологам и конструкторам узкие направления в производстве, создавая этим условия для развития творческой мысли и инициативы у работников отдела¹⁷.

В целях дальнейшего повышения качества изделий, снижения убытков от брака и повышения ответственности за качество продукции мастера совместно с технологами проводили со всеми рабочими подробный инструктаж по выполнению закрепленного за ними зада-

ния. В связи с этим, роль и ответственность непосредственного исполнителя и ИТР цехов и отделов завода в борьбе за улучшение качества продукции значительно повысилась.

К середине 1950-х годов приказом № 380 по заводу определили требования к каждому сотруднику. Перед тем, как приступить к работе, каждый рабочий должен был знать номера технологических операций и переходов, входящих в задание и их содержание, чертежи и содержание чертежей, необходимые для выполнения задания, технические условия, инструкции и их содержание, необходимые инструменты. Разъяснялся порядок оплаты за качественно выполненную работу. На основании постановления НКТ СССР №31 от 25.02.1932 г. рабочим, допустившим по своей вине дефект, по которому принималось специальное решение или выписывалось извещение ЛУД (Лист учета дефектов), оплачивалось не больше половины тарифной ставки.¹⁸ В случае, если брак происходил не по вине работника, а рабочий имел возможность его обнаружить до начала или в процессе работы, но не обнаружил, оплата производилась в следующих размерах: при полном браке (когда продукция признана совершенно непригодной) оплачивалась в размере двух третей тарифной ставки повременщика. При наличии дефекта, по которому принимались специальные решения или выписывалось извещение (ЛУД), оплата за работу была не ниже двух третей тарифной ставки повременщиков. В случае умышленной порчи продукции (скрытый брак) на основании существовавшего положения оплаченная рабочая карточка аннулировалась, а выданная сумма взыскивалась с рабочего; за испорченную продукцию взыскивалась сумма в пятикратном размере причиненного ущерба. Если брак или дефект были обнаружены в процессе последующей проверки, после приемки продукции производственным мастером и контрольным работником, затраты по исправлению брака и устранению дефектов относились по карте брака за счет производственного мастера и контрольного работника, принявших от рабочего данную работу.

Успешное решение задач дальнейшего подъема народного хозяйства на основе внедрения передовой техники и максимального

¹⁴ Там же. Л.Л.241 – 243.

¹⁵ Газета "Сталинец". – №77(977) от 03.10.1951г.

¹⁶ ГАСО. Ф.3562. Оп.2. Д.30. Л.138.

¹⁷ СО ГАСПИ. Ф.4131. Оп.1. Д.252. Л.67.

¹⁸ Сборник важнейших законов и постановлений о труде. 2-е изд. испр. и доп. – М.: Профиздат, 1959. – С.99.

использования производственных мощностей, повышения производительности труда, улучшения качества и неуклонного снижения себестоимости промышленной продукции требовало серьезного улучшения организации производства и труда на предприятиях. В этом деле важная роль принадлежала мастеру и начальнику участка как непосредственным организаторам производства и труда на рабочих местах. Между тем, Совет министров СССР в постановлении №1722 от 20.09.1955 г. "О повышении роли мастера и начальника производственного участка на предприятии" отмечал, что многие хозяйственные руководители недооценивают роль мастера и начальника участка в руководстве производством, не привлекают их к решению производственных вопросов.¹⁹ Без их участия вносились изменения в производственное задание и организацию работ, вмешивались в их функции и даже переводили рабочих на другие работы без ведома мастера. В большинстве случаев мастер и начальник участка были отстранены от подбора рабочих и укомплектования подчиненных им участков, не имели должного влияния на расстановку рабочих на участке и на установление норм выработки и расценок, были лишены права устанавливать и изменять тарифные разряды рабочим. Мастер и начальник участка также не имели возможности поощрять рабочих за успешное выполнение производственных заданий и налагать взыскания на отдельных рабочих, нарушивших трудовую и производственную дисциплину.

Совершенно ненормальным являлось то, что значительную часть рабочего времени мастер и начальник участка затрачивали непроизводительно – на выполнение разного рода конторских, подсобных работ и хозяйственных функций, в ущерб непосредственному руководству производством и подчиненными рабочими. Многие руководители предприятий и цехов не уделяли необходимого внимания подбору мастеров и начальников участков. На эти должности, зачастую, назначались лица, не имевшие специального образования и производственного опыта. Повышение квалификации и технической грамотности мастеров и начальников участков на предприятиях было по-

ставлено неудовлетворительно. Не хватало мастеров и начальников участков с высшим и специальным средним образованием. На многих предприятиях в цехах были созданы излишние производственные звенья – отделения, пролеты и мелкие участки, что приводило к необоснованному увеличению численности мастеров, начальников участков. Наличие излишних промежуточных звеньев и должностей в управлении производством приводило к подмене и мелочной опеке мастеров, к тому, что мастер был ограничен в своих правах и действиях и лишен возможности выполнять прямые обязанности. Поэтому устранение отмеченных серьезных недостатков в организации непосредственного руководства производством, повышение роли мастера и начальника участка являлось важнейшей и неотложной задачей руководства авиазавода №1. Теперь мастер непосредственно подчинялся начальнику цеха, а в тех цехах, где имелись начальники участков и начальники смен, мастер подчинялся соответственно начальнику участка, смены²⁰.

Мастерам и начальникам участков было дано право принимать на работу и производить расстановку рабочих на участке и с утверждения начальником цеха освобождать излишних рабочих, а также рабочих, систематически нарушавших производственную и трудовую дисциплину. Мастера могли присваивать рабочим, с утверждением в установленном порядке, тарифные разряды в соответствии с тарифно-квалификационным справочником и сданной рабочим пробой или испытанием. В установленном порядке налагать дисциплинарное взыскание на рабочих, допускавших недоброкачественное выполнение работ, нарушавших производственную или трудовую дисциплину и переводить на нижеоплачиваемую работу рабочих, систематически не выполнявших по своей вине нормы выработки и допускавших брак в работе. Начальники участков и мастера обязаны были следить за тем, чтобы не допускать выполнения работы на неисправном оборудовании с применением неисправных инструментов, приспособлений и контрольно-измерительных приборов, а также использование в производстве сырья, полуфабрикатов и материалов, не отвечающих техническим условиям. Руководство завода разгрузило мастеров

¹⁹ *Погостин С.З.* Сборник руководящих материалов по вопросам труда и заработной платы в химической промышленности. – М.: 1961. – С.407.

²⁰ ГАСО. Ф.3562. Оп.2. Д.82. Л.288.

и начальников участков от канцелярской работы, от выполнения несвойственных им хозяйственных функций и различного рода подсобных работ. Было запрещено отвлекать мастеров и начальников участка в рабочее время на дела, не связанные непосредственно с руководством производством. Администрация предприятия стала строже следить за своевременной выдачей мастеру и начальнику участка месячных производственных заданий. Дневные задания (суточные или сменные) выдавались мастеру накануне, одновременно с материалами, инструментом и механизмами. Главными обязанностями мастера и начальника участка, как непосредственных организаторов производства, на рабочих местах стало: выполнение участком плановых заданий по объекту производства, неуклонное повышение производительности труда, изготовление продукции высокого качества, снижение производственных затрат, затрат на единицу продукции; становление производственных задач бригадам рабочих и отдельным рабочим в соответствии с планами и графиками производства, инструктаж подчиненных рабочих, освоение и выполнение каждым рабочим норм выработки; максимальное использование производственных мощностей, полная загрузка и правильная эксплуатация оборудования, производительная работа всех рабочих участка на протяжении всей смены; строжайшее соблюдение установленной технологии, производственной и трудовой дисциплины, чистоты и порядка на рабочих местах; предупреждение брака и простоев в работе, по-

терь деталей, заготовок, энергии, материалов и устранение причин их вызывающих; выявление и внедрение в установленном порядке новых высокопроизводительных технологических процессов и передовых методов производства и труда; создание условий для выполнения рабочими социалистических обязательств, содействие развитию рабочего изобретательства, своевременное внедрение принятых рационализаторских предложений и изобретений и выполнение решений производственных совещаний; строгое выполнение правил техники безопасности и охраны труда работающих. Назначение, перемещение и освобождение от работы мастеров производилось приказом по заводу по представлению начальника цеха²¹.

Таким образом, решение организационно-технических задач позволило администрации авиазавода №1 достигнуть максимально эффективного использования существующих производственных мощностей, улучшить качество производимых изделий при помощи пересмотра существующей системы контроля качества и реорганизации структуры управления этими процессами в цехах и отделах. В свою очередь, эти мероприятия сыграли важную роль в деле правильной организации производства, в движении за рентабельную работу завода, в снижении себестоимости и позволили выпускать продукцию, по своим качественным показателям соответствующую самым высоким требованиям.

²¹ Там же. Л.290.

**THE ROLE OF THE TECHNICAL-ORGANIZATIONAL MEASURES IN THE INCREASE IN LABOUR PRODUCTIVITY AND QUALITY INDICATORS IN THE SOVIET AIRCRAFT INDUSTRY IN 1946 – 1956
(ON THE MATERIALS OF THE AIRCRAFT PLANT №1)**

© 2008 I.V.Kozlov

Samara State Pedagogical University

The article presents the research on the formation of the product quality improving system at the Kuibyshev Aircraft Plant №1 in 1946 – 1956. Due to the thorough investigation of previously unknown sources it became possible to give a more detailed insight into main forms and directions of the plant management activities and to reveal the results of the work done.