

Источник: Таганрог: энциклопедия

Дата выпуска: 2008

Заглавие: Таганрогский комбайновый завод

Автор: Б. М. Слущкий

Открытое акционерное общество, сокр. ОАО «ТКЗ» (Русско-Балтийский завод, инструментальный завод им. Сталина) Таганрогский комбайновый завод - открытое акционерное общество, сокр.: ОАО «ТКЗ» (Русско-Балтийский завод, механический завод, инструментальный завод, завод им. Сталина). 15.10.1915 в юго-западной части Таганрога (ныне - Приморское территориальное управление) были забиты первые колышки для строительства производственных зданий под эвакуированный из Ревеля (Таллина) Русско-Балтийский завод. В сентябре 1916 выпущена первая партия артиллерийских снарядов для русской армии. К началу 1917 на заводе работало около 8000 человек, он стал одним из крупнейших предприятий юга России. В марте 1922 национализированный завод передан Южному машиностроительному тресту, объединившему заводы металлургический, котельный и механический (Русско-Балтийский).

В 1925 завод переименован в инструментальный. Выпускал различный инструмент: тиски, труборезы, микрометры, штангенциркули и т.п., всего 71 наименование. В 1932 построены термический цех и цех штампов. С годами продукция завода технически усложнялась: в 1933 - запасные части для тракторов, в 1935 - лодочные моторы, в 1936 - мотоциклы ТИЗ АМ-600 с коляской и турелью для пулемета (поставлялись для Красной армии и Народно-освободительной армии Китая). Таганрогские мотоциклы участвовали в 1937 в испытательном пробеге на 7 тыс. км по Памиру, обкатчик завода Леонид Потани на дистанции 100 км по пересеченной местности завоевал звание «Чемпион СССР по мотокроссу». В военные годы таганрогские специалисты помогали организовать производство мотоциклов в городах Горьком и Серпухове (Московская обл.). В этом же году налажено производство токарно-револьверных станков.

В связи с началом Вел. Отеч. войны в 1941 завод эвакуирован в Сибирь: производство снарядов и взрывателей - под Новосибирск, производство мотоциклов - в Тюмень. В сентябре 1943 в освобожденном Таганроге началось восстановление завода. 23 февраля 1944 выпущена первая партия боеприпасов для фронта. В 1945 завод награжден орденом Отеч. войны I ст. В 1945 завод становится предприятием сельхозмашиностроения: организован выпуск культиваторов, жаток-лобогреек, паросиловых установок, деталей для тракторов. В 1947 освоено производство первого в СССР самоходного комбайна С-4 (с 1954 - С4М). Начато производство мостов ведущих колес комбайнов. В этом же году построен цех ковкого чугуна, в 1956 - цех серого чугуна.

В 1948 предприятие получило название «Таганрогский комбайновый завод». В 1953 на его базе создано Государственное специальное конструкторское бюро по зерноуборочным машинам (ГСКБ). Ранее, в 1952, на заводе организован филиал Ташкентского ГСКБ по хлопку и выпущена первая партия хлопкоуборочных машин СХП-21. В 1958 завод перешел на выпуск комбайна СК-3 (22409 шт. в 1958-1962), на Всемирной выставке в Брюсселе комбайн удостоен высшей награды - Гран-при.

Все эти годы завод расширялся: в 1956 - построен кузнечно-прессовый корпус, в 1958 - инструментальный цех крупногабаритных штампов. В 1960 завершилось создание комбайна СК-4, в 1962 на международных сравнительных испытаниях в Венгрии он награждается Большой золотой медалью. За разработку нового комбайна и организацию его массового производства в 1964 директору завода Н.В. Лутаю, главному конструктору ГСКБ Х.И. Изаксону, ведущим инженерам-конструкторам А.Г. Авашкину, Е.А. Горбачеву, Е.К. Румянцеву, В.Г. Шумакову присуждена Ленинская премия. В 1964 построены цех раскроя металла и механо-термический корпус.

В 1965 завод приступил к серийному производству самоходных шасси СШ-75 «Таганрожец». Это универсальное и многофункциональное средство позволяло использовать в

сельском хозяйстве большой набор навесных орудий. За семь лет выпущено 20714 самоходных шасси. В 1965 за большой вклад в развитие народного хозяйства и в связи с 50-летием завод награжден орденом Трудового Красного Знамени. В августе 1966 за успехи в выполнении семилетнего плана 56 тружеников завода награждены орденами и медалями, слесарю-лекальщику К.Ф. Селютину присвоено звание Героя Социалистического Труда, мастер И.П. Ляшенко, шлифовщик Н.Я. Соболев награждены орденами Ленина.

В 1971 начался выпуск комбайнов СК-6П «Колос», в 1973 на международной выставке «Агромашэкспо» в Будапеште «Колос» получил золотую медаль. За заслуги в развитии сельхозмашиностроения Н.В. Лутаю, выросшему на предприятии от токаря до директора, присвоено звание Героя Социалистического Труда, 174 передовика производства награждены орденами и медалями. В мае 1977 с главного конвейера сошел 50-тысячный комбайн «Колос».

В 1980 на ТКЗ начал функционировать филиал - завод специального инструмента и технологической оснастки (СИИТО). За последние годы сданы в эксплуатацию сборочный цех комбайнов, механосборочный корпус, цех мостового производства, корпуса цехов раскря металла, холодной штамповки, ремонтно-механический.

В октябре 1984 завод приступил к выпуску модернизированного комбайна СК6П-А «Колос». Выпуск комбайнов «Колос» (1974-1984) составил 155463 шт., мостов ведущих колес всех типов (1947-1984) - 2627989 шт. 11.03.1993 производственное объединение «ТКЗ» преобразуется в акционерное общество открытого типа. Разрабатывается целая серия новых машин для сельского хозяйства: «фермерский» комбайн КЗС-3 «Русь», роторный комбайн КЗСР-5, автотрак, зернопогрузчик, различные приспособления к комбайнам, новые образцы товаров широкого потребления. Однако в условиях всеобщего экономического кризиса в России спрос на продукцию завода падает из-за низкой покупательской способности потребителей. Предприятие, оказавшись в тяжелом финансовом положении, подошло к банкротству, нависла угроза распродажи прославленного завода по частям.

В это самое трудное для ОАО «ТКЗ» время (1996) арбитражным управляющим завода назначается Е.А. Струков. Под его руководством изменена структура управления, введен жесткий режим экономии, решены кадровые вопросы, налажено производство по основному профилю. В короткий срок выполнена главная задача по обеспечению жизнеспособности завода в условиях рыночной экономики, сохранению производственных мощностей и квалифицированных кадров комбайностроителей для выпуска комбайнов, мостов ведущих колес для комбайнов, производимых предприятиями отечественного сельхозмашиностроения. Благодаря Е.А. Струкову завод в 1999 произвел товарной продукции в 2,6 раза больше, чем в 1996 году. Восстановлены деловые связи по поставкам комбайнов, приспособлений к ним, запасных частей с ведущими зерновыми регионами России, Украины, других стран СНГ, с давними партнерами по совместному производству комбайнов - ОАО «Ростсельмаш», АО «Красноярский завод комбайнов».

Одновременно настойчиво и последовательно шел поиск путей вывода предприятия на современную конкурентоспособную технологию. В результате взят курс на новое перспективное направление - массовое производство легковых автомобилей мирового класса. Осенью 1996 с помощью финансово-промышленной группы «Донинвест», в состав которой вошло ОАО «ТКЗ», при поддержке руководителей области и города под непосредственным руководством Е.А. Струкова начато крупномасштабное строительство автозавода. Уникальность гигантской стройки с участием ведущих строительных организаций Таганрога и Ростовской области, проектных институтов Ростова, Москвы, Санкт-Петербурга заключалась в том, что автомобильное производство размещалось на неиспользуемых производственных площадях завода. Это создавало определенные трудности для строительно-монтажных работ, но с другой стороны, позволяло организаторам строительства сэкономить время и финансовые ресурсы. Задача была успешно решена. В рекордно короткий срок - год и семь месяцев - выполнен огромный объем работ с высоким качеством, что имело принципиальное значение для монтажа высокотехнологичного оборудования, изготовленного крупнейшими

мировыми фирмами США, Англии, Японии, Германии, Кореи, других стран. Причем в отличие от появившихся в последнее время в России и в СНГ автосборочных заводов, работающих по отверточной технологии, Таганрогский автомобильный завод заведомо создавался под сложную сборку автомобилей с полным циклом сварки и покраски кузовов, а технологическое оборудование позволяет быстро перестраиваться на выпуск автомобилей различных типов и модификаций. Именно в этих целях по инициативе Е.А. Струкова организовано обучение молодых кадров завода за рубежом в крупнейших автоконcernах и непосредственно на предприятии.

12.09.1998, в день 300-летия основания Таганрога, с конвейера сошел первый российский автомобиль мирового класса с маркой «Донинвест». Таганрогский автомобильный завод, первая очередь которого рассчитана на выпуск 120 тысяч автомобилей в год, начал изготавливать разные модификации машин. Первым его директором стал Е.А. Струков.

В результате этого на Дону создана новая отрасль отечественного машиностроения, открывшая хорошие перспективы для повышения технического уровня десятков предприятий-смежников и освоения новых рабочих мест. ОАО «ТКЗ» имеет пять крупных технически оснащенных производственных подразделений: комбайновое, мостовое (унифицированные и модернизированные мосты ведущих колес для комбайнов всех типов, выпускаемых в России), литейное, инструментальное, автомобильное. На индустриальной карте Таганрога появился Таганрогский автомобильный завод (ТагАЗ). Общая площадь нынешнего ОАО «ТКЗ» составляет 173,5 га, из них крытая - 55,8 га, открытая 4,4 га. Мощь и славу промышленного гиганта в послевоенные и последующие годы приумножал многотысячный коллектив комбайностроителей, который в разное время возглавляли директора Матвей Маркович Мексин (1943-1944), Насон Шмурович Абелев (1944-1951), Николай Андреевич Шердаков (1951-1952), Евгений Алексеевич Скуднов (1952-1954), Александр Матвеевич Меркулов (1954-1961), Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий Николай Владимирович Лутай (1961-1975), Геннадий Иванович Чернов (1975-1978), Николай Александрович Феоктистов (1978-1984), Александр Ильич Герасименко (1984-1995), Анатолий Николаевич Иванов (1995-1996). В 1996 в качестве арбитражного управляющего к руководству ОАО «ТКЗ» приходит Евгений Александрович Струков, с ноября 1997 он - генеральный директор.

В славную историю завода вписали свои страницы лауреаты Ленинской и Государственной премий Н.В. Лутай, Х.И. Изаксон, В.В. Жилин, А.Т. Анашкин, Е.А. Горбачев, Е.К. Румянцев, В.Г. Шумаков, А.П. Гуськов, В.В. Армейский, рабочие династии Чернобаев, Кодоновых, передовики, новаторы производства П.П. Бебешко, С.К. Бутков, И.Д. Житлов, С. Г. Мащенко, В.Г. Сачко, Е.И. Савина, К.Ф. Селютин, В.Н. Сесин, Н.Я. Соболев, И.И. Шелудько, А.И. Шохин и многие другие. Многие поколения комбайностроителей своим самоотверженным трудом заложили прочную основу для развития социальной инфраструктуры предприятия. На средства завода строились жилые дома, детские комбинаты, учреждения культуры, спортивные комплексы. В начале 1970-х вырос крупнейший в городе жилой массив Русское поле, в разные годы сданы в эксплуатацию Дворец культуры, детские комбинаты «Рябинушка», «Мальш», Дворец спорта, стадион «Торпедо», базы отдыха «Ласточка» на Черном море, «Лукоморье» на Азовском море, «Родник» на Миусском лимане. В 1979 открыт заводской музей, завоевавший в 1983 почетное третье место в областном конкурсе общественных музеев. Большая известность далеко за пределами города пришла народному оперному театру, многим коллективам художественной самодеятельности. Техническая библиотека завода насчитывает тысячи книг, имея крупные филиалы в цехах и подразделениях предприятия. Имеется Дом технической пропаганды, оснащенный уникальным оборудованием.