ОАО «Волжский дизель имени Маминых»

Я.В. МАМИН

-НАСТОЯЩИМ Я, ГРАЖДАНИН
ЯКОВ ВАСИЛЬЕВИЧ МАМИН,
БЫВШИЙ СОВЛАДЕЛЕЦ
БАЛАКОВСКОГО
ЗАВОДА БРАТЬЕВ МАМИНЫХ,
А НЫНЧЕ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК
ЧЕЛЯБИНСКОГО ИНСТИТУТА
МЕХАНИЗАЦИИ И ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ
СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА,
УДОСТОВЕРЯЮ, ЧТО ЗАВОД
И.В. МАМИНА
(НЫНЕ ИМЕНИ ДЗЕРЖИНСКОГО)
ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ОСНОВАН В 1899
ГОДУ, ЧТО И ПОДТВЕРЖДАЮ СВОЕЙ
ПОДПИСЬЮ-.

Волжский дизель имени Маминых (ВДМ) - одно из крупнейших отечественных предприятий, специализирующихся на производстве надежных дизельных агрегатов, которые имеют широкую сферу применения в промышленности. Наш завод ведет свою многолетнюю историю с 1899 года, и за это время конструкторы ВДМ разработали немало полезных и экономичных устройств, востребованных в промышленности по сей день: судовые двигатели, дизельные насосные агрегаты, силовые агрегаты, системы управления, насосные станции. Завод ВДМ производит также и газопоршневое оборудование: газопоршневая электростанция, изготовленная на нашем предприятии, сэкономит вашему предприятию немалые деньги. Кроме того, приобретая данный товар, вы обеспечиваете себя собственной электроэнергией в любое время. Газопоршневая электростанция от ВДМ имеет гибкие требования к топливу, экономична, проста в эксплуатации.

«Волжский дизель им. Маминых» – открытое акционерное общество.

Создано на базе машиностроительного завода им. Ф.Э. Дзержинского, которое, в свою очередь, создано на базе отделения завода братьев Маминых, принадлежащего до революции И. Мамину.

После разрухи, вызванной Гражданской войной, восстановить былую известность предприятия оказалось делом не из легких. Не хватало умелого руководителя, который был бы способен грамотно использовать производственные мощности и кадровый потенциал.

В 1922 г. директором завода был поставлен некто Доберский, о котором лишь известно, что он три года воевал в Красной Армии. Поначалу он рьяно взялся за дело и даже предложил объединить в одно несколько предприятий, оставшихся в наследство от местных купцов и промышленников: два бывших завода И. и Я. Маминых, электростанцию, лесопильные заводы с лесной пристанью и бондарную мастерскую.

Однако ничего из этой затеи не получилось. Мало того, Доберский едва не развалил производство. В тот год завод перешел на хозрасчет, но его руководство к этому оказалось не готовым.

Уже в январе 1923 г. во время ревизии работа канцелярии и бухгалтерии была признана запущенной. Бесхозяйственное управление приносило громадный ущерб. «Заказы выполнялись не вовремя, продукция выпускалась с браком, и в большинстве случаев ее никто не брал. Не имея средств, дирекции пришлось закладывать то, что уже изготовлено.

Заключались невыгодные договоры, в банки закладывалась под векселя продукция никуда не годная, и когда срок векселям истекал, заводоуправлению платить было нечем, так

Источник материала: http://historybalakovo.ru/promyshlennost/voljskii-dizel-im-maminyh.html

как продукцию продавать ввиду ее недоброкачественности было нельзя. Так постепенно и копилась старая задолженность. Часть долга покрыта, осталось не уплачено до 70 тыс. р.» (Смычка. №11. 1924 г. 15 ноября.).

Директор Доберский, «не имея данных, базировался на калькуляции, не отвечающей действительности, определял себестоимость в мнимую прибыль, по фактическому же состоянию неуклонно приближался к полному краху. Незаконно распоряжаясь кредитами управления, он допускал присвоение и растрату денежных средств, прибегая к выписке себе больших командировочных сумм и утверждению незаконно составляемых авансовых отчетов. Многочисленность командировок вызвала растрату свыше 3 тыс. р.» (Смычка. №14.1924 г. 6 декабря.)

Доберский был отдан под суд (правда, осудили его всего на год, учтя его заслуги во время службы в Красной Армии), а на его место в августе. 1924 г. поставили некоего Герасимова. За 3-4 месяца под его руководством было выпущено и продано 18 двигателей общей мощностью в 477 л .с. Завод стал получать очень хорошие отзывы об их работе.

На предприятии установлены твердая норма выработки на каждого производственника, определенное количество часов на производство каждого вида продукции, усилен контроль за качеством.

В 1926 г., когда умер председатель Высшего Совета народного хозяйства (первый председатель ЧК) Ф.Э. Дзержинский, металлисты выступили с ходатайством о присвоении предприятию его имени, и это ходатайство было удовлетворено. У проходной завода был установлен бюст Дзержинского, а в 1937 г. – памятник на территории завода.

До 1930 гг. были построены собственная электростанция, склад для чугунного литья, установлен новый двигатель в здании силовой станции, перепланирован механический цех, спроектированы и внедрены новые конструкции коленчатых валов, топливного насоса и форсунок к двигателям «Русский дизель». В это же время был увеличен выпуск двигателей класса «полудизель», возросли объемы литейного производства.

Введенный в эксплуатацию новый литейный цех позволил значительно увеличить производство запасных деталей. В то же время создана оригинальная конструкция легкого экономичного форкамерного двухтактного дизеля со струйным распылением топлива» …

К 1938 г. все старые цеха были расширены, территория завода увеличилась в шесть раз.

В том году предприятие впервые досрочно (еще в октябре) выполнило годовой план и получило сразу две приветственные телеграммы: от депутата ВС СССР Вышинского («…уверен, вы не успокоитесь на достигнутом и будете еще больше, энергичнее драться за новые победы под великим знаменем Ленина-Сталина») и депутата ВС РСФСР Володина («…ваши успехи воодушевляют меня на дальнейшую работу, не покладая сил, на дело Ленина-Сталина»), представлявшие Вольский избирательный округ, в который входил и Балаковский район.

В годы ВОВ (директор-инженер Н.Н. Иосифов) производство было переориентировано на выпуск военной продукции. Балаковские машиностроители поставляли фронту снаряды для самоходных артиллерийских установок СУ-152. Но, наряду с основной военной продукцией, не прекращался выпуск дизелей и литейной продукции. Инженерная и конструкторская мысль работала на перспективу, в военные годы было подготовлено производство трех новых марок газогенераторных двигателей.

Источник материала: http://historybalakovo.ru/promyshlennost/voljskii-dizel-im-maminyh.html

Не менее напряженными стали и послевоенные годы. Для восстановления народного хозяйства требовалось огромное количество двигателей внутреннего сгорания и запчастей к тракторам. И завод занялся выпуском мирной продукции.

40-е гг. были отмечены массовым выпуском нефтянок. Это потребовало увеличения мощностей и производственных площадей завода. Одновременно с увеличением производства шли реконструкция и расширение завода, были построены шлакоблочная мастерская, столярный, механосборочный, паросиловой и литейный цеха, нефтебаза, заложены ремонтно-механический, экспериментальный и модельный цеха. Ветераны завода считают, что большая заслуга в этом директора М.М. Матюхина.

Большой вклад в развитие производства в те годы внесли конструкторы С.А. Васильев и А.Т. Наумов. Под руководством главного конструктора завода С.М. Серебрякова они разработали более мощный по тем временам дизель 1 ДМ 28/ 30 для электростанций и рабочие чертежи дождевальных установок с приводом от малогабаритной и дешевой нефтянки Н-22. Именно она послужила бурному процессу расширения и реконструкции предприятия в послевоенные годы.

Каждое десятилетие дальнейшей истории завода—определенная и весьма заметная веха. 50-е гг. отмечены тем, что предприятие начало выпуск судовых двигателей. Этого потребовали задачи ускоренного развития морского рыболовства. Заводские конструкторы не были застигнуты врасплох, в короткие сроки они создали двигатель с заказанными параметрами и внедрили его в производство. Активное участие в этой работе принимали конструкторы С.А. Васильев, А.Т. Наумов и С.Т. Плотицын.

Быстро осваивать производство новых изделий помогало то, что конструкторская мысль всегда была на шаг впереди. Освоение сырьевых ресурсов страны в отдаленных точках потребовало создания дизель-генераторов, и с января 1960 г. завод перешел на выпуск агрегатов новой модификации 4ДГ 19/30-1. Начались работы по автоматизации дизель-генераторных установок, которые обеспечивали работу без обслуживающего персонала в течение 150 ч. Они предназначались в качестве основного и резервного источников электроэнергии на необслуживаемых электростанциях. В те же 60-е гг. конструкторы ОКБ совместно с коллективом экспериментальной лаборатории создали опытный образец двигателя с турбонадувом марки 6 ДГН 19/30 мощностью 375 л. с.

В 70-е гг. в Комитет по делам изобретений и открытий СССР было подано более 60 заявок, на 15 из них были выданы авторские права. Первыми авторские свидетельства получили С.И. Плотицын, С.А. Васильев, И.П. Порутчиков, С.П. Косырев, В. И. Раэуваев, Н.К. Старостин. …

Но впереди было важное событие в жизни завода: создание и серийное освоение дизеля 6ЧН 21/21 (базового двигателя для многих изделий) и освоение выпуска тысячесильных двигателей для Белорусского автомобильного завода. Программа предусматривала увеличение производственных мощностей в 2,4 раза. Были построены новые цеха, бытовой корпус, котельная, очистные сооружения, трансформаторная подстанция, блок испытательной станции и экспериментальная лаборатория. Осенью 1974 г. в канун 75-летия завода имени Ф.Э. Дзержинского в здании заводоуправления открыта комната-музей трудовой и боевой славы машиностроителей.

В 1981 г. завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени: «…за успешное выполнение заданий X пятилетки и социалистических обязательств по развитию производства машин и оборудования для народного хозяйства, достижение высоких показателей работы».

Награда вручалась 24 апреля в ДК машиностроителей, Ее прикрепил на Красное знамя предприятия председатель облисполкома Н.С. Александров.

В 80-е гг. в дополнение к судовым, тепловозным двигателям и силовым агрегатам для электростанций добавилось производство дизель-генераторов ДГР-500 для геологических работ, силовых агрегатов СА-10 в экспортном исполнении для нефтебуровых установок, дизель-генераторов ДГ-600А для большегрузных самосвалов Белорусского автомобильного завода. На эти же годы приходится создание макетного образца дизеля общего назначения для строительно-дорожных машин и тракторов, разработан и изготовлен опытный образец дизеля 12ЧН 21/21 мощностью 2 400 л.с. для магистральных тепловозов с малой нагрузкой на ось.

К 90-м гг. завод представлял собой современное машиностроительное предприятие с общей производственной площадью 88,6тыс.м^2, оснащенное высокотехнологичным металло-обрабатывающим оборудованием, включающим станки с числовым программным управлением, обрабатывающие центры и механизированные комплексы, с лучшим в России экспериментальным цехом для всесторонних испытаний новой и совершенствования выпускаемой продукции. Мощностной ряд основной продукции включал в себя двигатели от 300 до 920 кВт. Предприятие имело развитую социальную сферу, в которую входили жилье и объекты бытового обслуживания, а также столовая, здравпункт с высококлассным мед. персоналом.

На заводе сложились особые рабочие традиции. Как и в первые годы, устроиться на предприятие можно было по солидным рекомендациям, отец отвечал за сына, брат – за брата. И недаром балаковцы называли его кум-за-дом. Но как бы он ни назывался, отсюда предприятия города черпали самые высококвалифицированные кадры металлистов.

В мае 1991 г. на базе комнаты трудовой славы открылся музей предприятия (директор – инженер. А.А. Деревянченко).

Тогда же с конвейера предприятия сошел тысячный двигатель для БелАЗа, руководство ПО «Волгодизельмаш» объявило о расширении производства и приеме на работу дополнительных кадров: «Всем нуждающимся предоставляются места в детских дошкольных учреждениях. Имеется благоустроенное молодежное общежитие.

ВДМ гарантирует каждому работнику ежемесячную выплату в связи с подорожанием продуктов, бесплатное питание работающим во вредных условиях. Обеспечение продуктами сверх талонной нормы и по ценам ниже государственных, а также различными видами товаров народного потребления, оказываются ортопедические услуги.

ВДМ предоставляет молодым людям возможность овладеть интересной и высокооплачиваемой профессией.

Заключайте контракт, и вы обретете уверенность в завтрашнем дне». …

…Но в 1994г. на предприятии разразился кризис. Так как в то время главенствовал бартер (товар на товар), денежная масса заметно уменьшилась, и началась задержка зарплаты. И, хотя в декабре, благодаря снижению доли бартера с 80 до 15-20 %, с рабочими удалось рассчитаться полностью, остановить падение было уже невозможно. Не помогала и частая смена директоров.

Тогда вмешалось руководство города. По рекомендации тогдашнего главы Балаковской администрации А. Саурина в директорское кресло посадили В.Д. Шапошникова. Он и обратился за поддержкой в ЗАО «Группа Химэкс», которое уже имело опыт возрождения предприятий, близких к банкротству (ЗСЗМ, которое стало ЗАО «Химэксмаш»), и в 1997 г. президент этой «Группы» А.А. Лейрих был назначен арбитражным управляющим.

Источник материала: http://historybalakovo.ru/promyshlennost/voljskii-dizel-im-maminyh.html

За пять месяцев внешнего управления ситуацию с помощью средств «Группы Химэкс» удалось стабилизировать: частично погашены задолженности по налогам и заработной плате. Была тщательно проверена экономическая деятельность предприятия. Собранием кредиторов в конце 1997 г. была разработана и принята программа финансового оздоровления на период арбитражного управления и заключено соглашение между правительством Саратовской области и ЗАО «Группа Химэкс» по взаимному принятию обязательств. По этому документу правительство области обязалось: предоставить налоговые льготы в части зачисления в областной бюджет; рекомендовать главе Балаковской администрации рассмотреть вопрос о предоставлении налоговых льгот в части средств, зачисляемых в городской бюджет; наполовину снизить тарифы на энергоносители. В свою очередь, «Группа» обязалась за 18 месяцев стабилизировать финансово-экономическое положение предприятия. Для этого оно должно было вложить средства на развитие производства, привлечь кредиты под гарантию правительства Саратовской области и провести комплекс мероприятий, направленных на стабилизацию экономики предприятия. По многим направлениям в 1998 г. программа была выполнена. Финансово-экономическое состояние предприятия стабилизировалось, а по некоторым показателям даже улучшилось. Если в декабре 1997 г. убыток от производственно-хозяйственной деятельности составил 7 млн 210,8 тыс. руб., рентабельность — минус 61 %, то в январе 1998 г. уже появилась прибыль в 293 тыс. руб. и, хоть и маленькая, но рентабельность в 0,5 %.

В 1999 г. арбитражное управление завершилось, и предприятие приобрело новый статус – ЗАО «Волжский дизель им. Маминых».

Во время празднования столетия предприятия, в октябре 1999 г., перед зданием заводоуправления были установлены макеты дореволюционного дизеля и одной из модификаций дизеля современного и памятник основателям предприятия – братьям Маминым.

Теперь предприятие стало ОАО «Волжский дизель им. Маминых». Это производитель дизель-генераторов различных модификаций, дизельных и газотурбинных электростанций разной мощности. Его основные клиенты — крупнейшие нефтяные и газовые компании: «Лукойл», «Роснефть», «Газпром», «Газпром-нефть», «Славнефть», «Русснефть», «ТНК-ВР», «Казмунайгаз», «Узбекнефтегаз», «Государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики», «Туркменгаз», «Укрнафта», «Казбургаз», «Транснефть», «Стройтрансгаз» и др.

Источник материала: http://historybalakovo.ru/promyshlennost/voljskii-dizel-im-maminyh.html