

<sup>5</sup> Там же. Л. 17.<sup>6</sup> Там же. Л. 41.<sup>7</sup> Там же. Л. 28, 138.<sup>8</sup> Там же. Л. 110, 117, 228.<sup>9</sup> Гончаров Г. А. Строительные организации Уральского региона в условиях военного времени (1941–1945 годы) // Вестник Челябинского государственного университета. 2012. № 11 (265). История. Вып. 50. С. 51–55.<sup>10</sup> Устьянцев С. В., Пислегина А. В., Фахретденова А. Х. Уралвагонзавод. Элита российской индустрии. Екатеринбург : Старт, 2001. С. 47.<sup>11</sup> МАСПДНТ. Ф. 100/243. Оп. 1. Д. 34. Л. 104, 126, 194.<sup>12</sup> РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 42. Л. 126–130.<sup>13</sup> РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 89. Л. 42–43.<sup>14</sup> Там же. Л. 45.<sup>15</sup> Боров — часть дымохода, соединяющая печь с дымовой трубой.<sup>16</sup> РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 89. Л. 46.<sup>17</sup> Там же. Л. 49.<sup>18</sup> Там же.<sup>19</sup> Там же. Л. 50.<sup>20</sup> Там же.<sup>21</sup> МАСПДНТ. Ф. 100/243. Оп. 1. Д. 30. Л. 277–279.<sup>22</sup> РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 89. Л. 48.<sup>23</sup> МАСПДНТ. Ф. 100/243. Оп. 1. Д. 34. Л. 86, 93, 96.<sup>24</sup> Там же. Л. 153.<sup>25</sup> РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 89. Л. 51.

С. А. Пьянков

### План послевоенного восстановления и развития автомобильной промышленности СССР (1946–1950)

История процесса восстановления автомобильной промышленности после окончания Великой Отечественной войны имеет длительную традицию изучения. Основные вехи развития автомобильной промышленности в послевоенные годы представлены в исследованиях ряда советских технических специалистов. В частности, необходимо отметить обзоры, подготовленные сотрудниками Научно-исследовательского института информации автомобильной промышленности, где был проанализирован процесс модернизации моделей автомобилей послевоенного выпуска<sup>1</sup>. Отдельного внимания заслуживают исследования Л. М. Шугурова, представившего ретроспективную картину развития отечественной автомобильной промышленности на протяжении XX столетия, где рассмотрены ход и результаты развития автомобильной отрасли в первое послевоенное десятилетие<sup>2</sup>.

Изучение процесса развития автомобильной промышленности профессиональным историческим сообществом началось сравнительно недавно. Несмотря на существенный историографический задел по истории развития отечественной автомобильной промышленности, тема трансформации автомобильной отрасли после окончания Великой Отечественной войны содержит множество неисследованных аспектов<sup>3</sup>. В данной статье мы остановимся на изучении планов восстановления автомобильной отрасли после окончания Великой Отечественной войны.

Процесс обновления модельного ряда в советской автомобильной промышленности, поставка на производство новых образцов техники была прервана с началом войны. Автомобилестроению, как и всей экономике страны (народному хозяйству), был нанесен колоссальный урон. Однако, несмотря на тяжелейшие условия военного времени, процесс разработки перспективных моделей и типов автомобилей полностью не прекратился и после преодоления первых, наиболее опасных для страны военных лет получил свое дальнейшее развитие.

Начиная с 1943 г. под председательством наркома среднего машиностроения С. А. Акопова были проведены три совещания конструкторов с целью установления основных параметров и типажа грузовых и легковых автомобилей, которые планировалось поставить на производство после окончания войны. Наркомсредмаш неоднократно обсуждал вопросы о создании новых типов автомобилей, о подготовке производства и организации выпуска автомашин, в частности большегрузных и малолитражных<sup>4</sup>.

Вскоре после окончания Великой Отечественной войны, 19 июня 1945 г., образцы новых советских автомобилей, предназначенных для производства в четвертой пятилетке (1946–1950), были осмотрены в Московском Кремле руководителями ВКП(б) и советского правительства и утверждены к производству.

План послевоенного восстановления и развития автомобильной промышленности был принят Государственным Комитетом Обороны. Постановление ГКО № 9905с от 26 августа 1945 г. «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности» предусматривало восстановление довоенного производства автомобилей, выпуск новых типов грузовых и легковых автомобилей, а также мероприятия по комплексному развитию отрасли, включая объемы капиталовложений в промышленную и социальную инфраструктуру<sup>5</sup>. Детали плана конкретизировались ведомственным документом — приказом Народного комиссариата среднего машиностроения СССР № 340с от 29 августа 1945 г. с одноименным заголовком — «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности»<sup>6</sup>.

Внешний вид приказа отличался от аналогичных документов, подготовленных НКСМ в предшествующее время. Рассылочные экземпляры приказа, подготовленные в типографии управления делами НКСМ, были отпечатаны в виде отдельной брошюры в ярко-красной обложке. В правом верхнем углу обложки документа при-

существовал гриф «Секретно». Объем документа составлял 27 страниц.

Внешний вид приказа «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности» подчеркивал особый статус этого документа, определявшего перспективы развития автомобильной отрасли на пятилетие вперед. Экземпляр, с которым нам удалось ознакомиться и поработать, хранится в Государственном архиве Ульяновской области в фонде Р-3123 «Ульяновский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод Министерства автомобильной промышленности СССР».

Внутренняя структура документа четко соотносится с постановлением ГКО № 9905с от 26 августа 1945 г. «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности», а также с приложением № 9 к постановлению «Мероприятия по развитию автомобильной промышленности». Всего в приказе было 27 пунктов, которые раскрывали планы функционирования отрасли с 1946 по 1950 г. В приказе ставились конкретные задачи по развитию предприятий автомобильной отрасли с обязательным указанием ответственных лиц. Кроме того, документ содержал девять приложений с техническими данными перспективных моделей автомобилей, объемами капиталовложений в промышленную и социальную инфраструктуру отдельных автозаводов, а также ведомость изделий и материалов, которые необходимо было освоить другим ведомствам (наркоматам) СССР для производства новой автомобильной техники.

Постановлением ГКО к производству утверждались сразу несколько типов грузовых автомобилей. На Горьковском автозаводе планировалось производить грузовой автомобиль с бензиновым двигателем ГАЗ-51 грузоподъемностью 2,5 т, а также его полноприводную модификацию ГАЗ-63 грузоподъемностью 2 т. На Московском, Днепропетровском и Кутаисском автозаводах планировали к выпуску грузовой автомобиль с бензиновым двигателем ЗиС-150 грузоподъемностью 3,5 т. На Ярославском и Минском автозаводах на конвейер должен был встать грузовой автомобиль ЯАЗ-200 грузоподъемностью 5–7 т с дизель-мотором типа «Дженераль-Моторс». На Новосибирском автозаводе планировали наладить выпуск грузового дизельного автомобиля ЗиС-253 грузоподъемностью 3,5 т с мотором типа «Дженераль-Моторс». На Горьковском автозаводе планировали производить новую модель легковых автомобилей — автомобиль М-20 «Победа», на Московском заводе малолитражных автомобилей — малолитражный легковой автомобиль «Москвич» типа «Опель-Кадет».

План развития мощностей автомобильных заводов Наркомсредмаша предполагал две очереди. Первая очередь восстановления и развития автомобильной промышленности (1946–1947) предполагала постепенное увеличение производства до 450 тыс. автомобилей в год, в том числе 395 тыс. грузовых автомобилей и 55 тыс. лег-

ковых. Вторая очередь (1948–1950) — до 800 тыс. автомобилей в год, в том числе 695 тыс. грузовых автомобилей и 105 тыс. легковых автомобилей (табл. 1).

После окончания войны, как и в предшествующий период, очевидный приоритет в планах развития автомобильной промышленности отдавался производству грузовых автомобилей. Это было обусловлено необходимостью быстрого восстановления разрушенной экономики. Для решения этой задачи требовалось большое количество грузового автотранспорта. Ориентация на массовый выпуск грузовых автомобилей до Великой Отечественной войны способствовала решению стратегических задач советского государства: индустриальный прорыв СССР в 1930-е гг., победа над фашистской Германией и Японией в 1941–1945 гг. Приоритетное развитие грузового автопарка в СССР было связано не столько с идеологическими установками государства, сколько с реальными условиями хозяйственной деятельности, которые определялись природно-климатическими и географическими факторами<sup>7</sup>.

План послевоенного выпуска автомобилей предполагал увеличение производственных мощностей существующих автозаводов и строительство новых предприятий. Так, например, постановление ГКО обязывало Наркомсредмаш в лице С. А. Аكوпова приступить к организации новых автозаводов по производству грузовиков с дизельным двигателем — в Минске на базе Минского автосборочного завода НКСМ (действовал с 1944) и в Новосибирске на базе завода № 335 Наркомавиапрома.

Для скорейшего создания нового автозавода в Сибири Наркомавиапром должен был передать НКСМ завод № 335 в Новосибирске со всеми производственными и вспомогательными корпусами, сооружениями, жилым фондом, подсобным хозяйством, наличным составом работников авиазавода по состоянию на 1 июля 1945 г.<sup>8</sup>

Работа действующих автозаводов подверглась существенной реорганизации. План предусматривал перенос производства полутоннажных грузовиков ГАЗ-АА с конвейера Горьковского автозавода на строящийся автозавод в Ульяновске. В свою очередь Горьковский автозавод должен был освоить производство новых грузовых автомобилей ГАЗ-51. Кроме того, приказ НКСМ обязывал директора И. К. Лоскутова «вплоть до организации выпуска легковых автомобилей М-20 «Победа» производить выпуск на Горьковском автозаводе легковых автомобилей М-1»<sup>9</sup>.

Директору Московского автозавода И. А. Лихачеву предписывалось обеспечить переход на производство грузовых автомобилей ЗиС-150. Переход конвейера московского завода на новую модель грузовика предполагалось осуществить путем постепенного освоения выпуска отдельных агрегатов автомобиля ЗиС-150 и замены соответствующих агрегатов в автомобиле ЗиС-5. Освоение автозаводами новых моделей автомобилей необходимо было осуществить без

Таблица 1

## План производства автомобилей в СССР на 1946–1950 гг. (тыс. шт.)\*

Автозавод, марка автомобиля	Первая очередь		Вторая очередь		
	1946 г.	1947 г.	1948 г.	1949 г.	1950 г.
<i>Горьковский автозавод</i>					
Грузовые автомобили ГАЗ-51	136,0	194,0	220,0	245,0	285
Грузовые автомобили ГАЗ-63	4,0	6,0	10,0	15,0	15,0
Легковые автомобили М-20 «Победа» и автомобили типа ГАЗ-67	15,0	25,0	35,0	45,0	45,0
<i>Московский автозавод</i>					
Грузовые автомобили ЗиС-150	75,0	90,0	100,0	100,0	100,0
Легковые автомобили ЗиС-110	0,3	0,6	0,6	0,6	0,6
<i>Уральский автозавод</i>					
Грузовые автомобили ЗиС-5	35,0	45,0	55,0	65,0	75,0
<i>Ярославский автозавод</i>					
Грузовые автомобили ЯАЗ-200	—	5,0	10,0	20,0	25,0
<i>Ульяновский автозавод</i>					
Грузовые автомобили ГАЗ-АА	—	30,0	40,0	50,0	60,0
<i>Днепропетровский автозавод</i>					
Грузовые автомобили ЗиС-150	—	15,0	30,0	45,0	60,0
<i>Кутаисский автозавод</i>					
Грузовые автомобили ЗиС-150	—	10,0	25,0	30,0	30,0
<i>Московский завод малолитражных автомобилей</i>					
Малолитражный автомобиль «Москвич», типа Опель-Кадет	5,0	30,0	40,0	50,0	60,0
<i>Минский автозавод</i>					
Грузовой автомобиль ЯАЗ-200	—	—	5,0	10,0	15,0
<i>Новосибирский автозавод</i>					
Грузовые автомобили ЗиС-253	—	—	10,0	20,0	30,0
Итого	270,3	450,6	580,6	695,6	800,6

\* Составлено по: ГАУО. Ф. Р-3123. Оп. 2. Д. 4. Л. 45 об. — 46.

остановки производства и сокращения объемов выпуска<sup>10</sup>.

Согласно приложению 9 к постановлению ГКО № 9905с «Мероприятия по развитию автомобильной промышленности» Наркомстрой (Гинзбург) был обязан выполнить строительномонтажные работы на Московском, Горьковском, Уральском, Ярославском, Ульяновском, Днепропетровском и Новосибирском автозаводах, Московском заводе малолитражных автомобилей и Челябинском кузнечно-прессовом заводе<sup>11</sup>.

Для укрепления организаций Наркомстрою, осуществляющих строительство автомобильных заводов, ГКО обязал НКВД СССР (Чернышова) направить Наркомстрою в августе — сентябре 1945 г. 5000 военнопленных. В том числе на Уральский автозавод (Миасс) — 2000 человек, на Ульяновский автозавод — 2500, на Челябинский кузнечно-прессовый завод — 500<sup>12</sup>. В соответствии с «Мероприятиями по развитию автомобильной промышленности» на строительство автозаводов выделялось значительное количество техники и оборудования, а также автомашин и тракторов. Госкомитет обороны обязывал Наркомстрой перебросить на строительство автоза-

водов в сентябре — октябре 1945 г. шесть экскаваторов, четыре канавокопателя, два крана на гусеничном ходу, четыре бульдозера, шесть компрессоров, три моторных катка, три передвижные электростанции, десять сварочных агрегатов. В четвертом квартале 1945 г. Наркомсредмаш и Наркомэлектропром были обязаны поставить для строительства автозаводов 715 автомашин, 28 тракторов, 93 автоприцепа, 60 думпкаров широкой колеи, 100 вагонеток узкой колеи, 10 передвижных электростанций, 30 сварочных агрегатов, 100 электромоторов, 50 отбойных молотков. Наркомат путей сообщения (Ковалева) обязали предоставить с четвертого квартала 1945 г. Наркомстрою для строительства автомобильных заводов на правах аренды 13 паровозов, пригодных для движения по магистральным путям НКПС, и 120 вагонов из числа требующих ремонта, но с исправными ходовыми частями<sup>13</sup>.

Часть оборудования для строительства автозаводов могла поступить по особым поставкам из Германии. Уполномоченного Особого комитета при ГКО Сабурова обязали предоставить предложения о выделении Наркомстрою для строительства автомобильных заводов по особым по-

ставкам из Германии девяти экскаваторов, четырех канавокопателей, 13 кранов на гусеничном ходу, шести кранов на железнодорожном ходу, четырех бульдозеров, 16 компрессоров, 15 катков моторных, 10 сварочных агрегатов, 290 электромоторов, 46 перфораторов, пяти паровозов широкой колеи, 120 платформ и вагонов, 11 паровозов и мотовозов узкой колеи, 150 вагонеток узкой колеи<sup>14</sup>. Наркомстанкостроения (Ефремов) должен был изготовить и поставить Наркомсредмашу для автомобильных заводов специальные и агрегатные станки: во втором полугодии 1945 г. — 200 шт., в 1946 и первом полугодии 1947 г. — 2300 шт.<sup>15</sup>

Особое внимание уделялось проблеме обеспечения автомобильных заводов кадрами рабочих и инженерно-технических работников. В связи с этим ГКО обязал Главное управление трудовых резервов при Совнаркоме СССР (Москатова) расширить сеть школ ФЗО и ремесленных училищ при автозаводах, доведя к концу 1945 г. контингент обучающихся в школах ФЗО при автозаводах до 12 тыс. человек и 18 тыс. — в ремесленных училищах. В свою очередь Наркомсредмаш (Акопов) должен был обеспечить школы ФЗО и ремесленные училища необходимыми учебными помещениями, общежитиями и инвентарем.

Комитет по учету и распределению рабочей силы при Совнаркоме СССР (Шверник) совместно с Наркомсредмашем и Народным комиссариатом обороны СССР обязали предоставить к 15 сентября 1945 г. план мероприятий по обеспечению автозаводов рабочими и ИТР в 1946 г.

Народный комиссариат обороны (Булганин) должен был откомандировать Наркомсредмашу 5000 человек военнослужащих недемотилизируемых возрастов. Кроме того, откомандировать до 15 сентября 1945 г. из Красной Армии в Гипросредмаш 50 инженеров и техников, ранее трудившихся в Гипросредмаше.

Председателя Всесоюзного комитета по делам высшей школы при Совнаркоме СССР (Кафтанова) совместно с Наркомсредмашем (Акопова) обязали представить на утверждение Совнарко-

ма СССР к 15 сентября 1945 г. предложения об организации подготовки инженеров для автомобильной промышленности в существующих вузах и втузах. Кроме того, Кафтанов и Акопов обязывались в двухдневный срок определить количество молодых специалистов, направляемых на автомобильные заводы Наркомсредмаша в 1945–1946 гг., и свои предложения внести в оперативное бюро ГКО<sup>16</sup>.

Для оказания помощи вновь строящимся автомобильным заводам в освоении производства, организации технологии и наладки оборудования Наркомсредмашу разрешалось организовать институт автотракторной технологии (Оргавтопром) с наладочной конторой при нем<sup>17</sup>.

Работы по организации производства новой техники требовали колоссальных вложений. Поэтому план мероприятий обязывал Наркомфин (Зверева) совместно с Наркомсредмашем и Госпланом СССР в декадный срок установить и представить на утверждение Совнаркома СССР размер необходимых ассигнований на подготовку и освоение производства новых марок автомобилей в 1945 г. Кроме того, Наркомсредмашу выделялось 1,5 млн американских долларов для закупки в США по открытой лицензии образцов материалов, лабораторного и контрольно-измерительного оборудования<sup>18</sup>.

План развития автомобилестроения в СССР предусматривал не только огромные вливания в объекты промышленной инфраструктуры, но и масштабные инвестиции в жилищное и культурно-бытовое строительство.

Строительство жилья и объектов социальной инфраструктуры при автозаводах страны планировалось реализовать в два этапа (очереди). Первая очередь (1946–1947) предусматривала общий объем капиталовложений в 222,0 млн руб. За первые два года реализации программы планировалось ввести в действие 327 тыс. кв. м жилья. Вторая очередь (1948–1950) предусматривала вложения в объеме 373,0 млн руб. За три года планировалось построить 530 тыс. кв. м жилья (табл. 2)

Таблица 2

**План жилищного и культурно-бытового строительства автомобильных заводов СССР на 1946–1950 годы\***

Очередность и объем строительства	Способ строительства, застройщик			Всего
	Хозяйственным способом	НКВД	Наркомстрой	
<i>Первая очередь (1946–1947)</i>				
Объем жилищного и культурно-бытового строительства, млн руб.	34,0	16,0	172,0	222,0
Ввод в действие жилой площади, тыс. кв. м	52,0	30,0	245,0	327,0
<i>Вторая очередь (1948–1950)</i>				
Объем жилищного и культурно-бытового строительства, млн руб.	63,0	42,0	268,0	373,0
Ввод в действие жилой площади, тыс. кв. м	102,0	58,0	370,0	530,0

\* Составлено по: ГАУО. Ф. Р-3123. Оп. 2. Д. 4. Л. 48.

В дальнейшем план развития советского автомобилестроения подвергся существенной корректировке. В 1946 г. производственные планы выпуска автомобилей были значительно сокращены. Так, например, «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.», принятый Верховным Советом СССР 18 апреля 1946 г., предполагал «довести выпуск автомобилей в 1950 г. до 500 тыс. штук»<sup>19</sup>, в том числе грузовых автомобилей — 428 тыс. шт., легковых — 65,8 тыс., автобусов — 6,4 тыс.<sup>20</sup>

При этом пятилетний план на 1946–1950 гг. сохранил прежние ориентиры на техническое совершенствование выпускаемых образцов техники и технологическое развитие производства. В частности, в плане декларировалось:

Перейти к массовому выпуску автомашин новых типов — грузовых автомобилей повышенной грузоподъемности и легковых автомашин более удобных и экономичных. Восстановить производство газогенераторных и газобаллонных автомобилей. Организовать массовое производство грузовых автомобилей с дизель-моторами и автосамосвалов. Закончить строительство 3 автомобильных заводов и завода малолитражных автомобилей, построить 3 новых автомобильных завода, расширить 3 действующих автомобильных завода. Закончить строительство автосборочных заводов<sup>21</sup>.

Необходимо отметить, что, несмотря на сокращение первоначальных показателей объемов производства, основные установки, заявленные в планах, удалось воплотить в жизнь. Так, в период 1946–1950 гг. были построены Минский автомобильный и Одесский автосборочный завод. В Москве после реконструкции вступил в строй завод малолитражных автомобилей. Продолжалось строительство и реконструкция Уральского автозавода в Миассе, Ульяновского автомобильного, Челябинского кузнечно-прессового и Шадринского агрегатного заводов. Реконструировались в этот период старейшие советские автозаводы в Москве, Горьком и Ярославле. Ярославский автозавод был значительно расширен. Расширилось производство автомобилей на Московском и Горьковском автозаводах. На Мытищинском машиностроительном заводе было организовано производство автомобилей-самосвалов. Шло строительство заводов автомобильных комплектующих в ряде городов Советского Союза<sup>22</sup>.

В 1948–1949 гг. автомобильная промышленность СССР выпускала 24 модели автомобилей, из которых 18 были поставлены на производство в послевоенные годы<sup>23</sup>.

Послевоенное развитие автомобильной промышленности не было безоблачным. Планы развития отрасли приходилось корректировать исходя из быстро менявшихся экономических условий, определяющее влияние на которые оказывала политическая обстановка в мире и набравшая

свои темпы «холодная война». Некоторые заводы автомобильной отрасли становились «донорами» для создания новых предприятий оборонной промышленности. В частности, такими «предприятиями-донорами» стали Новосибирский и Днепропетровский автомобильные заводы.

Строящийся в Новосибирске автозавод не успел поработать по своему предназначению. В сентябре 1948 г. Совет министров СССР принял постановление о строительстве химико-металлургического завода по производству урана — завода № 250 (впоследствии Новосибирский завод химконцентратов). Для ускорения темпов строительства его решили разместить на строительной площадке автомобильного завода. Министерству автомобильной и тракторной промышленности предписали передать возведенные к тому времени здания и сооружения будущего автозавода для нужд атомной отрасли<sup>24</sup>.

Автозавод в Днепропетровске стал частью другой стратегически важной отрасли оборонной промышленности — ракетостроения. В мае 1951 г. постановлением Совета министров СССР Днепропетровский автозавод вместе со строящимся Днепропетровским шинным заводом были переданы Министерству вооружения. На базе этих предприятий был создан Днепропетровский машиностроительный завод № 586 (впоследствии Южный машиностроительный завод им. А. М. Макарова)<sup>25</sup>.

Претворить амбициозные планы производства автомобилей четвертой пятилетки (1946–1950) в реальность полностью не удалось. К 1950 г. СССР вышел на годовой объем производства автомобилей в 362,9 тыс. шт., в том числе 294,4 тыс. грузовых автомобилей, 64,6 тыс. легковых и 3,9 тыс. автобусов<sup>26</sup>.

Подведем итоги. Послевоенные планы развития автомобильной промышленности были реализованы не в полном объеме. В процессе реализации они подверглись существенной корректировке. В частности, это выразилось в количественных показателях производства, которые были значительно ниже исходных плановых установок. Однако, по нашему мнению, это отнюдь не свидетельствовало о провале плана развития отрасли. Можно констатировать, что за первую послевоенную пятилетку был вновь создан и реконструирован целый ряд автомобильных заводов, а также организовано значительное количество предприятий по производству автокомпонентов. Причем создание новых заводов и реконструкция действующих предприятий сопровождалась комплексным развитием территорий (городов и населенных пунктов), где возводили новое жилье и социальную инфраструктуру. Послевоенная автомобильная промышленность в кратчайшие сроки перешла к производству новых моделей и типов автомобильной техники, качественно изменилась и технология производства автомобилей. Существенная корректировка производственных планов, на наш взгляд, свидетельствовала не о слабости, а о гибкости суще-

ствовавшей системы планирования и принятия решений. Оперативно реагируя на внешние вызовы, руководство страны перераспределяло имеющиеся ограниченные ресурсы в пользу стратегически важных отраслей промышленности, что в свою очередь позволяло сохранять экономическую самостоятельность и политический суверенитет.

#### Примечания

<sup>1</sup> Лифман Н. Я. Основные этапы развития автомобилестроения СССР в период 1946–1958 гг. Обзор. М., 1970.

<sup>2</sup> Шугуров Л. М. Автомобили России и СССР. Ч. 1. М., 1993. С. 175–252.

<sup>3</sup> Прокофьева Е. Ю. Историографический обзор истории отечественной автомобильной промышленности // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2009. Т. 11. № 2. С. 257–261; *Она же*. Направления отраслевого развития автоиндустрии СССР во второй половине 40-х — конце 60-х гг. XX в. // Известия Пензенского государственного педагогического университета им. В. Г. Белинского. 2011. № 23. С. 564–567.

<sup>4</sup> Устинов Е. А., Лифман Н. Я. Советское автомобилестроение в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. (к 30-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне). Обзор. М., 1975. С. 50–51.

<sup>5</sup> РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 458. Л. 76–108.

<sup>6</sup> ГАУО. Ф. Р-3123. Оп. 2. Д. 4. Л. 44 — 59 об.

<sup>7</sup> Прокофьева Е. Ю. Причины и последствия превалирования грузового автомобилестроения в советской автоиндустрии первой половины XX столетия // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. 2022. Т. 28, № 3. С. 28–39.

<sup>8</sup> РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 458. Л. 87.

<sup>9</sup> ГАУО. Ф. Р-3123. Оп. 2. Д. 4. Л. 46 об. — 47.

<sup>10</sup> Там же. Л. 47.

<sup>11</sup> РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 458. Л. 100.

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> Там же. Л. 101.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Там же. Л. 103.

<sup>16</sup> Там же. Л. 104.

<sup>17</sup> Там же. Л. 105.

<sup>18</sup> Там же. Л. 104.

<sup>19</sup> Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам : сб. док. за 50 лет. / сост. К. У. Черненко, М. С. Смиртюков. Т. 3: 1941–1952 гг. М., 1968. С. 264.

<sup>20</sup> Там же. С. 253.

<sup>21</sup> Там же. С. 264.

<sup>22</sup> Лифман Н. Я. Указ. соч. С. 5–6.

<sup>23</sup> Там же. С. 4.

<sup>24</sup> Артемов Е. Т. Атомный проект в координатах сталинской экономики. М., 2017. С. 194, 317.

<sup>25</sup> Соколов М. Не требует глубокой выдержки. История Днепропетровского автозавода и его первенца ДАЗ-150 «Украинец» // Грузовик Пресс. 2008. № 9. С. 102–107.

<sup>26</sup> Промышленность СССР : стат. справ. М., 1957. С. 223; Шугуров Л. М. Указ. соч. С. 252.