



Информация для цитирования:

Пьянков С. А. Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина в годы Великой Отечественной войны : от проектов к реализации / С. А. Пьянков, А. В. Сушков // Научный диалог. — 2024. — Т. 13. — № 6. — С. 435—455. — DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-6-435-455.

Pyankov, S. A., Sushkov, A. V. (2024). Evacuation of Moscow Automobile Plant named after Stalin during Great Patriotic War: from Projects to Implementation. *Nauchnyi dialog*, 13 (6): 435-455. DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-6-435-455. (In Russ.).



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина в годы Великой Отечественной войны: от проектов к реализации

Пьянков Степан Александрович

orcid.org/0000-0002-5876-9272

WoS ResearcherID F-3990-2017

кандидат исторических наук,
старший научный сотрудник
центра экономической истории

корреспондирующий автор

kliostefan@mail.ru

Сушков Андрей Валерьевич

orcid.org/0009-0001-4963-7227

кандидат исторических наук,
старший научный сотрудник
центра социальной истории

suschkow@mail.ru

Институт истории и археологии
Уральского отделения
Российской академии наук
(Екатеринбург, Россия)

Evacuation of Moscow Automobile Plant named after Stalin during Great Patriotic War: from Projects to Implementation

Stepan A. Pyankov

orcid.org/0000-0002-5876-9272

WoS ResearcherID F-3990-2017

PhD in History, senior research scientist,
Center for Economic History

corresponding author

kliostefan@mail.ru

Andrey V. Sushkov

orcid.org/0009-0001-4963-7227

PhD in History, senior research scientist

Center for Social History

suschkow@mail.ru

Institute of History and Archeology
of the Ural Branch
of the Russian Academy of Sciences
(Yekaterinburg, Russia)

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Исследуется процесс эвакуации предприятий автомобильной промышленности СССР в годы Великой Отечественной войны на примере Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина (ЗИС). Актуальность исследования обусловлена необходимостью реконструкции деятельности высших органов партийно-государственного управления в ходе эвакуации промышленности. Проанализированы архивные документы Совета по эвакуации при Совете народных комиссаров СССР. Совет функционировал с июня по декабрь 1941 года на правах комиссии при советском правительстве и отвечал за эвакуацию предприятий и учреждений. Источниками исследования выступили документы Государственного комитета обороны СССР — высшего органа партийно-государственной власти в стране в период Великой Отечественной войны. В качестве материалов исследования использована переписка руководства автомобильного завода с различными учреждениями и ведомствами, отчетные документы об эвакуации предприятия. Рассмотрены существовавшие варианты эвакуации ЗИС, дискуссии между советскими ведомствами о месте размещения предприятия в тыловых районах страны. На основе статистических сводок и отчетных документов изучены интенсивность процесса эвакуации и его результаты. Сделан вывод о том, что эвакуация ЗИС способствовала сохранению промышленного потенциала страны и оказала долговременное позитивное влияние на развитие советской автомобильной индустрии.

Ключевые слова:

история автомобильной промышленности; Великая Отечественная война; эвакуация; Москва; Московский автомобильный завод имени И. В. Сталина; Завод имени Лихачёва.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This study examines the process of evacuating Soviet automotive industry enterprises during the Great Patriotic War using the example of the Moscow Automobile Plant named after I. V. Stalin. The relevance of the research is justified by the necessity to reconstruct the activities of the highest bodies of party-state management during the industrial evacuation. Archive documents of the Evacuation Council under the People's Commissariat of the USSR were analyzed. The Council operated from June to December 1941 as a commission under the Soviet government and was responsible for evacuating enterprises and institutions. The sources of the study were documents of the State Defense Committee of the USSR, the highest body of party-state power in the country during the Great Patriotic War. Correspondence between the plant management and various institutions and departments, as well as evacuation reports, were used as research materials. The existing evacuation options for of the Moscow Automobile Plant named after I. V. Stalin, discussions among Soviet agencies on the location of the plant in rear areas of the country were examined. Based on statistical summaries and reports, the intensity of the evacuation process and its outcomes were studied. It is concluded that the evacuation of the Moscow Automobile Plant named after I. V. Stalin contributed to preserving the country's industrial potential and had a long-term positive impact on the development of the Soviet automotive industry.

Key words:

history of automotive industry; Great Patriotic War; evacuation; Moscow; Moscow Automobile Plant named after I. V. Stalin; Likhachev Plant.

УДК 94(470.42)“1941/1945”

DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-6-435-455

Научная специальность ВАК
5.6.1. Отечественная история

Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина в годы Великой Отечественной войны: от проектов к реализации

© Пьянков С. А., Сушков А. В., 2024

1. Введение = Introduction

В ряду предприятий отечественной автомобильной промышленности Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева (ЗИЛ) занимает особое место. Основанный в годы Первой мировой войны (в 1916 году) завод по праву являлся одним из символов технических достижений страны в XX столетии, олицетворением мощи советской индустрии. На протяжении своей истории автозавод неоднократно менял наименование. После коренной реконструкции в годы индустриализации предприятие стало именоваться Московским автомобильным заводом имени И. В. Сталина (ЗИС). Автомобили под маркой «ЗИС» предприятие выпускало до 1956 года, когда завод был в очередной раз переименован и стал носить имя легендарного директора автозавода — И. А. Лихачева [Белый, 2021, с. 177—181].

Истории автозавода посвящено значительное количество публикаций научного и научно-популярного характера [Прокофьева, 2009, с. 257—261; Siegelbaum, 2008, р. 10—35]. В рамках рассматриваемой проблематики обратимся к наиболее значимым из них.

Научное осмысление истории ЗИЛ началось в канун 50-летнего юбилея предприятия. В это время при заводе была сформирована комиссия по изучению истории предприятия, в ее состав вошли ветераны, инженеры, рабочие и руководители автозавода. Непосредственное участие в работе над историей завода принимали научные сотрудники Института истории Академии наук СССР. В результате работы комиссии в 1966 году вышла книга по истории автозавода [История..., 1966]. На сегодняшний день это издание содержит наиболее подробное научное описание того пути, который прошел завод с момента его создания и до 1965 года. В монографии с опорой на архивные источники излагается история автозавода в годы Великой Отечественной войны, в том числе и освещаются события эвакуации ЗИС. Процесс подготовки к эвакуации завода, дискуссии о его размещении авторы книги не рассматривали, сконцентрировав внимание на основных

результатах перемещения рабочих и оборудования в тыловые районы страны [Там же, с. 287—399].

К столетнему юбилею завода была подготовлена серия научно-популярных изданий, охватывающих различные аспекты истории предприятия вплоть до начала XXI века [Музей..., 2015; Завод..., т. 1, 2016; Завод..., т. 2, 2016; Завод..., т. 3, 2016; Дороги..., 2016; Легенды..., 2016; Размышления..., 2018; Колокола..., 2022]. На момент выхода юбилейных изданий Завод имени И. А. Лихачева существовал лишь формально, но фактически с 2013—2014 годов прекратил основную деятельность [Белый, 2019; Белый, 2021, с. 180]. Книги, приуроченные к юбилею предприятия, стали данью памяти автозаводу и его работникам, внесшим огромный вклад в промышленное развитие страны. Несмотря на огромный массив опубликованной ценной информации по истории завода, некоторая их часть лишь повторяет текст ранее опубликованных работ. Например, глава первого тома трехтомника по истории ЗИЛ, посвященная истории завода в годы Великой Отечественной войны, полностью воспроизводит текст девятой, десятой и одиннадцатой глав монографии 1966 года [Завод..., т. 1, 2016, с. 9, 234—316; История..., 1966, с. 287—399].

Краткий обзор историографии темы свидетельствует, что история Московского автомобильного завода исследована фрагментарно, многие аспекты функционирования предприятия остались недостаточно изученными. Все сказанное в полной мере относится к периоду Великой Отечественной войны и истории эвакуации автозавода [Смирнов, 1966, с. 246—260; Курлаев, 2008, с. 224—227; Пьянков, 2019, с. 227—234; Пьянков, 2022, с. 253—262].

Актуальность изучения проблемы эвакуации на примере Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина обусловлена необходимостью детальной реконструкции деятельности высших органов управления в ходе эвакуации промышленного оборудования, населения, а также исследования механизмов принятия управленческих решений и анализа их практической реализации [Потемкина, 2020, с. 757—772; Потемкина, 2023, с. 25—38; Мухин, 2022, с. 124—169; Хлевнюк, 2018, с. 58—72; Хлевнюк, 2022, с. 122—134]. Всестороннее и подробное изучение этих проблем возможно лишь с опорой на архивные источники.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Исследование выполнено на основе документов Государственного архива Российской Федерации (фонд Р-6822 «Совет по эвакуации при Совете народных комиссаров СССР»), содержащих переписку, информационные сводки, проекты постановлений о подготовке и реализации процесса

эвакуации части оборудования, рабочих и инженеров ЗИС. Созданный 24 июня 1941 года Совет по эвакуации функционировал на правах постоянной комиссии при Совнаркоме СССР. В сферу компетенции Совета входило определение подлежащих эвакуации предприятий и учреждений, средств и сроков их перемещения. На Совет были возложены и функции контроля за указанными мероприятиями. Совет осуществлял руководство процессом эвакуации до 25 декабря 1941 года, когда он был расформирован, а его аппарат управления передан вновь созданному комитету разгрузки при СНК СССР [Сорокин, 2022, с. 137—141].

В статье использованы распорядительные документы Государственного комитета обороны (ГКО) СССР — высшего органа партийно-государственной власти, действовавшего в годы Великой Отечественной войны в СССР, которые хранятся в Российском государственном архиве социально-политической истории (фонд 644 «Государственный комитет обороны СССР (ГКО)») [Государственный комитет ..., 2015, с. 5—7]. Постановления ГКО, использованные при подготовке статьи, содержат указания о целях и сроках эвакуации автомобильного производства в тыловые регионы страны.

Кроме того, использованы документы из фондов Российского государственного архива экономики (фонд 8573 «Главное управление автомобильной промышленности (Глававтопром) Минавтопрома СССР»), а также Центрального государственного архива г. Москвы (фонд Р-415 «ОАО “Московский завод имени И. А. Лихачева” (АМО ЗИЛ)»), содержащих заводскую и ведомственную делопроизводственную документацию об эвакуации автозавода.

Совокупность выявленных источников позволяет описать существовавшие варианты эвакуации ЗИС, восстановить хронологию принятия управленческих решений, изучить интенсивность процесса эвакуации и его результаты.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Проекты эвакуации и дискуссии о размещении Московского автозавода имени Сталина (июль — октябрь 1941 года)

Вопрос об эвакуации ЗИС стал рассматриваться руководством СССР летом 1941 года, когда армии вермахта стремительно продвигались вглубь страны. В этих условиях угроза все отчетливее нависала над промышленными предприятиями Москвы и Московской области. В ряду промышленных предприятий столицы тех лет первенец советской автоиндустрии — ЗИС — занимал одно из важнейших мест.

Народным комиссариатом среднего машиностроения (НКСМ) и дирекцией автогиганта предлагались различные варианты размещения

предприятия в тылу. Эвакуировать ЗИС в одно место не представлялось возможным ввиду чрезвычайно большого объема промышленного оборудования. Для его размещения требовались соответствующие помещения и энергетическая инфраструктура. Первые проекты частичной эвакуации ЗИС предполагали размещение мощностей предприятия на площадях заводов Урала и Западной Сибири [ГА РФ, ф. Р-6822, оп. 1, д. 213, л. 76].

Так, например, проект постановления наркома среднего машиностроения С. А. Аكوпова от 16 июля 1941 года, адресованный председателю Совета по эвакуации при СНК СССР Н. М. Швернику, предполагал размещение производства автомашин на предприятиях Омской, Челябинской и Свердловской областей. Проект предусматривал эвакуацию заготовительных цехов на Челябинский тракторный завод, Уралвагонзавод в г. Нижний Тагил, Верхне-Салдинский завод мостовых конструкций, а механических, термических и сборочных цехов — на Омский автосборочный завод. В записке С. А. Аковов просил пересмотреть ранее проведенное ГКО закрепление заводов Омска, Челябинска и Верхней Салды за другими наркоматами. Слова «за другими наркоматами» подразумевали такие влиятельные ведомства, как Народный комиссариат авиационной промышленности (НКАП), наркоматы боеприпасов (НКБ) и вооружений (НКВ) [Там же, л. 78].

Кроме обозначенных выше заводов, Наркомсредмаш просил для размещения ЗИСа в г. Омске завод № 6 Глававтоприцепа, завод имени Куйбышева, а также здания автодорожного, сельскохозяйственного и строительного институтов. В Челябинской области автозавод претендовал на Механический завод в г. Куса, Плужный завод имени Коллющенко в г. Челябинске, завод Продмашин в г. Кургане. Деревообделочные цеха автозавода предполагали разместить на Тавдинском и Лобвинском комбинатах Народного комиссариата лесной промышленности [Там же, л. 79, 81].

В списке заводов Наркомсредмаша Москвы и Московской области от 17 июля 1941 года, подлежащих эвакуации, автозавод занимал первую строку. Предполагалось, что перевод дублирующего оборудования на Урал и в Сибирь позволит организовать производство грузовых машин в количестве 100 штук в день. Для эвакуации дублирующего оборудования Наркомсредмаш запрашивал 5800 вагонов, в том числе 12 % тяжелогрузных и 20 специальных 100-тонных платформ [Там же, л. 101—102].

Однако против проекта, предложенного Наркомсредмашем, выступил Госплан СССР. Заместитель председателя Госплана Н. А. Борисов в письме от 25 июля 1941 года подверг проект критике. Он считал, что проект постановления, предложенный Наркомсредмашем, несостоятелен. В письме он указывал на то, что все важнейшие заводы, предложенные Наркомсредмашем под размещение оборудования ЗИС, уже были заняты другими,

не менее важными оборонными предприятиями. Так, группа омских заводов — автосборочный № 6 и завод имени Куйбышева — были заняты предприятиями НКАП. Уральские заводы: Механический в г. Кусе, Продмашин в г. Кургане, завод имени Колющенко, частично Уралвагонзавод, Верхнесалдинский завод мостовых конструкций — также были зарезервированы за предприятиями НКВ, НКБ и НКАП [Там же, л. 76]. Вместе с тем Госплан предлагал «ввиду создавшейся обстановки» немедленно эвакуировать дублирующее оборудование (около 270 единиц) для сохранения на Челябинский тракторный и Уральский вагоностроительный заводы. Для решения вопроса об эвакуации ЗИС в «район Урал — Западная Сибирь» Госплан предлагал совместно с Советом по эвакуации, НКСМ, НКВ, НКБ, НКАП согласовать в течение 3-х дней перечень предприятий для размещения автозавода [Там же]. Однако быстро решить этот вопрос, как предлагал Госплан, не удалось.

Важно отметить, что дирекция ЗИС поднимала вопрос не только об эвакуации промышленного оборудования. Отдельное внимание директор И. А. Лихачев уделял вопросу эвакуации рабочих и служащих автозавода, а также членов их семей. Об этом свидетельствует его переписка с Советом по эвакуации. Так, в письме Лихачева от 8 июля 1941 года Н. М. Швернику сообщалось, что «на Автозаводе имени Сталина до сих пор не вывезено около 7000 детей рабочих и служащих». В письме Иван Алексеевич просил о выделении мест для детей работников завода в доме отдыха «Лесной курорт» возле станции Ветлуга в Горьковской области, а также испрашивал дополнительные места для размещения 1500 детей в возрасте от 3 до 15 лет в одном из «удаленных районов» страны [Там же, д. 424, л. 1].

Непосредственно вопросы об эвакуации Москвы и Московской области стали рассматриваться Советом по эвакуации 31 июля — 1 августа 1941 года. Правительством прорабатывались различные аспекты эвакуации населения столицы, промышленных предприятий, материальных и культурных ценностей. Всего в протоколе Совета по эвакуации рассматривались 26 вопросов. Среди них проблема эвакуации ЗИС занимала 5-ю позицию, что не удивительно, учитывая значение автозавода для экономики и обороны страны [Советское ..., 2020, с. 664—666]. Однако это не помогло окончательно решить вопрос с эвакуацией завода.

В адрес высшего руководства страны НКСМ и ЗИС неоднократно направляли обращения с просьбами ускорить процесс эвакуации. В высшие инстанции писал не только директор автозавода, но и представители трудового коллектива.

Так, например, 15 августа 1941 года на имя Председателя Государственного комитета обороны СССР И. В. Сталина было направлено кол-

лестивное письмо инженеров Московского автозавода: Дундукова, Лалыкина, Липкина. В нем инженеры сообщали: «Несмотря на полуторамесячный срок и неоднократные обращения в вышестоящие организации директора завода товарища Лихачева, этот важнейший вопрос до сих пор своего решения не получил.

Ясно представляя себе значение ЗИС для снабжения автомашинами нашей Армии и полную зависимость Ярославского автозавода, мы считаем своим долгом обратиться к Вам» [ГА РФ, ф. Р-6822, оп. 1, д. 213, л. 82].

Решение об эвакуации автозавода и других машиностроительных предприятий Москвы и Московской области откладывалось, так как на производственные площади заводов на Урале и в Сибири претендовали Народные комиссариаты вооружений, боеприпасов и авиационной промышленности. Перемещение предприятий этих критически важных отраслей оборонной промышленности планировали провести в первую очередь. 16 августа 1941 года заместитель председателя Госплана А. Н. Лаврищев просил Совет по эвакуации об отсрочке планов эвакуации предприятий московского промышленного района. Свою просьбу он мотивировал следующим образом: «Госплан при СНК СССР просит отложить представление плана эвакуации машиностроительных заводов из г. Москвы и Московской области до 20 августа [сего] года в связи с тем, что в настоящее время разрабатываются мероприятия по эвакуации предприятий НКАП, НКВ и НКБ, перемещение которых должно быть произведено в первую очередь» [Там же, л. 99].

Эвакуировать все предприятия Москвы одновременно было невозможно, ведь транспортная система страны просто не могла справиться с таким потоком грузов. Приходилось расставлять приоритеты.

В это время руководство ЗИС продолжало подыскивать подходящие промышленные площади для эвакуации. В качестве одного из возможных вариантов размещения рассматривались склады Главного таможенного управления Наркомвнешторга СССР в г. Ульяновске. Для определения возможностей по эвакуации оборудования и кадров автомобильного производства в г. Ульяновск в конце августа 1941 года И. А. Лихачевым были направлены заместитель главного инженера ЗИС Е. А. Дундуков и инженер Выдревич.

Уже 11 сентября 1941 года директор ЗИС И. А. Лихачев просил разрешения у председателя Совета по эвакуации при СНК СССР Н. М. Шверника о размещении дублера Автозавода имени Сталина на площадях ульяновских складов ГТУ Наркомвнешторга [Там же, л. 97].

По мнению И. А. Лихачева, склады могли быть использованы для размещения механосборочных, арматурного и инструментального цехов при

условии их переоборудования и перепланировки [Там же, л. 97—97 об.]. Тяжелое же оборудование прессового, кузнечного и литейного производства руководство ЗИС намеревалось разместить на площадях Челябинского тракторного и Уральского вагоностроительного заводов [Там же, л. 97 об.].

Справедливости ради нужно отметить, что Народный комиссариат внешней торговли также не спешил расставаться с собственными складами. Против передачи складских помещений в Ульяновске возражал заместитель Наркомвнешторга А. Д. Крутиков. Однако в этот раз на стороне Наркомата среднего машиностроения выступил Госплан СССР. В письме от 1 октября 1941 года на имя В. М. Молотова Госплан в лице А. Н. Лаврищева поддержал передачу складов Наркомвнешторга ЗИСу [Там же, л. 72—73].

Размещение части производственных мощностей в Ульяновске поддерживало и руководство Куйбышевской области. В телеграмме секретаря обкома М. Я. Канунникова от 18 сентября 1941 года на имя заместителя председателя ГКО В. М. Молотова сообщалось: «Обком партии считает целесообразным складские помещения базы Внешторга целиком передать для размещения завода “ЗИС”» [Там же, л. 85].

Если для размещения автосборочного производства ЗИС нашел подходящее место и заручился поддержкой влиятельного союзника в лице Госплана СССР, то проблему размещения кузнечнопрессового оборудования и литейного производства еще предстояло решить.

Прорабатывая схему эвакуации ЗИС в «район Урал — Западная Сибирь», НКСМ, одновременно с размещением производства в Ульяновске, предлагал строительство автомобильного завода производительностью 100 грузовых трехтонных автомобилей в день в Новосибирске [Там же, л. 87—88]. В проекте постановления ГКО об эвакуации завода ЗИС, предложенном наркомом С. А. Акоповым 20—21 сентября 1941 года, предлагалось начать строительство Новосибирского автозавода с металлургических цехов (чугунно-литейных, сталелитейного и кузнечного). Мощность производства должна была рассчитываться на 200—250 машин в день. Это делалось с учетом обеспечения поковками и литьем автозавода в Ульяновске. Проект постановления предполагал начало строительства с января 1942 года, с пуском первой очереди предприятия к концу 1942 года оборудование для соответствующих цехов предполагалось эвакуировать с автозавода имени Сталина в Москве. Для размещения же рабочих, инженерно-технических работников (ИТР) и членов семей предлагалось немедленно начать строительство деревянных жилых домов и барачков [Там же, л. 87—91].

Стоит отметить, что в новом проекте постановления ГКО о частичной эвакуации ЗИС, предложенном Наркомсредмашем 20—21 сентября 1941 года, уже не упоминаются предприятия г. Омска. В тексте проек-

та отсутствуют и «претензии» на площади Челябинского тракторного и Уральского вагоностроительного заводов, которые ранее рассматривались НКСМ как площадки для «сохранения оборудования» [Там же, л. 89—91]. Однако и этот проект также не завершил череду межведомственных согласований.

Приемлемое решение об эвакуации автогиганта удалось найти к концу первой декады октября 1941 года. 10 октября 1941 года председатель Совета по эвакуации Н. М. Шверник внес проект Наркомсредмаша о частичной эвакуации ЗИС на площади ГТУ Наркомвнешторга в г. Ульяновске Куйбышевской области на рассмотрение Государственного комитета обороны; этот вариант был одобрен И. В. Сталиным [РГАСПИ, ф. 644, оп. 2, д. 22, л. 58].

3.2. Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина (октябрь 1941 — январь 1942 годов)

11 октября 1941 года вышло постановление ГКО № 761сс «О частичной эвакуации Московского автомобильного завода им. Сталина». Принятое ГКО решение подвело черту под сложными межведомственными согласованиями, его текст гласил: «Принять предложение Наркомсредмаша об эвакуации оборудования по производству легковых машин ЗИС-101, неиспользуемого оборудования и металлоконструкций с Московского автомобильного завода им[ени] Сталина в г. Ульяновск на складские помещения Главного таможенного управления Наркомвнешторга для производства узлов шасси (задний мост, передняя ось и руль) автомобиля ЗИС-5 на программу 80 единиц в день» [Там же, оп. 1, д. 12, л. 75].

Для перевозки в Ульяновск оборудования, заводских рабочих и членов их семей постановление обязывало НКПС выделить 3500 вагонов. Наркомречфлот в течение октября 1941 года был обязан выделить для транспортировки эвакуируемых грузов 10 барж.

Наркомсредмаш и Наркомстрой были обязаны немедленно приступить к строительству металлургических цехов ЗИС (кузнечный цех, литейный цех серого и ковкого чугуна, рессорный цех) в районе г. Миасса Челябинской области (бывшая площадка Шарикоподшипника)» [Там же].

Вечером 15 октября 1941 года в цехах Московского автозавода прошли собрания, работники предприятия получили разъяснения о необходимости эвакуации. В ночь с 15 октября на 16 октября 1941 года начались демонтаж, упаковка и погрузка оборудования [История..., 1966, с. 300].

Динамику процесса эвакуации можно реконструировать по информационным сводкам Наркомсредмаша в Совет по эвакуации (табл. 1). Среднесуточный план погрузки вагонов предусматривал увеличение со 150 вагонов в сутки 17 октября до 300 вагонов 26 октября 1941 года. Высокие планы отгрузки оборудования сохранялись с 26 октября по 5 ноября

1941 года. С 6 по 14 ноября 1941 года планы отгрузки последовательно снизились до 170 вагонов в сутки.

Таблица 1

Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина
с 17 октября по 14 ноября 1941 года (вагонов)*

Дата	Среднесуточный план погрузки вагонов	Наличие вагонов под погрузку	Погружено вагонов	Всего отгружено вагонов с начала эвакуации
17 октября	150	нет свед.	150	нет свед.
18 октября	150	60	нет свед.	нет свед.
19 октября	150	63	нет свед.	115
20 октября	240	69	78	нет свед.
21 октября	240	251	51	334
22 октября	240	475	146	нет свед.
23 октября	280	536	200	814
24 октября	280	499	137	1060
25 октября	280	673	273	1343
26 октября	300	557	206	1549
27 октября	300	434	248	нет свед.
28 октября	300	401	155	нет свед.
29 октября	300	334	132	нет свед.
30 октября	300	456	172	нет свед.
31 октября	300	394	152	нет свед.
1 ноября	300	327	156	нет свед.
2 ноября	300	379	156	нет свед.
3 ноября	300	417	108	нет свед.
4 ноября	300	528	240	нет свед.
5 ноября	300	291	113	нет свед.
6 ноября	180	319	154	нет свед.
7 ноября	180	166	138	нет свед.
8 ноября	180	215	153	3128
9 ноября	180	–	130	3258
10 ноября	180	91	54	3312
12 ноября	170	76	96	3504
13 ноября	170	51	52	3556
14 ноября	170	162	84	3640

* Составлено по: [ГА РФ, ф. Р-6822, оп. 1, д. 457, л. 2, 10, 19, 27, 38, 60, 70, 81, 91, 109, 115, 126, 126, 137, 145; д. 461, л. 15, 27, 33, 37, 76, 90, 104, 111, 173, 183, 192, 203, 219, 224].

В реальности темпы отгрузки вагонов были неравномерны и не соответствовали плану, что было обусловлено сложностью погрузки тяжелого оборудования, а также высокой нагрузкой на Московский железнодорожный узел. Высокие темпы отгрузки оборудования зафиксированы с 22 октября по 9 ноября 1941 года, когда они достигали максимума в 248 вагонов в сутки. Всего, по данным Наркомсредмаша, с начала эвакуации до 14 ноября 1941 года с Московского автозавода имени Сталина удалось эвакуировать 3640 вагонов.

Спустя месяц после начала эвакуации Московского автозавода имени Сталина заместитель наркома среднего машиностроения Ю. С. Коган докладывал заместителю председателя СНК СССР А. Н. Косыгину о ходе эвакуации московских заводов [ГА РФ, ф. Р-6822, оп. 1, д. 407, л. 147]. Среди машиностроительных заводов Москвы ЗИС был самым крупным предприятием.

Эвакуации с Московского автомобильного завода имени Сталина подлежало 7687 единиц различного оборудования. По данным сводки Наркомсредмаша, на 15 ноября 1941 года было эвакуировано 7460 единиц. Еще 227 подлежали эвакуации. По расчетам НКСМ, для завершения эвакуации промышленного и энергетического оборудования автозавода требовалось 774 вагона [Там же, л. 149].

Вместе с оборудованием из Москвы было эвакуировано 2504 работника ЗИС. Из них: 1644 рабочих, 714 инженерно-технических работников, 146 служащих. Вместе с ними в тыловые регионы страны отправились 3844 члена семей работников автозавода. Итого к 15 ноября 1941 года ЗИС эвакуировал 6348 человек [Там же, л. 150]. Всего же, согласно планам, эвакуации подлежало 15 000 работников ЗИС и 30 000 членов их семей [Там же, л. 151].

30 ноября 1941 года заместитель председателя Совета по эвакуации при СНК СССР А. Н. Косыгин докладывал о результатах эвакуации промышленных предприятий Москвы и Московской области высшему руководству страны: И. В. Сталину, В. М. Молотову, А. И. Микояну, Г. М. Маленкову, Н. А. Вознесенскому. Собранные Советом сведения подводили промежуточный итог эвакуации столичного промышленного района по состоянию на 25 ноября 1941 года.

Масштабы эвакуации носили беспрецедентный характер. В соответствии с постановлениями Государственного комитета обороны, Совнаркома СССР и Совета по эвакуации всего по Москве и Московской области эвакуировалось 498 предприятий союзного и союзно-республиканского подчинения, не считая предприятий республиканских, промкооперации, высших учебных заведений, научно-исследовательских и проектных институтов, библиотек, музеев, театров и прочих учреждений [Там же, д. 408, л. 24].

По сведениям Совета по эвакуации, железная дорога систематически не выполняла план подачи вагонов под погрузку оборудования, материалов и рабочих, что замедляло процесс эвакуации предприятий. В частности, отмечалось: «Подача вагонов зачастую происходила не по степени важности предприятия и необходимости его вывоза, а исходя из “ловкости” работающих по эвакуации людей и наличия порожняка на данной дороге» [Там же, л. 10].

Одновременная, массовая эвакуация заводов создала затор из вагонов на железнодорожных путях вблизи Москвы. Так, например, сообщалось: «Крайне плохо обстоит дело с продвижением маршрутов к месту нового назначения. Маршруты, вытолкнутые из Москвы километрах в 50—100, а то и просто на Окружной железной дороге в Москве, стоят по 10—16 суток на одном месте. Так было с эшелонами автозавода имени Сталина, ГПЗ-1 (Государственный подшипниковый завод № 1) и другими предприятиями, что создавало крайне нехорошие настроения среди рабочих» [Там же].

30 ноября 1941 года вышло постановление ГКО № 984сс «О размещении Московского автомобильного завода имени Сталина». Постановление обязало Наркомсредмаш в лице С. А. Аكوпова и директора автозавода имени Сталина И. А. Лихачева организовать производство грузовых автомобилей ЗИС-5, ЗИС-6 и танков Т-60 на заводах в г. Миассе Челябинской области — на площадях строящегося завода № 316 Наркомата боеприпасов, в г. Челябинске — на площадях предприятия «Стройсечь» Наркомтанкопрома и Титанстрой Наркомхимпрома, в г. Ульяновске — на площадях складов ГТУ Наркомвнешторга, в г. Шадринске Челябинской области — на площадях фабрики «Красный Октябрь» Наркомтекстиля РСФСР, гарнизонного клуба и складов Уральского военного округа, помещений Заготзерно и Госсемфонда [РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 15, л. 179].

Постановление ГКО предписывало создать в глубоком тылу 4 предприятия: Миасский завод автомобильных моторов имени Сталина, Ульяновский автомобильный завод имени Сталина, Челябинский кузнечно-прессовый завод имени Сталина, Шадринский завод автомобильных агрегатов имени Сталина. Каждое предприятие имело свою специализацию. На Миасском заводе должны были создать цех моторов, коробок скоростей, инструментальный, а также цехи литейного, ковкого и серого чугуна. На заводе в Ульяновске предполагали организовать цех шасси грузовых машин ЗИС-5 и ЗИС-6, цех танков Т-60, инструментальный и цех нормалей. Завод в Челябинске должен был состоять из кузнечного, прессово-рамного и штампово-механического цехов. Шадринский завод должен был иметь цехи арматурно-карбюраторный, кузовной, деревообделочный, снарядный [Там же].

Согласно сводке Наркомсредмаша в Совет по эвакуации от 5 декабря 1941 года, оборудование Московского автозавода имени Сталина продвигалось в 5 пунктов: Ульяновск, Шадринск, Троицк, Челябинск и Молотов. Всего из Москвы, по сведениям НКСМ, было отгружено 5747 вагонов. В тыл отправили 8517 единиц промышленного оборудования, оставалось отгрузить 109 единиц энергетического оборудования. Для этого требовалось еще 573 вагона. На момент составления сводки в Ульяновск прибыло 400 вагонов. Планировалось, что первой продукцией предприятия в Ульяновске станут снаряды, производство которых предполагалось начать с 15 декабря 1941 года. Следует отметить, что размещению и монтажу оборудования в Ульяновске мешало то, что Наркомвнешторг не смог полностью освободить предназначенные для завода помещения [ГА РФ, ф. Р-6822, оп. 1, д. 448, л. 1—2].

К 5 декабря 1941 года в Шадринск прибыло 190 вагонов. Здесь с 15 декабря 1941 года предполагали освоить производство взрывателей. В сводке сообщалось, что в г. Троицк Челябинской области прибыло 290 вагонов с оборудованием. Из них 80 вагонов кузнечнопрессового оборудования были переадресованы в Челябинск и разгружены там 30 ноября 1941 года. Еще 60 вагонов из Троицка были отгружены в Миасс. В город Молотов на завод № 172 с Московского автозавода поступило 100 вагонов. Сюда направили оборудование для производства узлов 25-миллиметровой зенитной автоматической пушки 72-К [Там же, л. 2].

В начале декабря 1941 года темпы отгрузки оборудования с ЗИС снизились, о чем свидетельствует письмо исполняющего обязанности директора завода В. Н. Тахтарова к наркому путей сообщения Л. М. Кагановичу. В письме Тахтаров сообщал, что с 6 по 10 декабря 1941 года автозаводом было получено лишь 76 вагонов. По мнению заводского руководства, задержка в подаче вагонов срывала «развертывание строительства и монтажа заводов ЗИСа» в тылу [ЦГАМ, ф. Р-415, оп. 2, д. 495, л. 20].

Коллектив автозавода переходил к завершающей стадии эвакуации и был намерен отгрузить энергетическое оборудование, мостовые и железнодорожные краны, фермы металлических конструкций, котлы заводской ТЭЦ, а также готовую продукцию, полуфабрикаты и качественный металл. Всего для этих целей завод запрашивал у НКПС 1763 вагонов. Отправка перечисленного в письме оборудования должна была завершить процесс эвакуации. Последними должны были отгрузить подъемно-транспортное оборудование. Вместе с мостовыми и железнодорожными кранами Москву должны были покинуть монтажники и такелажники, необходимые на площадках, вновь созданных в тылу заводов [Там же].

После того как советские войска остановили немецко-фашистских захватчиков на подступах к столице, процесс эвакуации был замедлен и стал

носить более избирательный характер. В частности, была ограничена эвакуация промышленного оборудования. 11 декабря 1941 года вышло распоряжение Совета по эвакуации № 15153-СЭ, запрещавшее всем наркоматам и ведомствам без специального разрешения эвакуировать с предприятий Москвы и Московской области металлорежущие станки, кузнечнопрессовое, металлодавящее, прокатное и прочее оборудование [ГА РФ, ф. Р-6822, оп. 1, д. 448, л. 94].

Часть оборудования и материалов, эвакуированных из Москвы, была отправлена речным транспортом. В связи с поздними сроками отправки и окончанием навигации на реках суда со специальными грузами и оборудованием вынуждены были зазимовать в бассейнах Московско-Окского и Верхне-Волжского пароходств. Необходимо было разгрузить баржи и организовать транспортировку оборудования по железной дороге. Однако реализовать это было крайне сложно из-за сильнейшей нагрузки на железные дороги. Так, например, уполномоченный Наркомречфлота СССР Владимиров сообщал в Совет по эвакуации: «Срок разгрузки судов 13 декабря, установленный правительством, находится под угрозой срыва» [Там же, л. 54].

Эвакуированное на баржах заводское имущество вынужденно зазимовало в пути, реки сковало льдом. Из-за отсутствия подъемно-транспортного оборудования и свободного подвижного состава его не могли своевременно перегрузить и отправить к месту назначения. Так, например, 14 декабря 1941 года заместитель Наркомсредмаша Ю. С. Коган сообщал А. Н. Косыгину о том, что ЗИС не может выгрузить оборудование с двух барж из-за отсутствия трактора, необходимого для транспортировки грузов на станцию, а также вагонов. Для доставки трактора к месту разгрузки требовалось время. В письме А. Н. Косыгину заместитель наркома просил, чтобы НКПС подал вагоны для погрузки оборудования на станцию Голутвино (г. Коломна) [Там же].

Потребность Московского автозавода в подвижном составе сохранялась и в дальнейшем. Руководство завода пыталось вывезти все, что могло представлять ценность. 24 декабря 1941 года И. А. Лихачев обращался к А. Н. Косыгину с просьбой дать указание НКПС о предоставлении вагонов для отправки комплектного оборудования и металла. Свою просьбу Лихачев мотивировал необходимостью пуска заводов в Ульяновске, Миассе и Челябинске. В своем письме он отмечал, что НКПС отказывает в предоставлении вагонов, ссылаясь на действовавший запрет со стороны Совета по эвакуации. Всего И. А. Лихачев запрашивал 1592 вагона [Там же, д. 446, л. 29].

Героическая оборона столицы и первая крупная победа Красной армии над войсками вермахта под Москвой позволили пересмотреть планы по эвакуации промышленных предприятий [Исаев, 2020]. Это относи-

лось и к Московскому автозаводу. 5 января 1942 года В. А. Малышевым, С. А. Акоповым, И. А. Лихачевым была подготовлена докладная записка на имя И. В. Сталина «О возвращении части автозавода имени Сталина в г. Москву». В докладной записке сообщалось о «возможности деления оборудования», восстановлении производства грузовых машин в Москве и параллельном создании автомобильного производства на Урале. Для этого, по мнению составителей записки, требовалось из 8670 агрегатов производственного оборудования, отправленного в эвакуацию, вернуть 3250 единиц [РГАСПИ, ф. 644, оп. 2, д. 32, л. 71—72].

Предложение о воссоздании производства автомобильной техники в Москве было поддержано И. В. Сталиным [Там же, л. 71]. 6 января 1942 года вышло постановление ГКО № 1113с «О восстановлении производства грузовых машин на автозаводе им. Сталина». Оно предусматривало ряд мероприятий по обеспечению строительства новых заводов, восстановлению производства в Москве, выделению материальных ресурсов и кадров для организации производства [Там же, оп. 1, д. 18, л. 179—196].

Для создания самостоятельных производств требовалось перераспределить имеющееся оборудование между заводами. Поэтому часть эвакуированного оборудования возвращалась в столицу, а часть заводского имущества отправляли на новые заводы в Поволжье и на Урал. В частности, в постановлении указывалось, что отправленные с 16 октября по 1 декабря 1941 года эшелоны с оборудованием необходимо срочно доставить в Челябинск, Шадринск, Миасс и Ульяновск. До 20 января 1942 года автозаводам имени Сталина в Челябинске, Шадринске, Миассе и Ульяновске для отгрузки оборудования из Москвы выделялось 1000 вагонов. Для перевозки оборудования в Москву из Ульяновска и уральских заводов НКПС был обязан до 25 января 1942 года предоставить 2500 вагонов [Там же, л. 181].

Таким образом, вышедшее в начале января 1942 года постановление ГКО о восстановлении автозавода повернуло процесс эвакуации вспять. С этого момента начался процесс реэвакуации заводского оборудования и инструментария.

Всего, по оценке И. А. Лихачева, с Московского ЗИСа было погружено и отправлено 7708 вагонов и железнодорожных платформ. В период эвакуации демонтировано и погружено 12 800 единиц оборудования. Обрато на Московский автозавод поступило 1657 вагонов с 4500 единицами оборудования. Часть из поступивших на завод вагонов была возвращена, не дойдя до мест первоначального назначения. Вместе с автозаводом в глубокий тыл выехали 6907 работников предприятия, а всего, с членами их семей, в Поволжье и на Урал эвакуировали 14 166 человек [История..., 1966, с. 304; РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 2, л. 2 об., 5].

4. Заключение = Conclusions

Эвакуация Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина является одним из ярких примеров беспрецедентного характера перемещения населения, промышленного оборудования и материальных ценностей в тыловые районы страны в годы Великой Отечественной войны.

Как свидетельствуют документы, эвакуация ЗИС не имела заранее подготовленного решения. Разместить столь крупное предприятие машиностроения в одном месте не представлялось возможным. Для этого в тылу не имелось подходящих промышленных площадей, обеспеченных энергетической инфраструктурой. Кроме того, в условиях войны и массовой эвакуации автозавод вступил в вынужденную конкуренцию за производственные площади с предприятиями авиационной промышленности, вооружений и боеприпасов, которые имели приоритетное значение для нужд обороны страны.

Огромный масштаб автозавода, тяжелейшие условия военного времени потребовали значительных усилий со стороны руководства предприятия и Народного комиссариата среднего машиностроения, чтобы разработать приемлемые варианты размещения автогиганта. В результате принятых советским правительством решений об эвакуации Московского автозавода на Урале и в Поволжье были созданы четыре предприятия автомобильной промышленности. Организованные в глубоком тылу заводы позволили наладить производство грузовых автомобилей, необходимых для снабжения Красной армии.

С точки зрения сегодняшнего дня, позиции постзнания, решение об эвакуации Московского автозавода может показаться не вполне выгодным и прагматичным. Однако при внимательном рассмотрении проблемы эта точка зрения не выдерживает критики. В случае отказа от эвакуации, военной катастрофы и потери Москвы страна могла лишиться огромного промышленного потенциала, а если учитывать возможность утраты высококвалифицированных работников промышленности, то эта потеря стала бы критической и невосполнимой. Учитывая долговременные результаты эвакуации гиганта отечественной автомобильной индустрии, можно с уверенностью сказать, что она заложила основу для дальнейшего развития автомобилестроения в стране на многие десятилетия вперед [Прокофьева, 2011]. Несмотря на все тяготы, связанные с эвакуацией, данный шаг имел позитивное значение для развития автомобильной отрасли. Перемещение высокотехнологичного производства в тыловые районы СССР привело к сдвигу производительных сил на Восток, качественному и более рациональному промышленному освоению территории страны.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.

The authors declare no conflicts of interests.

Источники и принятые сокращения

1. ГА РФ — *Государственный архив Российской Федерации*. Ф. Р-6822 (Совет по эвакуации при Совете народных комиссаров СССР). Оп. 1. Д. 213, 407, 408, 424, 446, 448, 457, 461.
2. *Государственный комитет обороны СССР. Постановления и деятельность*. 1941—1945 гг. Аннотированный каталог. В 2 т. — Москва : Политическая энциклопедия, 2015. — Т. 1. — 1222 с. — ISBN 978-5-8243-1970-5.
3. РГАСПИ — *Российский государственный архив социально-политической истории*. Ф. 644 (Государственный комитет обороны СССР (ГКО)). Оп. 1. Д. 12, 15, 18 ; Оп. 2. Д. 22, 32.
4. РГАЭ — *Российский государственный архив экономики*. Ф. 8573 (Главное управление автомобильной промышленности (Глававтопром) Минавтопрома СССР). Оп. 3. Д. 2.
5. *Смирнов П. И. Московский автозавод едет на Восток / П. И. Смирнов // Эшелоны идут на восток. Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941—1942 гг. / отв. ред. Ю. А. Поляков. — Москва : Наука, 1966. — С. 246—260.*
6. *Советское военно-политическое руководство в годы Великой Отечественной войны. Государственный Комитет Обороны СССР. Политбюро ЦК ВКП(б). Совет народных комиссаров СССР : сборник документов / сост. Л. П. Кошелева, Л. А. Роговая, О. В. Хлевнюк. — Москва : Кучково поле Музеон, 2020. — 752 с. — ISBN 978-5-907174-28-3.*
7. ЦГАМ — *Центральный государственный архив города Москвы*. Ф. Р-415 (ОАО «Московский завод имени И. А. Лихачева» (АМО ЗИЛ)). Оп. 2. Д. 495.

Литература

1. *Белый К. В. Завод исчез, а история его осталась / К. В. Белый, Г. Р. Наумова // Клио. — 2021. — № 2 (170). — С. 177—181. — DOI: 10.51676/2070-9773_2021_01_00.*
2. *Белый К. В. Сохраним архив Московского автомобильного завода им. И. А. Лихачева / К. В. Белый // Отечественные архивы. — 2019. — № 5. — С. 133—137.*
3. *Дороги, которые мы выбирали / сост. В. Г. Мазепа ; под ред. В. Г. Мазепы, А. В. Курковой. — Москва : Московский политехнический университет, 2016. — 288 с. — ISBN 978-5-2760-2391-5.*
4. *Завод и люди. 1916—2016 : в 3 т. Зарождение автомобилестроения / авт. сост. В. Г. Мазепа, М. А. Шелепенков ; под ред. М. А. Шелепенкова, А. В. Курковой. — Москва : Московский политехнический университет, 2016. — Т. 1. — 548 с. — ISBN 978-5-2760-2389-2.*
5. *Завод и люди. 1916—2016 : в 3 т. Флагман отрасли / сост. В. Г. Мазепа, М. А. Шелепенков ; под ред. М. А. Шелепенкова, А. В. Курковой. — Москва : Московский политехнический университет, 2016. — Т. 2. — 412 с. — ISBN 978-5-2760-2390-8.*
6. *Завод и люди. 1916—2016 : в 3 т. Сдача позиций / сост. В. Г. Мазепа, М. А. Шелепенков ; под ред. М. А. Шелепенкова, А. В. Курковой. — Москва : Московский политехнический университет, 2016. — Т. 3. — 556 с. — ISBN 978-5-2760-2409-7.*

7. *Исаев А. В.* Чудо под Москвой / А. В. Исаев. — Москва : Яуза-Каталог, 2020. — 448 с. — ISBN 978-5-00155-192-8.
8. *История Московского автозавода имени И. А. Лихачева* / А. П. Салов, Т. М. Сидоренко, П. И. Смирнов и др. — Москва : Мысль, 1966. — 647 с.
9. *Колокола* сии сооружали мастера ЗИЛа и иные трудники / сост. В. Г. Мазепа ; под ред. В. Д. Кальнера, М. А. Машина, А. И. Новикова, Б. Н. Ньюнина. — Москва : Московский политех, 2022. — 672 с. — ISBN 978-5-2760-2737-1.
10. *Курлаев А. Е.* Эвакуация МАЗИС и создание автомобильной промышленности на Урале / А. Е. Курлаев // Россия между прошлым и будущим : исторический опыт национального развития. — Екатеринбург : УрО РАН, 2008. — С. 224—227. — ISBN 5-7691-1916-0.
11. *Легенды* и были Тюфелевой рощи / сост. В. Г. Мазепа ; под ред. В. Г. Мазепы, О. О. Петровой, А. В. Курковой. — Москва : Московский политех, 2016. — 554 с. — ISBN 978-5-2760-2392-2.
12. *Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И. А. Лихачева»*, 1916—2016. / сост. В. Г. Мазепа. — Москва : МГИУ, 2015. — 296 с. — ISBN 978-5-2760-2387-8.
13. *Мухин М. Ю.* Экономическое обеспечение перелома в Великой Отечественной войне / М. Ю. Мухин // Исторические записки. — 2022. — № 21 (139). — С. 124—169.
14. *Потемкина М. Н.* Советский опыт управления эвакуогрузами в 1941—1942 гг. : от свертывания к местной инициативе / М. Н. Потемкина // Новейшая история России. — 2023. — Т. 13. — № 1. — С. 25—38. — DOI: 10.21638/spbu24.2023.102.
15. *Потемкина М. Н.* Современная отечественная историография и перспективы изучения промышленной эвакуации периода Великой отечественной войны / М. Н. Потемкина, А. Ю. Климанов // Новейшая история России. — 2020. — Т. 10. — № 3. — С. 757—772. — DOI: 10.21638/11701/spbu24.2020.312.
16. *Прокофьева Е. Ю.* Историографический обзор отечественной автомобильной промышленности / Е. Ю. Прокофьева // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. — 2009. — Т. 11. — № 2. — С. 257—261.
17. *Прокофьева Е. Ю.* Направления отраслевого развития автоиндустрии СССР во второй половине 40-х — конце 60-х гг. XX в. / Е. Ю. Прокофьева // Известия Пензенского государственного педагогического университета имени В. Г. Белинского. — 2011. — № 23. — С. 564—567.
18. *Пьянков С. А.* Эвакуация Московского автозавода имени Сталина в годы Великой Отечественной войны в город Шадринск : воспоминания Л. Я. Пучкова / С. А. Пьянков // Современная научная мысль. — 2022. — № 5. — С. 253—262. — DOI: 10.24412/2308-264X-2022-5-253-262.
19. *Пьянков С. А.* Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина на Урал в воспоминаниях А. П. Чураева / С. А. Пьянков // Архив в социуме — социум в архиве. — Челябинск : ОГАЧО, 2019. — С. 227—234. — ISBN 978-5-6040284-5-2.
20. *Размышления* у закрытой проходной / сост. В. Г. Мазепа ; под ред. В. Г. Мазепы, А. В. Курковой. — Москва : Московский политех, 2018. — 364 с. — ISBN 978-5-2760-2480-6.
21. *Сорокин А. К.* В штабах Победы : Очерки истории государственного управления в СССР в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. / А. К. Сорокин. — Москва : Политическая энциклопедия, 2022. — 239 с. — ISBN 978-5-8243-2499-0.
22. *Хлевнюк О. В.* Советские наркоматы и децентрализация управления экономикой в годы Великой Отечественной войны / О. В. Хлевнюк // Российская история. — 2018. — № 4. — С. 58—72. — DOI: 10.31857/S086956870000132-6.

23. Хлевнюк О. В. Советский тыл в годы Великой Отечественной войны. Исследования о характере и эволюции мобилизационной системы / О. В. Хлевнюк // Российская история. — 2022. — № 3. — С. 122—134. — DOI: 10.31857/S0869568722030098.

24. Siegelbaum L. Cars for comrades : The life of the Soviet automobile / L. Siegelbaum. — Ithaca : Cornell University Press, 2008. — XIV, 309 p. — ISBN 978-0-8014-4638-2.

Статья поступила в редакцию 02.05.2024,
одобрена после рецензирования 26.06.2024,
подготовлена к публикации 07.07.2024.

Material resources

RGAE — *Russian State Archive of Economics*. (In Russ.).

RGASPI — *Russian State Archive of Socio-Political History*. (In Russ.).

Smirnov, P. I. (1966). *The Moscow Automobile plant goes East*. In: *Echelons go east. From the history of the relocation of the productive forces of the USSR in 1941—1942*. Moscow: Nauka. 246—260. (In Russ.).

The GA of the Russian Federation — *The State Archive of the Russian Federation*. (In Russ.).
The Soviet military and political leadership during the Great Patriotic War. The State Defense Committee of the USSR. Politburo of the Central Committee of the CPSU(b). Council of People's Commissars of the USSR: collection of documents. (2020). Moscow: Kuchkovo Field Museum. 752 p. ISBN 978-5-907174-28-3. (In Russ.).

The State Defense Committee of the USSR. Regulations and activities. 1941—1945. An annotated catalog. In 2 volumes, 1. (2015). Moscow: Political Encyclopedia. 1222 p. ISBN 978-5-8243-1970-5. (In Russ.).

TSGAM — *Central State Archive of the city of Moscow*. (In Russ.).

References

Bely, K. V. (2019). Let's keep the archive of the Moscow Automobile Plant named after I. A. Likhachev. *Domestic archives*, 5: 133—137. (In Russ.).

Bely, K. V., Naumova, G. R. (2021). The plant disappeared, but its history remained. *Klio*, 2 (170): 177—181. DOI: 10.51676/2070-9773_2021_01_00. (In Russ.).

History of the I. A. Likhachev Moscow Automobile Plant. (1966). Moscow: Mysl. 647 p. (In Russ.).

Isaev, A. V. (2020). *Miracle near Moscow*. Moscow: Yauza-Catalog. 448 p. ISBN 978-5-00155-192-8. (In Russ.).

Khlevnyuk, O. V. (2018). Soviet People's commissariats and decentralization of economic management during the Great Patriotic War. *Russian History*, 4: 58—72. DOI: 10.31857/S086956870000132-6. (In Russ.).

Khlevnyuk, O. V. (2022). Soviet rear during the Great Patriotic War. Studies on the nature and evolution of the mobilization system. *Russian History*, 3: 122—134. DOI: 10.31857/S0869568722030098. (In Russ.).

Kurlaev, A. E. (2008). Evacuation of MAZIS and the creation of the automotive industry in the Urals. In: *Russia between the past and the future: historical experience of national development*. Yekaterinburg: Ural Branch of the Russian Academy of Sciences. 224—227. ISBN 5-7691-1916-0. (In Russ.).

Legends and traditions of the Tufel grove. (2016). Moscow: Moscow Polytechnic University. 554 p. ISBN 978-5-2760-2392-2. (In Russ.).

- Mukhin, M. Yu. (2022). Economic support of the turning point in the Great Patriotic War. *Historical notes*, 21 (139): 124—169. (In Russ.).
- Museum of the History of the Joint-Stock Moscow Company "Automobile Plant named after I. A. Likhachev", 1916—2016.* (2015). Moscow: MGIIU. 296 p. ISBN 978-5-2760-2387-8. (In Russ.).
- Plant and people. 1916—2016: in 3 volumes. Flagship of the industry*, 2. (2016). Moscow: Moscow Polytechnic University. 412 p. ISBN 978-5-2760-2390-8. (In Russ.).
- Potemkina, M. N., Klimanov, A. Y. (2020). Modern domestic historiography and prospects for studying industrial evacuation during the Great Patriotic War. *Modern History of Russia*, 10 (3): 757—772. DOI: 10.21638/11701/spbu24.2020.312. (In Russ.).
- Potemkina, M. N. (2023). The Soviet experience of managing bulk carriers in 1941—1942: from over-centralization to local initiative. *The modern history of Russia*, 13 (1): 25—38. DOI: 10.21638/spbu24.2023.102. (In Russ.).
- Prokofieva, E. Y. (2009). Historiographical review of the domestic automotive industry. *Proceedings of the Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences*, 11 (2): 257—261. (In Russ.).
- Prokofieva, E Yu. (2011). Directions of sectoral development of the USSR automotive industry in the second half of the 40s — late 60s of the XX century. *Proceedings of the Penza State Pedagogical University named after V. G. Belinsky*, 23: 564—567. (In Russ.).
- Pyankov, S. A. (2022). Evacuation of the Moscow Automobile Plant named after Stalin during the Great Patriotic War to the city of Shadrinsk: memoirs of L. Ya. Puchkov. *Modern scientific thought*, 5: 253—262. DOI: 10.24412/2308-264X-2022-5-253-262. (In Russ.).
- Pyankov, S. A. (2019). Evacuation of the Moscow Automobile Plant named after Stalin to the Urals in the memoirs of A. P. Churaev. In: *Archive in society — society in the archive*. Chelyabinsk: OGACHO. 227—234. ISBN 978-5-6040284-5-2. (In Russ.).
- Reflections at the closed entrance.* (2018). Moscow: Moscow Polytechnic University. 364 p. ISBN 978-5-2760-2480-6. (In Russ.).
- Siegelbaum, L. (2008). *Cars for comrades: The life of the Soviet automobile*. Ithaca: Cornell University Press. XIV, 309 p. ISBN 978-0-8014-4638-2.
- Sorokin, A. K. (2022). *At Victory Headquarters: Essays on the history of public administration in the USSR during the Great Patriotic War 1941—1945*. Moscow: Political Encyclopedia. 239 p. ISBN 978-5-8243-2499-0. (In Russ.).
- The factory and the people. 1916—2016: in 3 vols., 3. Surrender of positions.* (2016). Moscow: Moscow Polytechnic University. 556 p. ISBN 978-5-2760-2409-7. (In Russ.).
- The factory and the people. 1916—2016: in 3 volumes, 1. The origin of the automotive industry.* (2016). Moscow: Moscow Polytechnic University. 548 p. ISBN 978-5-2760-2389-2. (In Russ.).
- The roads that we chose.* (2016). Moscow: Moscow Polytechnic University. 288 p. ISBN 978-5-2760-2391-5. (In Russ.).
- These bells were built by masters of ZILA and other workers.* (2022). Moscow: Moskovsky Polytech. 672 p. ISBN 978-5-2760-2737-1. (In Russ.).

*The article was submitted 02.05.2024;
approved after reviewing 26.06.2024;
accepted for publication 07.07.2024.*