

СТАЛИНИЗМ В ДЕЙСТВИИ

УДК 94(47+57):629.33

РАЗУМНОЕ ЗАИМСТВОВАНИЕ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ КАК ДВИЖУЩИЙ ФАКТОР СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В КОНЦЕ 1920-Х ГОДОВ

В.Г. Шишка

Федеральное государственное унитарное предприятие «Особое конструкторско-технологическое бюро «Орион», 346428 Ростовская область, Новочеркасск, ул. Михайловская, 150 а
svg12007@ya.ru

На основе комплекса документов и материалов, ряд которых впервые введен в научный оборот, освещаются переговоры советской стороны с зарубежными автомобильными фирмами, имевшие целью привлечь их опыт и знания к строительству автозавода в СССР. Обосновывается мысль о том, что советские специалисты пытались наладить контакты не только с американскими, но и с европейскими производителями, чтобы снизить риск попасть в зависимость от фирмы-монополиста.

Ключевые слова: М.Л. Сорокин, автомобилизация СССР, автомобилестроение, автомобильный завод.

Начальные этапы в развитии советского автомобилестроения, датируемые 1922 – 1931-ми гг., отделены от наших дней более чем семью десятилетиями – значительным временным отрезком для столь динамично развивающейся отрасли экономики. Однако научное осмысление становления и развития автомобильной промышленности в СССР сегодня остается по-прежнему актуальным. Думается, что это обстоятельство объясняется определенным сходством тенденций в раннем советском и современном российском автомобилестроении: как в том, так и в другом значительную (а нередко и ведущую) роль играет иностранный автопром. В этих условиях представляется вполне оправданным и полезным осмысление уже пройденного этапа отечественного автомобилестроения, чтобы оптимизировать этап современный.

В отечественной и зарубежной историографии, которая представлена целым рядом разноплановых исследований: диссертаций, монографий, статей – давно и прочно утвердился тезис о ведущей роли американских автомобильных фирм (в первую очередь империи Г. Форда) в становлении советского автопрома [Матвеевко, Прокофьева, Сигельбаум, Томпсон, Долматовский, Дашко, Шугуров 1983, 1994, Шляхтинский 1993, 2007, Шпотов, Шнейдерова, Исаев, Рубец, Канунников, Кочнев, Назаров, Данцев, Егорцева]. Безусловно, данный тезис подкреплен многочисленными фактами сотрудничества того же Г. Форда и СССР, а факт «самая упрямая в мире вещь». Вместе с тем доминирование фирм из Нового Света в складывании советской автомобильной промышленности не было абсолютным и безусловным. Европейские автостроительные предприятия также имели отношение к развитию российского автопрома. В конце 1920-х гг. представители партийно-советских структур планировали привлечь к строительству нового отечественного автозавода не только американских, но и европейских производителей, для чего группа специалистов из СССР во главе с председателем правления Автотреста М.Л. Сорокиным совершила специальную заграничную поездку. На этой малоизвестной странице истории отечественной автомобильной промышленности мы и сосредоточили наше внимание в представленной публикации.

Бурная дискуссия о перспективах советского автомобилестроения и мерах по его развитию, которая развернулась в печати с подачи Н. Осинского во второй половине 1927 г., не оставила равнодушными ни специалистов, ни работников соответствующих ведомств, ни даже лидеров СССР [Бондарев, Шишка, 2012]. В определенной мере дискуссия заставила обратить внимание представителей власти на вопрос о создании отечественной автомобильной промышленности и повлияло на принятие судьбоносных для данной отрасли решений.

Уже 25 августа 1927 г. Политбюро ЦК ВКП(б), ознакомившись с директивами Госплана по

контрольным цифрам развития промышленности, сочло уместным указание Моссовета на необходимость за счет местного бюджета осуществить строительство автозавода мощностью 10 тыс. машин в год. Выполнение этого решения должно быть начато непосредственно в 1927 – 1928 гг. [Индустриализация СССР, с.514].

Не прошло и двух месяцев, как 28 октября 1927 г. председатель правления Автотреста М.Л. Сорокин с похвальной оперативностью поведал общественности о том, каковы планы в отношении нового завода и его продукции. Информация об этом содержалась в опубликованном в том же году докладе Сорокина «Перспективы развития автостроения в 1927 – 28 году и на ближайшие годы по Автотресту», который вплоть до настоящего времени незаслуженно игнорировался отечественными исследователями. Между тем содержание указанного доклада позволяет существенно расширить наши представления как об общей стратегии развития автомобилестроения в СССР, так и об отношении советских специалистов и представителей власти к вопросу о привлечении в данную отрасль зарубежных производителей.

Сорокин указывал, что новый советский автомобиль должен отвечать трем базовым требованиям (которые, разумеется, предопределили бы направление и специфику работы запланированного к созданию завода). Во-первых, в целях обеспечения широкого сбыта машина должна была быть легкого типа, т.е. грузоподъемностью до 1 – 1,5 тонн; поэтому затраты на изготовление такого автомобиля были бы относительно невелики, что соответствующим образом сказалось на его цене и, значит, на размерах продаж. Во-вторых, шасси должно было подходить как легковой машине, так и грузовику, что позволило бы удешевить производство и при необходимости быстро наладить выпуск авто разных типов. В третьих, на новом заводе следовало организовать выпуск лишь одного типа автомобиля, чтобы обеспечить его массовое производство [Перспективы..., с.6].

Как видим, новый автомобиль, по Сорокину, должен быть легким в производстве, дешевым и массовым. Чтобы обеспечить продажу планируемых к выпуску машин, председатель правления Автотреста призвал ориентироваться на кооперацию и сельскохозяйственные коллективы как на основных покупателей. В этом Сорокин не был оригинален: он просто повторил прозвучавшее во время вышеупомянутой дискуссии предложение Осинского. Впрочем, кто бы ни был автором этого предложения, оно было более чем разумным в условиях советской действительности, где к исходу 1920-х гг. налогово-административное давление на индивидуальных производителей и предпринимателей резко усилилось и, следовательно, ведущими покупателями продукции автопрома могли стать государственные предприятия и учреждения либо колхозно-кооперативный сектор (тоже предельно огосударственный).

Говоря непосредственно о будущем заводе, Сорокин не мог пройти мимо существующих в уже действующем автопроме проблем, которые следовало разрешить для обеспечения бесперебойного и эффективного производства. Особенно его беспокоило неудовлетворительное снабжение автомобильных предприятий необходимыми деталями и материалами: «приходится буквально навязывать наши заказы поставщикам и вырывать у них исполнение чуть ли не зубами» [Перспективы..., с.11]. В целом, по словам Сорокина, отсутствие ассортимента и плохое качество потребных автопрому материалов при высокой их цене и неаккуратной поставке «создают полную неуверенность в производстве» [Перспективы..., с.11]. Естественно, при сохранении такого положения о расширении производства не стоило и мечтать. Чтобы оптимизировать ситуацию, надо было строить новый металлургический завод специально для автомобильной промышленности либо на первых порах удовлетвориться перепрофилированием для этих целей одного из существующих предприятий.

Строительство оборудования автомобильного завода, равно как и введение его в строй, Сорокин считал возможным при активном содействии какой-либо иностранной фирмы. По его мнению, участие иностранных специалистов в создании советского автомобилестроительного завода должно было выразиться в составлении проекта, предоставлении консультаций при сооружении корпусов, установке оборудования и налаживании производства, дальнейшего наблюдения за ходом производственных процессов и вообще в передаче своего опыта. Кроме того, предполагалось закупить за рубежом запчасти для автомобилей и на первых порах выпускать продукцию с использованием их, пока не будет развернуто собственное их производство [Перспективы..., с.10].

Казалось бы, предложения Сорокина решительно противоречат господствовавшей в СССР политико-идеологической доктрине, согласно которой Советское государство выступало в образе

крепости, со всех сторон осажденной враждебными ему капиталистическими державами. Однако противоречие это было лишь кажущимся. никоим образом не подвергая сомнению идеологические постулаты, большевики весьма рационально подходили к техническому сотрудничеству с Европой или США, без колебаний заимствуя полезные достижения в сфере науки, промышленности, сельского хозяйства. Причем зловерные «буржуи» с готовностью шли навстречу идеологическим врагам, если те подкрепляли свои просьбы о предоставлении каких-либо научно-технических наработок звонкой монетой. Ничего не поделаешь, закон капитализма: прибыль – превыше всего!

Говоря о необходимости привлечь к участию в строительстве советского автомобильного завода какую-либо из иностранных фирм, Сорокин, как и направлявшие его деятельность и течение мыслей представители правительственных кругов СССР, руководствовались стремлением удешевить и ускорить процесс коренной модернизации отечественного автопрома. Без иностранного содействия, считал Сорокин, «наша собственная учеба обойдется много дороже, а главное мы потеряем в темпе развития». Наоборот, копирование иностранных образцов техники и использование зарубежного опыта при создании автозавода позволят избежать многих ошибок, ускорить налаживание производства и удешевить его. Поэтому, заявлял Сорокин, «мы должны взять лучшее заграничное – МАШИНУ ВМЕСТЕ С ОПЫТОМ» [Перспективы..., с.10].

Возможность привлечь к строительству нового автозавода иностранных специалистов и зарубежные технические достижения наполняла Сорокина оптимизмом. Председатель правления Автотреста уверял осенью 1927 г., что к «строительству приступаем СЛЕДУЮЩЕЙ ВЕСНОЙ, ЕСЛИ БЫСТРО БУДЕТ РЕШЕН ВОПРОС О МЕСТЕ ЗАВОДА, О ТИПЕ МАШИНЫ И УДАСТСЯ ДОГОВОРИТЬСЯ С ФИРМОЙ ПО ПОВОДУ ОПРЕДЕЛЕННОЙ МАРКИ». На второй год со дня утверждения проекта, как планировал Сорокин, завод на 10 тыс. машин будет в наличии и даже начнет выпуск продукции, хотя и в небольших размерах [Перспективы..., с.9].

В следующем, 1928 г., Сорокин, действуя по заданию советского правительства, приступил к поискам зарубежных консультантов и помощников в строительстве автозавода в СССР. Повторимся: в отечественной историографии обычно отмечается, что советские делегации направлялись в США, расценивавшиеся как некий эталон промышленно развитого государства. Действительно, в 1920-х гг. Соединенные Штаты привлекали советских специалистов как динамично развивавшаяся страна, демонстрировавшая многочисленные примеры истинно американской предприимчивости и рационализма. Однако советские специалисты не обошли вниманием и Европу. Мы можем говорить об этом со всей уверенностью, основываясь на содержании обнаруженного нами в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) отчета Сорокина о вояже возглавляемой им делегации по европейским автомобильным заводам.

Согласно отчету советская делегация во главе с председателем правления Автотреста в марте – апреле 1928 г. посетила ряд автозаводов Европы и провела переговоры с известными фирмами (названия даны в русскоязычном варианте 1920-х гг.): «Даймлер-Бенц» и «Бреннабор» (Германия), «Остин», «Морис-Оксфорд» и «Морис-Коммерциаль» (Великобритания), «Пежо», «Хочкис» и «Ситроен» (Франция). Велись переговоры и с американской фирмой «Дженерал моторс» (в советских документах она именовалась «Дженераль-Моторс-Корпорешен»); правда, они проходили не на территории Соединенных Штатов, а в Лондоне, в европейском представительстве фирмы. Кроме того, началось деловое общение со «Студебейкер Корпорейшн» (в русскоязычном варианте – «Студебеккер», «Студебеккер»)¹. Свои впечатления об организации производства на европейских заводах Сорокин опубликовал через год в журнале «За рулем», в серии статей «По автозаводам Европы и Америки» [За рулем].

В ходе переговоров советская делегация концентрировала внимание на двух моментах. Прежде всего ее интересовало, какие иностранные машины подойдут в качестве основных моделей для будущего советского автозавода, исходя из того, что производство на нем должно быть организовано на основе унифицированного шасси, что позволяло выпускать как грузовики грузоподъемностью в одну тонну, так и легковушки. Советские представители хотели выяснить также отношение иностранных специалистов к вопросу об оказании консультаций и другой помощи при организации нового автомобильного завода.

Советской делегацией были осмотрены следующие модели зарубежных автомашин: «Форд» – легковая и грузовая (полуторатонная); «Бренабор» – 6/20 и 10/45 лошадиных сил (далее – л.с.); «Мерседес-Бенц» 8/38 л.с.; «Остин» – 20 и 12 л.с.; «Моррис-Коммерциаль» – 15,9 и 13,9 л.с.;

«Моррис моторс» – 14/28 л.с.; «Шевроле» – легковая и однотонная; «Ситроен» – В14 и В15; «Гочкис» – АМ2; «Пежо» – 1583В; «Юник» – М9.0, М.9.1, М1; «Додж-124». Эти модели изучались весьма тщательно, о чем свидетельствуют доклад Сорокина и четырнадцатистраничное приложение к нему с подробным описанием достоинств и недостатков перечисленных автомобилей (за подписью самого Сорокина и Т.И. Эскина)².

После предварительного рассмотрения этих моделей Сорокин предложил выбирать из моделей грузоподъемностью до $\frac{3}{4}$ тонны, чтобы не ограничивать выбор «технически и коммерчески». «Все указанные марки», полагал председатель правления Автотреста, «могут быть использованы в качестве легковой машины и грузовика»³.

Автомобили оценивались советскими представителями с точки зрения их пригодности к природно-климатическим условиям СССР. В особенности обращалось внимание на проходимость иностранных авто по российским дорогам. Советских специалистов интересовали и конструктивные особенности иностранных машин и материалы, из которых изготавливались отдельные их детали, узлы и агрегаты. Ведь чем сложнее была конструкция автомобиля и чем более дорогие и редкие материалы использовались для изготовления, тем больше были затраты на его производство, а это затрудняло и замедляло процесс создания собственного автозавода.

В ходе изучения конструкции машин было установлено, что все они, за исключением «Остина-20», не имеют существенных конструктивных недостатков, а их главные агрегаты (мотор, коробка скоростей, задний мост и др.) являются современными и испытанными. Тем не менее, подходя к выбору моделей «с точки зрения заложенных в них потенциальных возможностей к улучшению», советские специалисты отдали первенство новой модели «Форда», высоко оценив в то же время автомобили «Шевроле», «Моррис-Коммерсиаль» и «Пежо».

Такой оценки «Форда» и «Шевроле» способствовало и то, что изготовление их не требовало значительного количества высоколегированных сталей и дорогих цветных металлов, ибо отечественная промышленность не могла обеспечить ими автомобилестроение в полном объеме. Неплохой в этом смысле представлялась и продукция «Моррис-Коммерсиаль». А вот «Пежо», например, был признан сложным в производстве, так как имел алюминиевый картер двигателя и коленчатый вал на шарикоподшипниках. В то время СССР еще не производил шарикоподшипники.

Члены советской делегации были покорены относительной дешевизной отмеченных моделей. Вопросы цены всегда немаловажны, тем более для СССР в то время, в период строительства отечественного завода (которое, как ожидалось, продлится около трех лет), для сборки автомобилей пришлось бы покупать у зарубежных фирм комплектующие материалы. Да и в дальнейшем не исключалась покупка отдельных узлов по мере необходимости.

Для иллюстрации преимуществ «Форда» и других моделей в плане дешевизны приведем различные цены на шасси разных моделей (см. табл. 1). Цены указаны в американских долларах применительно к 1920-м гг.

Таблица 1

Стоимость шасси иностранных автомобилей в 1928 г., доллар⁴.

Модель автомобиля	Цены на шасси
«Форд» А, легковая модель, фэзтон (цена ориентировочная)	39 5
«Форд» А, грузовик 1,5 тонны (цена ориентировочная)	46 0
«Остин-12»	66 2
«Остин-20»	93 1
«Моррис коммерсиаль-13.9»	86 4
«Моррис коммерсиаль-15.9»	1 008
«Шевроле», легковой автомобиль с 4-местным кузовом	36 9

«Шевроле», грузовик 0,5 тонны	29 6
«Шевроле», грузовик 1 тонна	38 8
«Ситроен-В14»	68 4
«Гочкис-АМ2»	1 000
«Пежо-1583В»	1 000
«Юник», легковая с 6-местным кузовом	1 440

Комментарии к вышеприведенной таблице излишни. Перефразировав слова М.А.Булгакова из романа «Мастер и Маргарита», можно сказать, что «Форд» и «Шевроле» своими ценами могли «бить все другие фирмы, как хотели». Разумная ценовая политика фирм привлекала клиентов, в том числе из Советского Союза.

Таблица 2

Стоимость отдельных комплектующих для иностранных автомобилей, в долларах⁵.

Комплектующие	«Шевро- ле»	«Ости н-20»	«Ости н-12»	«Ситро- ен-В14»
Двигатель со сцеплением и коробкой скоростей	102	396	284	252
Передняя и задняя оси	54	133	100	176
Рулевое управление	8	25	20	12
Рама	12	69	35	130

Сравнение цен различных фирм на отдельные комплектующие также склоняло советскую сторону к мысли о сотрудничестве именно с американскими и французскими производителями. Правда, составить представление о ценах было сложно, поскольку фирмы стремились сохранить коммерческую тайну, неохотно давая информацию о стоимости тех или иных агрегатов. Все же даже отрывочные данные позволяли утверждать, что, например, «Шевроле» предоставлял покупателям гораздо более выгодные условия, чем европейские фирмы. Данное обстоятельство было весьма важным для правительства и торговых организаций СССР, намеренных закупать за рубежом комплектующие для сборки в течение нескольких лет.

Советская делегация обсуждала с четырьмя зарубежными фирмами: «Дженерал-Моторс», «Морис-Коммерциаль», «Остин», «Хочкис» – и возможность предоставления ими кредита для приобретения комплектующих для машин. Советская сторона, правда, не называла конкретных сроков, указывая лишь на то, что «нужны длительные кредиты»⁶. Возможно, подобная неопределенность расхолаживала иностранных партнеров, готовых обсуждать конкретные контракты, но не намерения. Тем не менее предварительные переговоры подкрепили критическое отношение представителей СССР к европейским фирмам. Сорокин констатировал, что «Морис-Коммерциаль» находится в состоянии непрерывного производственного роста и кредит дать не сможет, а «Остин» «вряд ли отважится на дачу серьезных кредитных условий»⁷. Возможно, лучшие условия могли бы предложить французские и американские фирмы, хотя в серьезности их намерений появились определенные сомнения. Так, «Дженерал моторс» интересовалась, устроит ли советскую сторону годовой кредит, что никак не могло их устроить (Сорокин в ответ на это предложение указал на пятилетние кредиты, предоставленные СССР некоторыми другими американскими фирмами)⁸.

Суммируя свои впечатления, Сорокин заметил, что преждевременно судить о том, какая из моделей «может оказаться более выгодной у нас при выпуске 12000 единиц в год»⁹. Хотя наибольший интерес для будущего советского автозавода представляли новая модель «Форд» А, «Шевроле», «Моррис-Коммерциаль», тип 1580 3В, «Пежо» и, может быть, «Додж-Бразер»¹⁰.

Испытывая сомнения в возможности добиться на переговорах с иностранными фирмами приемлемых условий, советская сторона решила не ограничиваться перечисленными моделями. Представители СССР держали в поле зрения еще несколько иностранных марок, которые могли послужить образцом для отечественного производства в том случае, если бы переговоры с «Фор-

дом», например, сорвались. Решено было продолжать переговоры о поставке и налаживании собственного производства таких моделей, как «Мерседес-Даймлер 8/38», «Остин 20», «Ситроэн», а также «Стюдебер» (так в документе. – *В.Ш.*) – легкой и грузовой.

Комиссия Сорокина не исключала ситуации, когда с иностранными фирмами не удалось договориться. В таком случае оставалось только скопировать иностранное авто и трудиться над его тиражированием самостоятельно. Однако, как заметил Сорокин, невозможность приобрести крайне нужный опыт фирм негативно скажется на строительстве и организации работы проектируемого завода.

С мнением председателя правления автотреста, безусловно, следует согласиться, поскольку в СССР уже имелся опыт запуска в производство лицензионного грузовика АМО Ф15 – модели фирмы «Фиат»). Несмотря на наличие чертежей и проекта завода, специалисты АМО столкнулись с технологическими трудностями и не смогли выпускать большие объемы модели. Если, скажем, в Италии в 1917 г. максимальный выпуск указанной модели составил 7981 [Notiziario Modellistico], то АМО в 1927–1928 гг., т.е. на четвертый год выпуска, сумел изготовить всего 586 машин. Принимая во внимание ограниченный опыт отечественных инженеров, комиссия Сорокина считала «большим минусом» отсутствие технического содействия иностранных фирм, и полагала «абсолютно необходимым» договориться о таком содействии, даже если нужно будет за это заплатить несколько дороже⁸.

Во время переговоров о техническом содействии советская делегация стремилась расширить круг возможных иностранных фирм-консультантов, чтобы создать себе пространство для маневра и добиться наиболее выгодных условий. Правда, такого рода переговоры носили разведывательный характер, что вытекает из отчета Сорокина, в котором он излагал советскому правительству свое видение окончательного договора с какой-либо фирмой.

Сорокин считал целесообразным решать вопросы о техническом консультировании поэтапно. Сначала следовало выбрать модель автомобиля, получить полный комплект ее чертежей, заручиться техническим содействием иностранной фирмы в период строительства завода и налаживания его деятельности, на уйдет несколько лет. Затем нужно заказать проект завода, причем для большей результативности заказать по частям узким специалистам: отдельно проектировать горячие цеха, механические, кузовное производство и т.д.

Комиссия Сорокина предложила правительству СССР ряд основных положений договора о техническом содействии иностранных специалистов в создании отечественного автозавода. Предлагалось закупить в 1927–1928 гг. 1 тыс. машин, в 1928–1929 – 3 тыс. машин или комплектующих частей на эту сумму, в 1929–1930 – уже 5 тыс. машин или их частей. В 1928–1929 гг. планировалось также начать производство простых деталей и узлов на заводах Автотреста. Что касается долевого отчисления в пользу иностранных партнеров, то предполагалось заключать договоры концессии.

Намерение советской стороны привлечь зарубежные фирмы к участию в строительстве отечественного автозавода на правах концессии представляется весьма важным. В этом проявилась характерная для эпохи нэпа тенденция: правительство СССР охотно создавало на своей территории коммерческие предприятия с участием иностранных инвестиций. Создание концессий свидетельствовало о низком уровне развития отечественной промышленности и сельского хозяйства.

Однако к исходу 1920-х гг. лидеры Советского Союза задумались об отказе от концессий, рассматривавшихся как одной из форм зависимости от западного капитала. Постановлением СНК СССР от 27 декабря 1930 г. договоры о концессиях, за отдельными исключениями, были аннулированы. Конечно, Сорокин не мог в 1928 г. знать о судьбе концессий.

Добавим, что, излагая свое видение технического сотрудничества с иностранцами, Сорокин настоятельно советовал поторопиться, чтобы успеть к строительному сезону, – к весне 1929 г. За оставшееся время, – менее года, – следовало заключить договор о техническом содействии с какой-либо фирмой, оформить его в Главконцессома, договориться о закупке импортных частей для сборки, о кредитах, о проектировании завода, составить сам проект и провести его по многочисленным инстанциям. Управиться с перечисленными задачами менее чем за год можно было лишь с огромным трудом (так, только на разработку проекта советского автозавода английские и немецкие специалисты просили до шести месяцев).

Что касается отношения иностранных фирм к предложению советской стороны о сотрудничестве и технической помощи, то, как уже отмечалось, идеологическое различие СССР и «мира

капитала» не препятствовало в 1920-х гг. ни советскому правительству использовать иностранные достижения и привлекать финансы из-за рубежа, ни западным корпорациям и специалистам работать в «государстве диктатуры пролетариата» за солидное вознаграждение. Европейские и североамериканские автомобилестроительные фирмы не составляли исключения. Все фирмы, кроме «Бреннабора», с которыми вела переговоры делегация Сорокина, выразили готовность оказать СССР техническую помощь в организации автозавода.

Спустя некоторое время после возвращения делегации Сорокина из Европы, зарубежные фирмы стали присылать в СССР свои предложения о сотрудничестве. Ныне эти документы хранятся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) и впервые вводятся нами в научный оборот. На наш взгляд, указанные документы заслуживают тщательного анализа в рамках специальной работы, мы же полагаем возможным ограничиться пока обзором предложений зарубежных фирм.

Уже 24 марта 1928 г. в Москву из Лондонского представительства американской компании, название которой в советских документах зафиксировано как «Автомотив продуктс», поступило предложение о сотрудничестве, изложенное на пяти страницах. Правда, компания имела довольно скромные технические возможности. Она не производила автомобили и могла поставить только комплектующие к ним: двигатели «Континенталь», мосты «Тимкен» и «Сальсбурн» и пр. Компания предлагала комплект агрегатов для автомобиля грузоподъемностью в 1 тонну, интересуясь условиями оплаты в кредит и без такового¹². Предложения английской фирмы «Моррис моторс лимитед» поступили советской стороне в одностороннем письме 28 марта 1928 г. Фирма предложила поставки шасси за наличный расчет¹³.

Другие фирмы с большей серьезностью отнеслись к советским предложениям о предоставлении технической помощи в создании автозавода. «Моррис-Коммершиал» в двухстраничном письме от 5 апреля 1928 г. не только указала стоимость однотонных шасси и обещала скидку в 25% на комплектующие, но и изъявила готовность оказать СССР техническую помощь и прислать двух инженеров при условии 10% платежа с каждого автомобиля, который будет выпущен советским автозаводом по ее моделям. Фирма даже выразила намерение обсудить финансовую помощь советским партнерам¹⁴. Французская фирма «Гочкис» в письме на четырех страницах (без указания даты) обещала поставку комплектующих со скидкой в 33% и согласилась обсуждать кредиты. Французы были не прочь оказать советской стороне и техническую помощь, но потребовали за это 500 тыс. франков, 100 франков с каждой произведенной в СССР машины, если численность не будет превышать 1 тыс., и по 50 франков за каждое «послетысячное» авто. При этом оплату работы французских специалистов, направляемых в Советский Союз, «Гочкис» намеревался рассматривать отдельно¹⁵.

Сэр Герберт Остин, владелец английской автомобильной фирмы, с 1 по 6 апреля 1928 г. прислал в Москву целых три письма общим объемом в 8 страниц. В письмах помимо сообщения оптовых цен на производимые фирмой машины и комплектующие к ним выражалась готовность предоставить чертежи и технические сведения за 10 тыс. фунтов стерлингов в начале работы и за столько же в начале каждого нового года, пока будет действовать договор, а экспертам устанавливалась отдельная плата. Остин рекомендовал советским партнерам принять к производству однотонную машину с двигателем в 20 л.с., разумно обосновав свое предложение тем, что автомобиль неизбежно будет перегружаться и слабый мотор с этим не справится¹⁶.

Детальное послание на 9 страницах пришло в Москву от фирмы «Дженерал моторс» 19 апреля 1928 г. Она намеревалась заключить с СССР соглашение о сотрудничестве на 6 лет и обещала продавать советской стороне автомобили и комплектующие по благоприятным ценам, предоставить финансовую помощь, оказывать всяческое техническое содействие и направить своих специалистов для постройки и оборудования нового автозавода, принять на стажировку специалистов из России. Предусматривалось, что, когда советский автозавод сможет самостоятельно производить основную массу запчастей к машинам, СССР получит право прекратить использование имени и торговой марки «Дженерал Моторс». Кроме того, советская сторона получила от «Дженерал моторс» довольно подробные, хотя и ориентировочные технико-экономические расчеты касающиеся подготовки к сборке и производству автомобилей на новом автозаводе¹⁷.

Затраты на оборудование американцы оценили в 12 млн. долларов и выдвинули ряд условий. Руководство фирмы желало, чтобы договор о сотрудничестве был заключен с правительством

СССР, а не с какой-либо советской организацией, чтобы советские заказы на автомобили и комплектующие должны быть в первую очередь направлены «Дженерал моторс» и данное условие можно было не выполнить лишь в случае отказа фирмы от продаж либо в случае получения торговыми организациями СССР более выгодных условий; чтобы в период действия договора с «Дженерал моторс» СССР не заключал подобных договоров с иными фирмами¹⁸.

После того как комиссия Сорокина отчиталась о направлениях и перспективах переговоров с зарубежными фирмами относительно технической помощи при создании отечественного автозавода, а сами фирмы продемонстрировали заинтересованность в сотрудничестве, настал черед советского правительства принимать решение. Оно последовало в виде принятого 13 июля 1928 г. постановления Совета Труда и Обороны (СТО) «О развитии автостроения в СССР».

В постановлении были учтены практически все изложенные предложения Сорокина. В частности, отмечалось, что при выборе модели машины для производства на новом советском автозаводе следует в первую очередь ориентироваться на продукцию американских фирм: 1) «Форд» – новый тип, 2) «Шевроле», 3) «Уиллис-Оверлэнд» – марка «Уипнет», 4) «Дюрант» – марка «Стар» («Уипнет» и «Стар» были несколько дороже «Форда» и «Шевроле», но заметно дешевле других американских авто). Из европейских марок наилучшими признавались «Морис-Коммерсиаль» и «Пежо» – девятисильный. Указывалось, что в течение трех-четырёх лет придется ежегодно импортировать в среднем 10 тыс. комплектов запчастей и агрегатов для машин, для чего Наркомату торговли следовало скорректировать свои планы.

Для ведения переговоров с указанными зарубежными фирмами решением СТО создавалась специальная комиссия в составе Сорокина и Халепского (начальник Военно-технического управления РККА) под председательством партийного функционера Рогова. Комиссия наделялась широчайшими полномочиями – мандатом от ВСНХ СССР, Наркомторга, Главконцесскома и правом не советоваться с Москвой при заключении соглашения с иностранцами, если условия такого соглашения будут соответствовать установленным лимитам. Комиссия должна была «предусмотреть обязательство со стороны фирмы о предоставлении полного комплекта чертежей выбранной комиссией модели и оказании технического содействия в деле организации автомобильного производства и дальнейшего функционирования нового автозавода» и заключить договор с иностранцами на выгодных условиях.

Комиссии поручалось также заказать за границей проект автозавода и привлекать в СССР иностранных специалистов. Приступить к постройке автозавода намечалось в 1929 г., а закончить строительство – осенью 1931 г. Следовательно, к весне 1929 г. надо было заключить соглашение с иностранными фирмами о технической помощи и иметь проект завода. Выпуск «совершенно готовых машин собственного производства в количестве 12 тыс. штук в год в одну смену» планировалось осуществить «примерно» к 1934 г. [Индустриализация Советского Союза, с. 33 – 35].

Материалы настоящей статьи позволяют подтвердить устоявшееся в историографии суждение о том, что зарубежные технические наработки, накопленный иностранными автомобилестроительными фирмами опыт и производимая ими продукция входили в круг ведущих факторов развития советского автопрома в конце 1920-х гг. Техническая помощь зарубежных производителей справедливо рассматривалась руководством СССР как обязательное условие быстрейшего строительства крупного отечественного автозавода и введения его в строй. Вместе с тем советское правительство намеревалось использовать иностранный опыт для создания именно отечественного завода, а не предоставить территорию для зарубежного предприятия. Тем самым сверхзадача деятельности советских специалистов по привлечению технической помощи зарубежных фирм заключалась в модернизации отечественного производства.

Следует подчеркнуть, что советские лидеры рассматривали возможность привлечения к развитию собственного автопрома не только американских, но и европейских фирм, для чего были соответствующие шаги: поездка отечественных специалистов в Европу, переговоры с производителями, изучение их машин, потенциала и опыта и пр. Предложения комиссии Сорокина свидетельствуют о том, что советское руководство стремилось контактировать и с европейскими фирмами, чтобы исключить негативные последствия монополии на сотрудничество. Не случайно в постановлении СТО перечислялись не только американские, но и европейские модели. Другое дело, эти намерения в большинстве своем так и не были реализованы. В значительной мере это произошло потому, что форсированные темпы индустриализации СССР в конце 1920 – 1930-х гг. не предпола-

гали долгие переговоры и требовали скорейшего заключения контрактов с теми иностранными производителями, продукция которых в основном отвечала запросам советской стороны.

Примечания

¹ Российский государственный архив экономики (РГАЭ), Ф. 2352. Оп.1. Д. 534. Л. 1 – 19.

² Там же. Ф.2352. Оп.1. Д. 534. Л.20-33.

³ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л.2.

⁴ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л.9-10.

⁵ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л.10.

^{6,7,8} Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л.11.

¹⁰ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л.16.

¹¹ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л. 12 – 15.

¹² Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л. 60 – 64.

¹³ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л. 55.

¹⁴ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л. 53 – 54.

¹⁵ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л. 56 – 59.

¹⁶ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л. 45 – 52.

¹⁷ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л. 34 – 44.

¹⁸ Там же. Ф.2352. Оп.1. Д.534. Л. 34 – 35.

Библиографический список

- Данцев С.А.* Автомобилизация в России: история и перспективы // Бизнес в законе. 2009. № 1. С. 85 – 87.
- Дашко Д.* Советские легковые. 1918 – 1942. М., 2012.
- Долматовский Ю.А.* Автомобиль за 100 лет. М., 1986.
- Егорцева Н.А.* Становление отечественного автомобилестроения, роль акционерного общества «Фиат» в решении автомобильной проблемы // Вектор науки ТГУ. 2012. № 2. С. 103 – 106.
- За рулем. 1929. № 15. С.10–11.
- За рулем. 1929. №16. С8–9.
- За рулем. 1929. №17. С.8–9.
- За рулем. 1929. №19. С.19–21.
- Индустриализация Советского Союза: Новые документы. Новые факты. Новые подходы / отв. ред. С.С. Хромов. М., 1999. Ч. 2. С. 33 – 35.
- Индустриализация СССР, 1926 - 1928 гг. : История индустриализации СССР, 1926 - 1941 гг. : Док. и матер. / Акад. наук СССР, Ин-т истории СССР, Ин-т экономики и др. ; Гл. ред. : М.П. Ким и др.; сост. З.К. Звездин (отв. сост.) и др.; отв. ред. сб. А.А. Воронцовская. М.: Наука, 1969.
- Исаев А.С.* От самобеглой коляски до ЗИЛ-111. М., 1961.
- Канунников С.В.* Отечественные легковые автомобили. 1896 – 2000 гг. М., 2007.
- Кочнев Е.Д.* Прославленные автомобили. 1919 – 1945 гг. М., 2010.
- Матвеев В.И.* История конструирования и производства грузовых автомобилей повышенной проходимости в СССР в период с конца 20-х до середины 40-х годов XX века: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2004.
- Назаров Р.А.* Русские автомобили: Полная энциклопедия. М., 2012.
- Прокофьева Е.Ю.* История отечественной автомобильной промышленности: от единичного к массовому типу организации производства. 1896 – 1991 гг: автореф. дис. ... докт. ист. наук. Саратов, 2011.
- Перспективы развития автостроения в 1927 – 28 году и на ближайшие годы по Автотресту – М., 1927.- 12с.
- Рубец А. Д.* История автомобильного транспорта России. М., 2008.
- Сигельбаум Л.* Машины для товарищей: Биография советского автомобиля. М., 2011.
- Томпсон Э.* Советские автомобили: полная история. М., 2010.
- Шляхтинский К.В.* Автомобиль в России: История автомобиля. М., 1993.
- Шляхтинский К.* Россия: Гении и дороги. М., 2007.
- Шнейдерова Д.Г.* Пути развития автостроения. М., 1932.
- Шпотов Б.М.* Генри Форд. Жизнь и бизнес. М., 2003.
- Шугуров Л.М., Ширинов В.П.* Автомобили страны Советов. М., 1983.
- Шугуров Л.М.* Автомобили России и СССР. М., 1994. Т. 1.
- Notiziario Modellistico. 1998. № 2. P.19.

Дата поступления рукописи в редакцию 24.03.2013

REASONABLE ADOPTION: FOREIGN EXPERIENCE AS DRIVING FACTOR OF SOVIET CAR INDUSTRY IN THE LATE 1920s

V.G. Shishka

Special Design and Technological Bureau "Orion", Mikhaylovskaya str., 150a, 346428, Novocherskassk, Russia
svg12007@ya.ru

The essay is dedicated to the negotiations with foreign car companies in order to use their experience and knowledge to build a car factory in the USSR. The author claims that the Soviet experts were trying to make contacts not only with the US factories (especially Ford's company), but also with European manufacturers.

On August 25, 1927 the Politburo of the CPSU (b) declared the need for the construction of a car plant with capacity of 10 thousand vehicles per year with the funding from Moscow budget. Its constructing was to begin in 1927–1928.

The Head of the Car Trust Mark Sorokin presented the report "The Prospects of Car Industry' Development in 1927-28 and in the Coming Years through the Position of the Car Trust" where he stated some demands for a new Soviet car, such as car carrying capacity of up to 1-1.5 m, the chassis able to be used for a passenger car or a truck and the production of one type of vehicle at the plant to ensure its mass production. He insisted that the construction of plant should be based on the support of any foreign firm. In addition, it was proposed to buy import parts for cars overseas and at first to produce vehicles with those parts until they could be produced in the USSR.

The Soviet delegation under the leadership of the Head of the Car Trust visited a lot of car plants in Europe and negotiated with renowned manufacturers, such as "Daimler-Benz" and "Brennabor" (Germany), "Austin", "Morris Oxford" and "Morris Commercial" (the UK), "Peugeot", "Hotchkiss" and "Citroen" (France) in March - April 1928. The negotiations with American company "General Motors" took place in London in the European office of the company. In addition, business communication with "Studebaker Corporation" started.

After the return of the delegation from Europe many foreign car companies expressed their wish to cooperate with the USSR. As a result, the Resolution of the Council of Labour and Defense "The Development of Car Industry in the USSR" proposed to produce certain car models, reasonable in price and design, was adopted.

Key words: Mark L. Sorokin, motorization in the USSR, car industry, car factory.

References

- Dantsev S.A. Avtomobilizatsiya v Rossii: istoriya i perspektivy // *Biznes v zakone*. 2009. № 1. S. 85 – 87.
- Dashko D. Sovetskie legkovye. 1918 – 1942. M., 2012.
- Dolmatovskiy Yu.A. Avtomobil' za 100 let. M., 1986.
- Egortseva N.A. Stanovlenie otechestvennogo avtomobilstroeniya, rol' aktsionernogo obshchestva «Fiat» v reshenii avtomobil'noy problemy // *Vektor nauki TGU*. 2012. № 2. S. 103 – 106.
- Za rulem. 1929. № 15. S.10–11.
- Za rulem. 1929. №16. S.8–9.
- Za rulem. 1929. №17. S.8–9.
- Za rulem. 1929. №19. S.19–21.
- Industrializatsiya Sovetskogo Soyuza: Novye dokumenty. Novye fakty. Novye podkhody / otv. red. S.S. Khromov. M., 1999. Ch. 2. S. 33 – 35.
- Industrializatsiya SSSR, 1926 - 1928 gg. : Istoriya industrializatsii SSSR, 1926 - 1941 gg. : Dok. i mater. / Akad. nauk SSSR, In-t istorii SSSR, In-t ekonomiki i dr. ; Gl. red. : M.P. Kim i dr.; sost. Z.K. Zvezdin (otv. sost.) i dr.; otv. red. sb. A.A. Voronetskaya. M.: Nauka, 1969.
- Isaev A.S. Ot samobegloy kolyaski do ZIL-111. M., 1961.
- Kanunnikov S.V. Otechestvennyye legkovye avtomobili. 1896 – 2000 gg. M., 2007.
- Kochnev E.D. Proslavlennyye avtomobili. 1919 – 1945 gg. M., 2010.
- Matveenko V.I. Istoriya konstruirovaniya i proizvodstva gruzovykh avtomobiley povyshennoy prokhodimosti v SSSR v period s kontsa 20-kh do serediny 40-kh godov XX veka: dis. ... kand. ist. nauk. SPb., 2004.
- Nazarov R.A. Russkie avtomobili: Polnaya entsiklopediya. M., 2012.
- Prokofeva E.Yu. Istoriya otechestvennoy avtomobil'noy promyshlennosti: ot edinichnogo k massovomu tipu organizatsii proizvodstva. 1896 – 1991 gg: avtoref. dis. ... dokt. ist. nauk. Sa-ratov, 2011.
- Perspektivy razvitiya avtostroeniya v 1927 – 28 godu i na blizhayshe gody po Avtotrestu M., 1927. 12s.
- Rubets A. D. Istoriya avtomobil'nogo transporta Rossii. M., 2008.
- Sigel'baum L. Mashiny dlya tovarishchey: Biografiya sovetskogo avtomobilya. M., 2011.
- Tompson E. Sovetskie avtomobili: polnaya istoriya. M., 2010.
- Shlyakhtinskiy K.V. Avtomobil' v Rossii: Istoriya avtomobilya. M., 1993.
- Shlyakhtinskiy K. Rossiya: Genii i dorogi. M., 2007.
- Shneyderova D.G. Puti razvitiya avtostroeniya. M., 1932.
- Shpotov B.M. Genri Ford. Zhizn' i biznes. M., 2003.
- Shugurov L.M., Shirshov V.P. Avtomobili strany Sovetov. M., 1983.
- Shugurov L.M. Avtomobili Rossii i SSSR. M., 1994. T. 1.
- Notiziario Modellistico. 1998. № 2. P.19.