

Пьянков Степан Александрович
к.и.н., Институт истории и археологии УрО РАН
(Россия, Екатеринбург)
E-mail: kliostefan@mail.ru

**Автомобильная промышленность Урала
в первое послевоенное десятилетие (1946–1955):
проблемы производства и кадровый потенциал¹**

УДК 94(470.5) «1946/1955»

Рассмотрена история развития автомобильной промышленности Урала во второй половине 1940-х — начале 1950-х гг. Описан процесс модернизации автомобильной продукции. На примере Уральского автомобильного завода им. И. В. Сталина показаны источники комплектования кадров, изменения численности сотрудников предприятия и пути повышения их квалификации.

Ключевые слова: *история автомобилестроения, Урал, Уральский автомобильный завод, УралЗИС*

Возникновение автомобильной промышленности на Урале связано с событиями Великой Отечественной войны. В результате эвакуации московского автозавода в 1941–1942 гг. здесь были созданы несколько предприятий: Миасский моторный завод (впоследствии — Уральский автомобильный завод им. И. В. Сталина), Кузнечно-прессовый завод им. И. В. Сталина (КПЗИС), Шадринский автоагрегатный завод им. И. В. Сталина (ШААЗИС). Перечисленные заводы имели общесоюзное значение и были подчинены одному из главных управлений Народного комиссариата среднего машиностроения (НКСМ) СССР — ГлававтоЗИС. 21 февраля 1946 г. на базе НКСМ было создано новое ведомство — Народный комиссариат автомобильной промышленности (НКАП). Преемником ГлававтоЗИС стало Главное управление автомобильных заводов. В его ведении находились наиболее крупные предприятия Урала по производству автомобилей и их компонентов: УралЗИС и КПЗИС. Кроме того, в ведении НКАП находились заводы по производству мотоциклов, автоприцепов, запасных частей автомобилей: Ирбитский автоприцепный завод, ШААЗИС, Юрюзанский механический

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-39-00135 мол_а.

завод, Завод «Автозапчасть» и Завод им. Кирова в Чкалове, 6-й Государственный подшипниковый завод в Свердловске, Ирбитский мотоциклетный завод.²

В первое послевоенное десятилетие система управления автомобильной промышленностью претерпевала неоднократные изменения. В 1946 г. автомобильные заводы находились в ведении Народного комиссариата автомобильной промышленности СССР, в 1946–1947 гг. — Министерства автомобильной промышленности СССР, в 1947–1953 гг. — Министерства автомобильной и тракторной промышленности СССР, в 1954–1955 гг. — Министерства автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР [1]. Неоднократные изменения были направлены на поиск оптимальных вариантов организации промышленного производства в рамках централизованной системы управления.

В эти годы предприятия автомобильной промышленности Урала специализировались на производстве грузовых среднетоннажных автомобилей — наиболее востребованном в народном хозяйстве СССР классе машин (табл.). Значительное место в номенклатуре выпускаемых изделий занимали полуфабрикаты и автомобильные детали для автозаводов, располагавшихся в западной части СССР. В конце 1940-х — начале 1950-х гг. КПЗИС изготавливал детали автомашин не только для УралЗИС, но и для Минского и Ярославского автомобильных заводов.³ Эти факты свидетельствуют о том, что уральские заводы были важным элементом во всесоюзной системе производственной кооперации автомобильной промышленности.

Таблица

Производство грузовых автомобилей на Уральском автомобильном заводе им. И. В. Сталина в 1946–1955 гг., шт.*

Годы	ЗИС-5В, ЗИС-5, УралЗИС-5	ЗИС-21А	ЗИС-50	УралЗИС-352	ЗИС-361	ЗИС-362	Всего
1946	9 802	446	—	—	—	—	10 248
1947	10 453	792	—	—	—	—	11 245
1948	15 205**	3 001	—	—	—	—	18 206
1949	6 476	4 015	10 367	—	—	—	20 858

² РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 1. Д. 33. Л. 45–48.

³ РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 1. Д. 37. Л. 180–182.

Годы	ЗИС-5В, ЗИС-5, УралЗИС-5	ЗИС-21А	ЗИС-50	УралЗИС-352	ЗИС-361	ЗИС-362	Всего
1950	11 063	5 027	12 188	—	—	—	28 278
1951	8 019	4 975	227	—	—	—	13 221
1952	14 585	364	—	3 773	—	—	18 722
1953	20 026	—	—	4 137	—	—	24 163
1954	25 070	—	—	3 033	—	—	28 103
1955	26 239	—	—	4 001	222	100	30 562
Итого	146 938	18 620	22 782	14 944	222	100	203 606

* Источники: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 64. Л. 3; Д. 106. Л. 13, 85; Д. 133. Л. 134, 187; Д. 165. Л. 2; Д. 242. Л. 2; Д. 303. Л. 5, 95; Д. 336. Л. 4; Д. 380. Л. 103; Д. 381. Л. 3; Д. 429. Л. 3, 4.

** Здесь же указаны и автомобили ЗИС-50.

В первые послевоенные годы уральские предприятия были нацелены на массовое производство автомашин, сконструированных еще до Великой Отечественной войны, что было обусловлено необходимостью ускоренного наращивания производства, удовлетворения острой потребности народного хозяйства в грузовых автомобилях. Грузовик ЗИС-5 и его модификации наилучшим образом отвечали этой задаче. Автомобиль был сравнительно прост в производстве, а технологии его изготовления были хорошо отлажены. Для увеличения выпуска этих грузовиков не требовалось кардинальной модернизации завода. Кроме того, машина была хорошо знакома «потребителю» — эксплуатирующим организациям, механикам и водителям. В 1946 г. на УралЗИС было налажено производство газогенераторных автомобилей ЗИС-21А, с этого времени предприятие становится ведущим производителем серийных газогенераторных автомобилей в стране. Газогенераторные автомобили, работавшие на газе из древесных чурок, были востребованы в лесном хозяйстве, активно использовались в местностях с неразвитой транспортной инфраструктурой. Использование «газгенов» позволяло снизить потребление бензина, дефицитного в первые послевоенные годы. Дальнейшее развитие производства шло по пути частичной модернизации выпускаемых автомашин. С 1948 по 1951 г. на заводе производилась переходная модель ЗИС-50. Ее основное отличие от ЗИС-5 заключалось в двигателе. Грузовик оснащался более мощным мотором ЗИС-120, поставлявшимся в рамках

межзаводской кооперации из Москвы. Двигатель ЗИС-120 был разработан для нового грузовика ЗИС-150, который начали производить на московском автозаводе в 1947 г. Модернизировались и газогенераторные автомобили. В 1952 г. на заводской конвейер в Миассе был поставлен автомобиль УралЗИС-352, являвшийся улучшенной версией газогенераторного грузовика ЗИС-21А. Выпускал уральский завод и небольшие серии автомобилей ЗИС-361 и ЗИС-362. По данным заводского отчета эти автомобили были выпущены в количестве 222 и 100 единиц соответственно. Разработки и технологические решения, внедренные в производство в первое послевоенное десятилетие, нашли свое воплощение в новом серийном грузовике УралЗИС-355М. В отличие от своего довоенного предшественника, он обладал более мощным двигателем и цельнометаллической кабиной, выгодно отличавшейся от деревянной кабины ЗИС-5 по уровню комфорта. Наладили производство УралЗИС-355М в 1958 г.

Переход уральской автомобильной промышленности к новому модельному ряду грузовых автомашин был сопряжен с целым рядом трудностей. Это было связано с тем, что основанные в годы войны предприятия не обладали должным уровнем технического оснащения, так как основная часть станочного парка и оборудования использовалась, по крайней мере, с 1930-х гг. Часть оборудования была изношена, часть утрачена во время эвакуации. Кроме того, сказывался недостаток производственных площадей. Значительная доля цехов КПЗИС, УралЗИС, ШААЗИС, а также других заводов автомобильной промышленности Урала располагались во временных или не приспособленных для производственной деятельности помещениях.

Если проблемы производства можно было решать поэтапно, то другой острой проблемой, требующей немедленного разрешения, был жилищный вопрос. Новое жилье было необходимо как для рабочих и инженерно-технических работников, которые прибыли на Урал еще в годы войны и расселенных в спешном порядке в самые разные помещения, так и для вновь поступающих на заводы работников — выпускников школ ФЗО и техникумов. Жилищная проблема оказывала непосредственное влияние на производство. Бытовые трудности негативно отражались на производительности труда, приводили к оттоку рабочих и специалистов на другие предприятия. В рамках решения этой задачи заводами автомобильной

промышленности проводилось масштабное строительство ведомственного жилья и общежитий для молодых рабочих. В первое послевоенное десятилетие эта проблема постоянно находилась в поле зрения не только руководителей отдельных предприятий, но и руководства автомобильной промышленности страны.⁴

Важным является вопрос об источниках пополнения рабочей силы автомобильной промышленности, а также уровне профессиональной подготовки работников. По данным отчета УралЗИС на 1 января 1947 г. штат завода имел следующие источники комплектования: эвакуированные сотрудники (главным образом из Москвы) составляли 16,7 % работников завода, направленные из рядов РККА — 9,1 %, поступившие на завод из ремесленных училищ и школ ФЗО — 11,7 %, из местного населения — 24,1 %, спецпереселенцы — 1,4 %, прочие — 37,0 %.⁵ Представленные сведения показывают, что в количественном отношении значительную долю работников УралЗИС составляли трудовые ресурсы, мобилизованные государством. Ключевым элементом личного состава предприятия, позволяющим ему решать сложные вопросы производства, являлись «старые кадры» ЗИС, эвакуированные в Миасс из Москвы. Кадровый потенциал предприятия в 1946–1955 гг. характеризовался значительным ростом числа работников, что было вызвано увеличением масштабов производства. Общая численность работников завода возросла в 1,6 раза.⁶ Вместе с тем, повышался и уровень их квалификации, который осуществлялся либо непосредственно на заводе (производственное обучение), либо на вечерних отделениях Миасского автомеханического техникума и Челябинского политехнического института.⁷

Таким образом, в течение послевоенного десятилетия уральским предприятиям автомобильной промышленности удалось в несколько раз увеличить количественные показатели производства грузовых автомобилей и комплектующих к ним. Проведенная в эти годы частичная реконструкция производства, а также подготовка высококвалифицированных кадров позволили перейти к масштабному выпуску более технологически сложных в изготовлении моделей машин.

⁴ РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 1. Д. 37. Л. 212–221.

⁵ ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 64. Л. 55.

⁶ Там же. Д. 63. Л. 49; Д. 64. Л. 54; Д. 381. Л. 78.

⁷ Там же. Д. 381. Л. 80, 81.

Библиографический список:

1. Курлаев А. Е. Заводы Министерства автомобильной промышленности СССР на Урале (1941–1966 гг.) // Шестые Татищевские чтения: тезисы докладов и сообщений. Екатеринбург, 2006. Т. 1. С. 103–107.

Stepan A. P'yankov

Candidate of Historical Sciences, Institute of History
and Archaeology, Ural Branch of the RAS (Russia, Ekaterinburg)

E-mail: *kliostefan@mail.ru*

**Automotive industry of the Urals
in the first post-war decade (1946–1955):
production problems and human resources**

The article considers the development of the automotive industry of the Urals in the second half of the 1940s — early 1950s. It describes the process of modernization of automotive production. On the example of the Ural Automobile Plant named after Stalin, the author shows sources of staffing, changes in the number of employees and ways of improving their skills.

Keywords: *history of automotive industry, Urals, Ural automobile plant, UralZIS*

Рынков Вадим Маркович

к.и.н., Институт истории СО РАН; Новосибирский
государственный университет (Россия, Новосибирск)

E-mail: *vadsvet@list.ru*

**Продовольственный рынок Сибири
во второй половине 1918–1919 гг.:
пространственные и отраслевые модели**

УДК 338.439+338.5(571) I1918/1919I

Проанализирован комплекс статистических источников, свидетельствующих о ценах на основные продовольственные продукты в городах Сибири с июля 1918 по декабрь 1919 г. Динамика роста цен на разные продукты отличалась в зависимости от региона и даже города. Военно-политическое положение, состояние транспорта, неравномерность денежного обращения рассмотрены как факторы влияния на состояние цен.

Ключевые слова: *Гражданская война, прожиточный минимум, цены, продовольственные продукты*