



[Научный диалог = Nauchnyi dialog = Nauchnyy dialog, 14(7), 2025]
[ISSN 2225-756X, eISSN 2227-1295]



Информация для цитирования:

Пьянков С. А. Автомобильные заводы имени Сталина в 1941—1945 годах : вызовы войны и пути адаптации / С. А. Пьянков // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 7. — С. 487—508. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-7-487-508.

Pyankov, S. A. (2025). Stalin Automobile Factories during 1941-1945: Challenges of War and Paths to Adaptation. *Nauchnyi dialog*, 14 (7): 487-508. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-7-487-508. (In Russ.).



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Автомобильные заводы имени Сталина в 1941—1945 годах: вызовы войны и пути адаптации

Пьянков Степан Александрович
orcid.org/0000-0002-5876-9272
WoS ResearcherID F-3990-2017
кандидат исторических наук,
старший научный сотрудник
центра экономической истории
klostefan@mail.ru

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

Благодарности:
Исследование выполнено
при финансовой поддержке
Российского научного фонда,
проект № 25-28-01368 «Танковая
и автомобильная промышленность
СССР
в 1930—1940-е годы как феномен
производственной культуры
и индустриального наследия»

Stalin Automobile Factories during 1941-1945: Challenges of War and Paths to Adaptation

Stepan A. Pyankov
orcid.org/0000-0002-5876-9272
WoS ResearcherID F-3990-2017
PhD in History, senior research scientist,
Center for Economic History
klostefan@mail.ru

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

Acknowledgments:
The study is supported
by Russian Science Foundation,
project number 25-28-01368
“The tank and automobile industry
of the USSR in the 1930s and 1940s
as a phenomenon of industrial culture
and industrial heritage”

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Исследуется функционирование автомобильных заводов имени Сталина в период Великой Отечественной войны, их эвакуация, реорганизация и адаптация к условиям военного времени. Рассматриваются вопросы управления производством, технологической кооперации и преодоления кризисных ситуаций. Цель исследования заключается в анализе процессов эвакуации и реорганизации автомобильной промышленности СССР, а также в оценке эффективности управления производством в условиях войны. В качестве источников использованы архивные документы из фондов Российского государственного архива экономики, Российского государственного архива социально-политической истории и других архивов, включая распорядительные, отчетные и статистические материалы. Применены методы ретроспективного анализа, контент-анализа и статистической обработки данных. Автор приходит к выводу о том, что эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина и создание новых предприятий на Урале и в Поволжье позволили сохранить производственный потенциал автомобильной промышленности. Установлено, что организация Главного управления автозаводов имени Сталина (Глававтозис) способствовала координации работы разрозненных предприятий. Показано, что накопленный в ходе войны опыт управления автомобильной промышленностью и конструкторские разработки были использованы для послевоенного восстановления страны.

Ключевые слова:

история автомобильной промышленности; Великая Отечественная война; Завод имени Лихачёва; Ульяновский автомобильный завод; Уральский автомобильный завод.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This study examines the operation of the Stalin automobile factories during the Great Patriotic War, focusing on their evacuation, reorganization, and adaptation to wartime conditions. It addresses issues of production management, technological cooperation, and crisis resolution. The research aims to analyze the processes of evacuation and reorganization within the Soviet automobile industry, as well as to evaluate the effectiveness of production management under wartime circumstances. The sources utilized include archival documents from the Russian State Archive of Economics, the Russian State Archive of Socio-Political History, and other repositories, encompassing regulatory, reporting, and statistical materials. Methods employed include retrospective analysis, content analysis, and statistical data processing. The author concludes that the evacuation of the Moscow Stalin Automobile Plant and the establishment of new facilities in the Urals and Volga region enabled the preservation of the production capacity of the automobile industry. It is established that the organization of the Main Administration of Stalin Automobile Plants (Glavavtozis) facilitated the coordination of operations among disparate enterprises. The study illustrates that the management experience and design developments accumulated during the war were instrumental in the post-war reconstruction of the country.

Key words:

history of the automobile industry; Great Patriotic War; Likhachev Plant; Ulyanovsk Automobile Plant; Ural Automobile Plant.



УДК 94(470.42)“1941/1945”

DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-7-487-508

Научная специальность ВАК
5.6.1. Отечественная история

Автомобильные заводы имени Сталина в 1941—1945 годах: вызовы войны и пути адаптации

© Пьянков С. А., 2025

1. Введение = Introduction

Накануне Великой Отечественной войны СССР располагал достаточно развитой автомобильной промышленностью. Созданная в годы индустриализации промышленная база основывалась на заимствовании передовых технологий поточно-массового производства, что позволяло самостоятельно производить основные виды автотранспортных средств. Главными производителями автомобильной техники в стране в предвоенные годы были отечественные промышленные гиганты: Московский автомобильный завод имени И. В. Сталина (ЗИС) и Горьковский автомобильный завод имени В. М. Молотова (ГАЗ). Значимыми автозаводами страны являлись Ярославский автомобильный завод (ЯАЗ) и Московский автомобильный завод имени Коммунистического интернационала молодежи (КИМ) [Прокофьева, 2010, с. 108—112].

В выстроенной к началу Великой Отечественной войны системе промышленности столичный автогигант — ЗИС (с 1956 года — Завод имени И. А. Лихачева (ЗИЛ)) являлся не только важнейшим производителем автомобильной техники, но и символом технических достижений страны [Белый и др., 2021; Завод..., т. 1, 2016].

Высокая степень концентрации производства была обусловлена не только технологическими потребностями, но и социальными факторами. Подобный подход, с одной стороны, позволял справиться с дефицитом высококвалифицированных кадров — инженеров и технических специалистов, а с другой — давал возможность использовать рабочую силу со сравнительно невысокой квалификацией, когда сложные производственные операции дробились на множество простых. Стоит отметить, что подобный принцип организации производства, наиболее часто обозначаемый как *фордизм* (по имени основателя массового конвейерного производства Генри Форда), не был уникальной особенностью СССР. Накануне Второй мировой войны подобный подход превалировал в организации промыш-



ленности в странах с развитой индустрией [Greenstein, 2014; Link, 2020; Запарий и др., 2020].

Отличительной чертой советского автомобилестроения была весьма высокая степень унификации. Например, к началу 1940-х годов советская автомобильная промышленность выпускала пять типов грузовых автомобилей грузоподъемностью полторы, две, три, четыре и пять тонн. Однако все они были вариантами трех базовых моделей — ГАЗ-АА, ЗИС-5 и ЯГ-6. Подобный подход не только облегчал производство, но и существенно упрощал эксплуатацию и ремонт автомобилей [История ..., т. 3, 1998, с. 8].

Предвоенная автомобильная промышленность не имела отдельного отраслевого органа управления союзного уровня. Предприятия автомобильной промышленности находились в ведении Народного комиссариата среднего машиностроения (НКМ) СССР, в составе которого имелось Управление автомобильной промышленностью [Прокофьева, 2010, с. 108—112]. В современной историографии проблема управления и функционирования автомобильной промышленности в годы Великой Отечественной войны изучена в недостаточной степени и, как правило, представлена исследованиями по истории отдельных предприятий [Прокофьева, 2009; Siegelbaum, 2008; Гордин, 2012, с. 102—159].

Важно отметить, что изучение отдельных отраслей промышленного производства с опорой на архивные источники способствует формированию детальной, объективной и целостной картины функционирования экономики страны в условиях военного времени [Ермолов, 2012; Мухин; 2011; Гордин и др., 2021; Мельников, 2025]. Проблемы эвакуации, функционирования тыла, изменений в системе управления промышленностью являются актуальными направлениями современной исторической науки [Мухин, 2022; Мухин, 2024; Потемкина и др., 2020; Потемкина, 2025; Хлевнюк, 2018; Хлевнюк, 2022].

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

Исследование выполнено на основе документов Российского государственного архива экономики (фонд 8573 «Главное управление автомобильной промышленностью (Глававтопром) Минавтопрома СССР») [РГАЭ]. Материалы фонда содержат распорядительную, отчетную и статистическую документацию о работе Главного управления автомобильными заводами имени Сталина (Глававтозис) НКМ СССР. Глававтозис являлся крупнейшим ведомственным подразделением, объединяющим под своим руководством предприятия автомобилестроения в годы Великой Отечественной войны. Многие из выявленных документов ранее не использовались в исторических исследованиях либо изучены частично, например при подготовке



монографии, посвященной пятидесятилетию юбилею Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачева [История ..., 1966, с. 287—399].

При подготовке статьи использованы делопроизводственные и отчетные документы из фондов Центрального государственного архива г. Москвы (фонд Р-415 «ОАО “Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева” (АМО ЗИЛ)») [ЦГАМ].

Выявленные архивные документы позволяют реконструировать процесс функционирования ряда автомобильных предприятий СССР на протяжении 1941—1945 годов, созданных в результате эвакуации Московского автомобильного завода имени Сталина, определить ключевые события в становлении и развитии автомобильных заводов, описать процессы производственной кооперации и технологической адаптации в условиях военного времени.

В статье использованы распорядительные документы Государственного комитета обороны (ГКО) — высшего органа партийно-государственной власти, действовавшего в годы Великой Отечественной войны, которые находятся на хранении в Российском государственном архиве социально-политической истории (фонд 644 «Государственный комитет обороны») [Сорокин, 2022, с. 105—107]. Анализ Постановлений ГКО [РГАСПИ] позволяет изучить управленческие решения, принятые руководством страны по эвакуации, реорганизации и развитию автомобилестроения СССР в годы войны.

Кроме того, для подготовки статьи использованы документы из фондов Государственного архива Российской Федерации (фонд Р-5446 «Совет министров СССР») [ГА РФ]. Постановления и распоряжения Совета народных комиссаров (СНК) СССР являются одними из ключевых документов советского правительства и отражают процессы оперативного управления экономикой страны.

Комплекс выбранных исторических источников позволил реконструировать хронологию принятия управленческих решений, выявить основные тенденции развития автомобильной индустрии на протяжении Великой Отечественной войны.

В ходе работы над статьей использовался метод ретроспективного анализа, позволившего рассмотреть систему управления автомобильными заводами в целом, по отдельным периодам и показателям. Проведен контент-анализ ведомственных годовых обзоров деятельности промышленных предприятий. При работе с отчетной документацией применялись базовые статистические приемы систематизации данных. Для наглядного представления количественных показателей и их изучения использовались методы сводки и группировки.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. От автогиганта к главку: эвакуация и становление системы автомобильных заводов имени Сталина в 1941—1942 годах

В условиях лета 1941 года, когда войска вермахта стремительно продвигались вглубь страны, руководство СССР стало рассматривать различные варианты эвакуации ЗИС в «район Урал — Западная Сибирь». Эвакуировать отечественный автомобильный гигант в одно место было невозможно. В силу массовой эвакуации промышленных предприятий из западных регионов страны ЗИС вступил в вынужденную конкуренцию за производственные площади, на которые претендовали Народные комиссариаты вооружений, боеприпасов и авиационной промышленности, а также других стратегически важных производств [Пьянков и др., 2024, с. 439—444].

Окончательное решение об эвакуации автозавода было принято 11 октября 1941 года. Постановлением ГКО № 761 сс «О частичной эвакуации Московского автомобильного завода им. Сталина» предписывалось эвакуировать дублирующее оборудование столичного автозавода в Поволжье, в город Ульяновск [РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 12, л. 75]. Позднее, 30 ноября 1941 года, вышло Постановление ГКО № 983 сс «О размещении Московского автомобильного завода имени Сталина», которое конкретизировало места для эвакуации автозавода. Постановление обязывало создать 4 предприятия автомобильной промышленности в глубоком тылу: Миасский завод автомобильных моторов имени Сталина, Ульяновский автомобильный завод имени Сталина, Челябинский кузнечно-прессовый завод имени Сталина, Шадринский завод автомобильных агрегатов имени Сталина [РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 15, л. 179].

Следует отметить, что первоначально новые предприятия проектировались как филиалы ЗИС, которым в технологическом процессе отводилась роль отдельных цехов. Так, например, в проектной документации, датированной 5 ноября 1941 года, Ульяновский автомобильный завод имени Сталина (УльЗИС) обозначался как «филиал № 4 ЗИС в г. Ульяновске», Шадринский автоагрегатный завод — «филиал № 5 ЗИС в г. Шадринске», литейное и кузнечно-прессовое производство автогиганта — «филиал № 6 ЗИС в г. Троицке» (Челябинская область) [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 4, л. 6; д. 5, л. 1; д. 3, л. 1].

Эвакуация Московского автозавода проводилась в чрезвычайно трудных условиях. К началу эвакуации места назначения, распределения людей, оборудования и материальных ценностей не были точно установлены. В связи с этим большая часть оборудования была направлена в Ульяновск для хранения и дальнейшего перераспределения [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 7, л. 1].

В ходе эвакуации планы по размещению производства подверглись существенной корректировке. Так, например, в ноябре 1941 года были внесены уточнения в места расположения эвакуированных цехов Московского автозавода. Из Троицка в Миасс отправили литейное оборудование, а кузнечно-прессовое — в Челябинск. Из Ульяновска в Миасс переместили моторное производство. Во всех указанных пунктах перебазирования отсутствовали помещения, приспособленные для автомобильного производства.

После эвакуации основного производства в Москве продолжалось изготовление мин, минометов, деталей реактивных снарядов для «Катюш», был создан специальный цех для изготовления pistols-пулеметов конструкции Шпагина [История ..., т. 3, 1998, с. 14].

После победы Красной Армии под Москвой планы по эвакуации столичного автогиганта были пересмотрены. 6 января 1942 года вышло постановление ГКО № 1113 с «О восстановлении производства грузовых машин на автозаводе им. Сталина». Оно предусматривало ряд мероприятий по обеспечению строительства новых заводов, восстановлению автомобильного производства в Москве и выделению материальных ресурсов и кадров для организации производства [Пьянков и др., 2024, с. 450].

По оценке И. А. Лихачева, с Московского ЗИСа было погружено и отправлено 7708 вагонов и железнодорожных платформ. В период эвакуации демонтировано и погружено 12800 единиц оборудования. Обрато на Московский автозавод поступило 1657 вагонов с 4500 единицами оборудования. 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 [Пьянков и др., 2024, с. 450]. В результате эвакуации Московского автозавода имени Сталина была создана группа предприятий автомобильной промышленности, располагавшихся в столице, Поволжье и на Урале.

В ходе эвакуации Московского автомобильного завода имени Сталина для руководства строительством и монтажом новых заводов на Волге и Урале было создано Управление автомобильными заводами имени Сталина с центром в городе Челябинске, которое возглавил И. А. Лихачев. Исполнение обязанностей директора Московского автозавода возложили на В. Н. Тахтарова, а И. А. Лихачев вплоть до осени 1942 года налаживал производство автомобилей на эвакуированном на Восток оборудовании, решал многочисленные вопросы организации труда и быта работников. В его распоряжение был выделен самолет, позволяющий курсировать между заводами Урала, Ульяновска и Москвы. В Челябинске располагался эвакуированный аппарат НКСМ. Управление автозаводами выполняло организационную функцию, а вопросы снабжения, экономического пла-



нирования и финансового контроля были оставлены в непосредственном ведении наркомата [История ..., 1966, с. 304; История ..., т. 3, 1998, с. 14; Путь ..., 2020, с. 28].

Эвакуированным работникам завода предстояло в кратчайшие сроки воссоздать производство в глубоком тылу. В суровых условиях зимы 1941—1942 годов эвакуированные работники ЗИС разгружали оборудование, отправленное из Москвы, проводили ремонт и монтаж оборудования на новых промышленных площадках. С начала 1942 года началось частичное возвращение оборудования на Московский автозавод для восстановления на нем автомобильного производства [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 7, л. 1—2].

Со второго квартала 1942 года наряду с ведением строительного-монтажных работ коллективы заводов приступили к выполнению производственной программы. В марте 1942 года Шадринский завод начал выпуск автомобильных агрегатов. В апреле 1942 года Миасский моторный завод наладил выпуск коробок переключения скоростей, а в мае — моторов для грузовых автомобилей ЗИС-5В. В мае 1942 года была возобновлена сборка автомобилей на Московском автомобильном заводе имени Сталина. В июне 1942 года Ульяновский автомобильный завод начал сборку грузовых автомобилей ЗИС-5В (табл. 1). В течение второго квартала 1942 года было организовано производство поковок и штамповок на Челябинском кузнечно-прессовом заводе имени Сталина.

Одновременно со строительством и пуском производства заводы проводили усиленный набор и подготовку кадров. Так, по автозаводам имени Сталина в течение 1942 года численность работающих выросла на 26 625 человек [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 7, л. 2].

В дальнейшем для более эффективного руководства и координации деятельности автомобильными заводами имени Сталина правительством был создан отдельный главк. Постановлением СНК СССР № 1765 от 4 ноября 1942 года «Об организации в системе Наркомсредмаша Управления автомобильными заводами им. Сталина» предписывалось организовать в системе Наркомата среднего машиностроения Главное управление автомобильными заводами имени Сталина (Глававтозис) с хозрасчетным отделом снабжения при нем. В состав главка вошли Московский автозавод имени Сталина, Челябинский кузнечно-прессовый завод имени Сталина, Миасский моторный завод имени Сталина, Шадринский автоагрегатный завод имени Сталина, Ульяновский автозавод имени Сталина, Завод № 509, Петропавловский завод малолитражных двигателей [ГА РФ, ф. Р-5446, оп. 1, д. 207, л. 190—192].

Управленческий штат Глававтозис НКМ СССР составил 85 человек, дополнительно в его структуру входили 40 человек хозрасчетного отдела

снабжения главка. Возглавил Глававтозис заместитель народного комиссара среднего машиностроения Г. Г. Александров [ГА РФ, ф. Р-5446, оп. 1, д. 195, л. 325—327].

Предполагалось, что каждое из предприятий Глававтозис будет иметь свою специализацию. Так, например, Челябинский завод предназначался для производства поковок, холодных штамповок, рессор и пружин для уральских заводов и частично для автозавода в Москве.

Автомоторный завод в Миассе должен был поставлять моторы на сборочные конвейеры Ульяновского и Московского автозаводов, а также литые изделия заводам «уральской группы», автомобильные нормали всем предприятиям главка.

Однако некомплектность прибывшего инструментария, отставание от намеченного графика строительно-монтажных работ, недостаток квалифицированной рабочей силы потребовали внесения коррективов в намеченную систему кооперации [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 7, л. 7].

На практике основным поставщиком литья для заводов «уральской группы» вместо Миасского завода стал завод в Москве. Это было обусловлено отставанием строительства литейных цехов на Миасском заводе. Выпуск литых изделий Миасский автотомоторный завод смог наладить лишь к концу 1942 года, а самостоятельно мог лишь изготавливать часть мелких деталей для нужд собственного производства [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 7, л. 7—8].

Трудности организации производства на новых промышленных площадках, тесная взаимосвязь заводов главка приводили к тому, что недостатки в работе одного завода немедленно сказывались на работе других предприятий. В частности, неудовлетворительная работа Челябинского завода в 1942 году снизила выпуск продукции на Миасском и Ульяновском заводах. Отставание строительства литейных цехов Миасского завода и неудовлетворительная работа Московского завода тормозили производство на Ульяновском, Миасском и Шадринском заводах.

Размещение автомобильного производства в разных городах потребовало более тщательного планирования. Функции межзаводского планирования изначально были возложены на Управление автозаводами имени Сталина, располагавшееся в городе Челябинске, а затем на Глававтозис НКССМ СССР. Планирование и диспетчеризация деятельности удаленных друг от друга производств усугублялись отсутствием квалифицированных кадров, средств связи, технической и технологической документации (часть документов была утеряна при эвакуации) [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 7, л. 8].

В течение 1942 года был постепенно установлен порядок выдачи заводам и цехам заданий на изготовление отдельных деталей на месяц и квартал, организован ежедневный контроль и учет выполнения планов.



Для серийных изделий были внедрены суточные, а затем и сменные задания-графики. На Московском, Миасском и Ульяновском заводах организовывались диспетчерские службы, которые к концу 1942 года позволили обеспечить систематический контроль за выполнением сменных заданий [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 7, л. 8].

В результате эвакуации конструкторские кадры Московского автомобильного завода были распределены между всеми заводами Главка. В течение 1942 года конструкторские и экспериментальные работы имели ограниченный характер. Создание на заводах экспериментальных баз началось лишь во второй половине 1942 года. Основные работы, проводившиеся конструкторско-экспериментальными отделами (КЭО) заводов, сводились к восстановлению технической документации. В первую очередь проводившиеся конструкторские работы были связаны с изменениями, направленными на экономию металла (замена металлических деталей кабины на деревянные, упрощение конструкции крыльев).

На Московском автозаводе в 1942 году проводилась доработка полугусеничного автомобиля ЗИС-42. Кроме того, на заводе развивали производство вооружений и боеприпасов. Миасский моторный завод выполнял работы по модернизации двигателя автомобиля ЗИС-5 и разрабатывал форсированный двигатель повышенной мощности (на 100—110 л.с.), а также двигатель для автомобиля ЗИС-42. На Ульяновском автозаводе была осуществлена разработка технической документации малолитражного двигателя Л-3/2, велись работы по созданию производства деталей газогенераторной машины ЗИС-21, изменению конструкции шасси грузовика ЗИС-5 [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 7, л. 11].

Таким образом, во втором полугодии 1942 года на заводах, созданных в результате эвакуации, было организовано производство деталей и узлов автомобильной техники (табл. 1). Выпуск продукции удалось организовать преимущественно за счет так называемых «заделов производства», то есть из деталей и заготовок, прибывших с Московского автомобильного завода в ходе эвакуации [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 3].

3.2. Предприятия Глававтозис в 1943—1945 годы: реорганизация, кооперация и технологические решения военного времени

Опыт функционирования заводов в 1942 году показывал, что зависимость заводов от взаимных поставок, сбоев и задержек в работе железной дороги делали производство крайне уязвимым. Это был особенно важный фактор организации производства, если учитывать огромные расстояния между предприятиями [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 3].

Поэтому 8 января 1943 года было принято принципиальное решение о формировании самостоятельных производителей автомобилей в Миассе,



Москве и Ульяновске, оформленное постановлением ГКО № 2721 с «Об организации законченного производства автомобилей на автозаводах им. Сталина Наркомсредмаша».

Постановление обязывало наркома С. А. Акопова организовать автомобильный завод «на базе цехов Миасского автотранспортного завода в кооперации с Шадринским агрегатным и Челябинским кузнечно-прессовым заводами», а также «восстановить производство автомобилей с законченным технологическим циклом на Московском автомобильном заводе имени Сталина». Перспективной же задачей Ульяновского завода стала подготовка производства новых грузовых автомобилей с дизельным мотором [РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 79, л. 54—56].

Для реализации поставленных задач требовалось завершить строительство, монтаж оборудования и запустить производство на уральских заводах. На Миасском заводе эти работы удалось окончить к марту 1943 года. В результате Миасский завод перешел на работу по суточному графику и значительно увеличил выпуск моторов. Это обстоятельство имело большое значение, так как после эвакуации автозавода из Москвы он оставался единственным производителем двигателей для автомобилей ЗИС-5В. Стабильное производство двигателей на заводе в Миассе помогло выполнить программу производства на Московском и отчасти Ульяновском автозаводах.

Параллельно было восстановлено производство автомобильных двигателей в Москве, что позволило Московскому ЗИСу не зависеть от поставок моторов из Миасса. К концу 1943 года Миасский завод почти полностью освоил литейное производство и стал меньше зависеть от поставок Московского автозавода [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 3—4].

Специалистами Московского автозавода были внедрены в производство несколько новых узлов и агрегатов грузовика ЗИС-5В. На заводе стали изготавливать новый воздушный насос для шин, новую головку блока цилиндров для двигателя ЗИС-5М с повышенной степенью сжатия. Это нововведение позволило увеличить мощность мотора с 73 до 77—78 л.с. Кроме того, были внесены изменения в конструкцию редуктора заднего моста, что повысило его надежность.

Завод провел работы по изменению ряда деталей полугусеничного автомобиля ЗИС-42, что улучшило его качество. Заводские конструкторы разработали ряд деталей для нового газогенераторного автомобиля ЗИС-41. В сравнении с предшествующей моделью — ЗИС-21 — газогенераторная установка ЗИС-41 была легче на 118 кг. Стоит отметить, что новый газогенераторный автомобиль ЗИС-41 в массовое производство не пошел [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 13].

Наряду с этим, заводом в Москве были проведены конструкторские работы по созданию новых типов машин, подготовлены чертежи мотора и шасси новой легковой машины высшего класса (лимузин ЗИС-110). На Московском автозаводе разработали конструкцию нового грузового автомобиля ЗИС-50 грузоподъемностью 3,5 тонны. В 1943 году подготовили рабочие чертежи двигателя, сцепления и коробки переключения передач, изготовили опытный образец нового грузовика.

По данным отчета главка, в 1943 году Московский ЗИС спроектировал и построил два образца полугусеничных артиллерийских тягачей: двухмоторный АТ-14 и одномоторный тягач АТ-3 [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 11—12].

В течение 1943 года Миасский завод внедрил в производство модернизированный мотор ЗИС-5М, а также коробку переключения передач ГАЗ-70, которая применялась на самоходных артиллерийских установках и тягачах [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 13].

Ульяновскому автомобильному заводу была поставлена задача по проектированию и строительству нового завода дизельных автомобилей и двигателей. Конкретные планы по строительству были определены постановлением ГКО от 22 июня 1943 года № 3628 с «О мероприятиях по организации производства грузовых автомобилей с дизель-моторами на Ульяновском автомобильном заводе имени Сталина Наркомата среднего машиностроения». Проект развития предприятия предусматривал строительство нового автозавода с годовым выпуском 30 тыс. автомобилей. Причем первую очередь завода с годовым выпуском 15 тыс. автомобилей планировали запустить к 1 января 1945 года, а вторая очередь предприятия должна была начать действовать с 1 октября 1945 года [РГАСПИ, ф. 644, оп. 2, д. 123, л. 104].

В течение 1943 года Ульяновским автомобильным заводом была осуществлена частичная подготовка производства автомобилей повышенной проходимости ЗИС-32. Но в связи с тем, что необходимое для производства оборудование заводу предоставлено не было, производство автомобилей ЗИС-32 не организовали. В то же время завод в Ульяновске освоил производство запасных частей для трехосного автомобиля ЗИС-6 и деталей для мотоцикла М-72 [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 13].

В 1943 году специалисты УльЗИС разработали проект производства новых грузовых дизельных автомобилей грузоподъемностью 3,5 тонны. К концу года заводом было закончено составление проектного задания и уточнена спецификация оборудования, подлежащего заказу за границей.

В это время Челябинский кузнечно-прессовый завод завершил строительство и монтаж оборудования колесного цеха первой очереди мощно-



стью 800 колес в сутки. Но к концу 1943 года завод не сумел полностью освоить технологию производства, поэтому качество выпускаемых колес было неудовлетворительным. Заводу не удалось наладить выпуск капота, рамки ветрового стекла, брызговиков, нового глушителя, передних крыльев для грузового автомобиля ЗИС-5В. Не закончил завод и монтаж оборудования для штамповки рам грузовых автомобилей. В результате детали для конвейера УльЗИС вместо Челябинского завода вынужден был поставлять Московский автозавод [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 13—14].

Шадринский завод в 1943 году подготовил и освоил производство вентиляторов для газогенераторной установки автомобиля ЗИС-21 и карбюраторов для модернизированных моторов ЗИС-5М [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 12].

Петропавловский завод должен был довести производство одноцилиндровых малолитражных двигателей Л-3/2 до уровня 1000 штук в месяц. Однако в связи с невыполнением строительных работ и из-за недостатка оборудования эту задачу реализовать не удалось. Одновременно на заводе велась подготовка производства стационарного малолитражного двигателя Л-12/4 с четырьмя цилиндрами [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 12—13].

Двигатели серии «Л», которые изготавливали заводы Глававтозис в Ульяновске и Петропавловске, широко применялись для передвижных электростанций. Они использовались для электроснабжения штабов воинских подразделений, блиндажей [Тархова, 2021].

Таким образом, заводами Глававтозис в 1943 году, кроме увеличения объемов производства, были предприняты шаги по созданию трех самостоятельных автомобильных заводов в Москве, Миассе и Ульяновске [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 4].

В 1944 году в специализации и производстве заводов Глававтозис НКСМ СССР произошли существенные изменения, которые стали результатом завершения реорганизации предприятий.

Реорганизация была направлена на создание законченного производства автомобилей на Урале, предполагавшего перенос конвейера по сборке автомобилей ЗИС-5В из Ульяновска в Миасс [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 47, л. 1]. Концентрация производства на уральских заводах позволяла существенно снизить транспортные издержки, увеличить объемы производства. В силу объективных условий уральские заводы Глававтозис были ближе расположены к металлургическим заводам и лучше обеспечены электроэнергией.

Итогом проведенной работы стал запуск 8 июля 1944 года конвейера по сборке грузовых автомобилей в городе Миассе. Завод в Миассе получил новое наименование — Уральский автомобильный завод имени Сталина

(УралЗИС). Пуск автомобильного конвейера на Урале стал важным событием не только для автомобильной промышленности, но и для всего народного хозяйства страны. По случаю запуска автомобильного производства

Таблица 1

Выпуск основных видов продукции предприятиями
 Главного управления автомобильных заводов имени Сталина
 НКСМ СССР в 1942—1945 годах (штук, тыс. рублей)*

Наименование изделий, продукции, выполненных работ	Единицы измерения	1942	1943	1944	1945
Автомобили ЗИС (всего)	штук	8699	26609	34227	44908
В том числе:					
Автомобили ЗИС-5В	штук	7918	24267	31635	43731
Автомобили ЗИС-42	штук	752	2115	2333	1102
Автобусы ЗИС-16	штук	26	–	2	–
Автомобили ЗИС-44	штук	3	227	224	41
Автомобили ЗИС-41	штук	–	–	5	–
Автомобили ЗИС-110	штук	–	–	2	34
Автомобили импортные (сборка)	штук	4222	14099	15607	15328
Автомобили трофейные (ремонт)	штук	791	66	–	–
Двигатели автомобильные («на сторону»)	штук	–	804	1831	1787
Коробки переключения передач	штук	6072	7277	12002	8331
Газогенераторная установка (ЗИС-21)	штук	13	342	–	–
Колеса автомобильные ЗИС-5	штук	–	1653	85303	163759
Двигатель малолитражный Л-3/2	штук	1039	7024	8377	9057
Двигатель малолитражный Л-6/3	штук	250	2754	3780	5109
Двигатель малолитражный Л-12/4	штук	–	–	–	79
Автоприцеп одноосный	штук	–	–	4084	6151
Автоприцеп двухосный	штук	–	–	1164	1344
Кухни походные	штук	–	–	1598	1063
Автозапчасти	тыс. руб.	29908	65707	96297	100364
Заказы НКСМ	тыс. руб.	465730	423682	384119	137177

*Составлено по: [РГАЭ, ф. 8573, оп. 1, д. 184, л. 5—7; оп. 3, д. 7, л. 2—3; д. 25, л. 40; д. 33, л. 71, 81; д. 47, л. 6, 108 об.; д. 54, л. 37 об.; ЦГАМ, ф. Р-415, оп. 10, д. 26, л. 30, 33].



на Урале поздравления в адрес коллектива завода направил И. В. Сталин [Еще больше ..., 1944; Уральский ..., 1944; Патоличев, 1977, с. 211].

Одновременно на заводе в Москве было полностью восстановлено комплексное производство автомобилей, с начала 1944 года был начат выпуск автомобилей с мотором собственного производства.

В течение 1944 года под управление главка перешли Ирбитский, Ишимский и Сосьвинский автоприцепные заводы [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 47, л. 1—2].

В то же время в течение 1944 года Уральский автомобильный завод имени Сталина увеличил масштабы производства. Вследствие расширения производства он полностью обеспечивал собственные потребности в литых деталях и заготовках. На предприятии наладили выпуск всех видов автомобильных нормалей, что освободило завод от необходимости получения этих деталей с завода «Красная Этна» (город Горький) [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 47, л. 15—16].

Конструкторы УралЗИС подготовили к производству форсированный двигатель ЗИС-МФ (миасский форсированный). Были выпущены опытные экземпляры этих моторов. Но наладить серийный выпуск этих более мощных двигателей в 1944 году не удалось [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 47, л. 17].

Челябинский кузнечно-прессовый завод освоил производство ряда деталей холодной штамповки для автомобиля ЗИС-5В: кожух радиатора, торпедо, капот, бензобаки и другие. На заводе в Челябинске изготовили крупные и сложные в производстве штампы для лонжеронов рам. Благодаря этому была решена задача по созданию «уральской группы» заводов, которые не зависели от поставок деталей из Москвы.

После перевода конвейера с Ульяновского автозавода на Урал предприятие подверглось коренной реорганизации. Осенью 1944 года из состава Ульяновского автомобильного завода имени Сталина выделили Ульяновский завод малолитражных двигателей [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 47, л. 15; Пьянков, 2023, с. 32].

Московский автозавод имени Сталина продолжал наращивать выпуск грузовых автомобилей ЗИС-5В. Параллельно на заводе вели разработку нового легкового автомобиля ЗИС-110. Завод выпустил образцы легковых машин, которые были утверждены к производству (табл. 1).

Кроме того, Московский автозавод изготовил 2 опытных экземпляра грузового автомобиля ЗИС-150 с новым мотором ЗИС-120. Для организации выпуска нового мотора завод изготовил новую оснастку.

В 1944 году автозавод в Москве наряду с автомобильной техникой освоил массовое производство звеньев для взлетно-посадочных площадок, тьюбингов для метро, начал изготавливать тонкостенные вкладыши к мото-



ру импортного грузового автомобиля «Студебеккер» [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 47, л. 15—16].

Как уже указывалось выше, спектр продукции, выпускаемой предприятиями Глававтозис в 1942—1945 годах, был весьма разнообразен: от автомобильной техники до «спецпродукции» (вооружений и боеприпасов). Последняя в статистических сводках учитывалась в строке «Заказы НКСМ» (табл. 1).

Однако даже в условиях войны основным предназначением заводов главка по-прежнему было производство автомобилей. Значение автозаводов имени Сталина в автомобильной индустрии страны становится ясным из простейшего сопоставления статистических сведений. Например, суммарное производство всех автомобилей в СССР в 1942 году составляло 34 966 штук, в 1943 году — 49 226, в 1944 году — 60 549, 1945 году — 74 657 [Народное хозяйство ..., 1990, с. 66]. Доля же автомобилей под маркой «ЗИС» в совокупном производстве автомобилей в стране составляла: в 1942 году — 24,8 %; 1943 году — 54,0 %, 1944 году — 56,5 %, 1945 году — 60,1 % (рассчитано по данным табл. 1).

Коренные изменения в области организации производства принес 1945 год. Основной задачей советского автомобилестроения после окончания войны была оперативная перестройка текущего производства, резкое наращивание выпуска автомобильной техники за счет сокращения «спецпроизводства» (вооружений и боеприпасов). Для реализации принятого послевоенного плана заводам Глававтозис было необходимо завершить разработку конструкции новых моделей автомобилей, организовать строительство новых предприятий [РГАЭ, ф. 8573, оп. 1, д. 184, л. 1].

В результате количество подчиненных Глававтозис предприятий значительно возросло. Так, к началу 1945 года в состав главка вошло 10 заводов: Московский автомобильный завод имени Сталина, Уральский автомобильный завод имени Сталина, Челябинский кузнечно-прессовый завод имени Сталина, Шадринский автоагрегатный завод имени Сталина, Ульяновский автомобильный завод имени Сталина, Ульяновский и Петропавловский заводы малолитражных двигателей, а также Ирбитский, Ишимский и Сосьвинский заводы автоприцепов.

В течение 1945 года в состав Глававтозис вошел целый ряд новых предприятий: Днепропетровский, Кутаисский, Минский и Новосибирский автозаводы, а также Одесский, Комсомольский, Иркутский и Львовский автосборочные заводы [РГАЭ, ф. 8573, оп. 1, д. 184, л. 1] Все эти заводы находились на стадии строительства.

На стадии строительства находился и Ульяновский автомобильный завод. Летом 1945 года его решили в очередной раз перепрофилировать.



Автозаводу в Ульяновске поручался выпуск «полупторок» ГАЗ-АА, которые передавались с Горьковского автомобильного завода. Производством же дизельных грузовиков должен был заняться завод в Новосибирске [Пьянков, 2023, с. 35—36].

В 1945 году Московский автомобильный завод имени Сталина завершил подготовку производства легковой машины ЗИС-110 и организовал ее выпуск. Однако производство новой модели не было отлажено окончательно. Это было связано с тем, что значительное количество штампов, приспособлений и инструмента для серийного производства автомобиля не были изготовлены. Поэтому ряд производственных операций выполняли по обходным технологиям, многие работы выполнялись вручную [РГАЭ, ф. 8573, оп. 1, д. 184, л. 19].

Одновременно с легковым автомобилем на Московском автозаводе готовили к производству новый грузовой автомобиль ЗИС-150. В 1945 году заводскими специалистами был разработан технологический процесс по ряду узлов и агрегатов этой машины.

Уральский автомобильный завод имени Сталина в течение 1945 года подготовил производство усовершенствованных узлов автомобиля ЗИС-5В, внедрение которых улучшало качество машины. В то же время УралЗИС не сумел наладить нормальный выпуск форсированных моторов ЗИС-МФ. Не удалось заводу выполнить и задание по подготовке производства деталей газогенераторной установки ЗИС-21 [РГАЭ, ф. 8573, оп. 1, д. 184, л. 19—20].

Стоит отметить, что даже после окончания войны сохранялись огромные трудности в организации производства. Наспех построенные в годы войны предприятия работали со сбоями, так как их материально-техническая база требовала значительной реконструкции.

4. Заключение = Conclusions

Опыт советской автомобильной промышленности в годы Великой Отечественной войны стал важным уроком в области управления производственными процессами в условиях кризиса. К началу войны советское автомобилестроение находилось на подъеме развития и имело высокую степень концентрации производства. Военные действия и опасность уничтожения заводов внесли кардинальные изменения в систему размещения и управления автомобильной промышленностью.

Перебазирование в глубокий тыл Московского автомобильного завода имени Сталина стало необходимой мерой по сохранению промышленного и кадрового потенциала страны. Строительство новых предприятий в тылу, спроектированных как филиалы автомобильного гиганта, позволило сохранить преемственность в процессе производства автомобилей.



Организация в 1942 году Главного управления автозаводов имени Сталина стала важным шагом по координации работы разрозненных предприятий, созданию вертикально интегрированной системы управления автомобильной промышленностью. Несмотря на значительные потери, эвакуация и реорганизация автомобильной промышленности СССР стали примером эффективной мобилизации ресурсов в экстремальных условиях военного времени. Глававтозис стал центром управления и организации производства, что способствовало повышению эффективности работы автозаводов. В ходе эвакуации и реорганизации была внедрена система межзаводского планирования, позволившая наладить производство.

Предпринятая в условиях войны реорганизация автомобильного производства привела к созданию в 1944 году нового центра автомобилестроения на Урале. В то же время Московский автозавод восстановил комплексное производство, что позволило ему занять лидирующие позиции в отрасли.

Значительная часть планов военных лет по созданию автомобильного производства не была реализована. Однако принятые в годы войны принципиальные управленческие решения заложили основу для послевоенного развития. Проводившиеся в годы войны конструкторские работы позволили наладить производство новых моделей автомобилей, что способствовало скорейшему послевоенному восстановлению страны.

Накопленный в ходе войны автомобильной промышленностью СССР опыт свидетельствовал о необходимости создания собственного органа управления союзного уровня, который смог бы координировать работу множества предприятий и реализовывать планы развития отрасли. Следствием этих процессов стало учреждение 17 февраля 1946 года Народного комиссариата автомобильной промышленности СССР, вскоре преобразованного в министерство [Государственная власть ..., 1999, с. 48—49].

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

Источники и принятые сокращения

1. ГА РФ — *Государственный архив Российской Федерации*. Ф. Р-5446 (Совет министров СССР). Оп. 1. Д. 195, 207.
2. *Государственная власть СССР*. Высшие органы власти и управления и их руководители 1923—1991 гг. Историко-биографический справочник / Сост. В. И. Ивкин. — Москва : Российская политическая энциклопедия, 1999. — 639 с. — ISBN 5-8243-0014-3.
3. *Еще больше советских автомобилей для фронта и страны* // *Правда* : [газета]. — 1944. — № 166. — С. 1.
4. *Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945* : статистический справочник / Госкомстат СССР. — Москва : Информационный центр Госкомстата СССР, 1990. — 235 с.



5. *Патолитчев Н. С.* Испытание на зрелость / Н. С. Патолитчев. — Москва : Политиздат, 1977. — 287 с.

6. РГАСПИ — *Российский* государственный архив социально-политической истории. Ф. 644 (Государственный комитет обороны СССР (ГКО)). Оп. 1. Д. 12, 15, 79 ; Оп. 2. Д. 123.

7. *Путь к Победе* : эвакуация промышленных предприятий в Челябинскую область в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. : сборник документов / редкол. : Н. А. Антипин и др. — Санкт-Петербург : Первый ИПХ, 2020. — 400 с. — ISBN 978-5-907344-27-3.

8. РГАЭ — *Российский* государственный архив экономики. Ф. 8573. (Главное управление автомобильной промышленностью (Глававтопром) Минавтопрома СССР). Оп. 1. Д. 184 ; Оп. 3. Д. 3, 4, 5, 7, 25, 26, 33, 47, 54.

9. *Уральский* автомобильный завод вступил в строй действующих предприятий // Челябинский рабочий : [газета]. — 1944. — № 135. — С. 1.

10. ЦГАМ — *Центральный* государственный архив города Москвы. Ф. Р-415 (ОАО «Московский завод имени И. А. Лихачева» (АМО ЗИЛ)). Оп. 10. Д. 26.

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. *Гордин А. А.* Горьковский автомобильный завод. История и современность, 1932—2012 / А. А. Гордин. — Нижний Новгород : Кварц, 2012. — 320 с. — ISBN 978-5-903581-62-7.

3. *Гордин А. А.* Как ликвидировались последствия налетов немецко-фашистской авиации на Горьковский автозавод. Июнь—октябрь 1943 г. / А. А. Гордин, Н. В. Колесникова, А. А. Кулаков // Исторический архив. — 2021. — № 6. — С. 4—17.

4. *Ермолов А. Ю.* Государственное управление военной промышленностью в 1940-е годы : танковая промышленность / А. Ю. Ермолов. — Санкт-Петербург : Алетей, 2012. — 407 с. — ISBN 978-5-91419-676-6.

5. *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.

6. *Запарий В. В.* Советская интерпретация идей фордизма как базис трансформации советской танковой промышленности периода Великой Отечественной войны / В. В. Запарий, Н. Н. Мельников // Экономическая история. — 2020. — Т. 16. — № 3 (50). — С. 317—332. — DOI: 10.15507/2409-630X.050.016.202003.317-332.

7. *История* автомобильного транспорта России. Т. 3 : 1941—1945 / Б. А. Куров и др. — Москва : НИИАТ, 1998. — 368 с. — ISBN 5-900841-01-4.

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. *Мельников Н. Н.* Советская модель производства бронетехники (1920—1940-е гг.) / Н. Н. Мельников // Уральский исторический вестник. — 2025. — № 1 (86). — С. 89—98. — DOI: 10.30759/1728-9718-2025-1(86)-89-98.

10. *Мухин М. Ю.* Мобилизация промышленности в годы Великой Отечественной войны : механизм экономической Победы / М. Ю. Мухин // Российская история. — 2024. — № 2. — С. 172—191. — DOI: 10.31857/S2949124X24020168.

11. *Мухин М. Ю.* Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны / М. Ю. Мухин. — Москва : Вече, 2011. — 347 с. — ISBN 978-5-9533-5586-5.



12. Мухин М. Ю. Экономическое обеспечение перелома в Великой Отечественной войне / М. Ю. Мухин // Исторические записки. — 2022. — № 21 (139). — С. 124—169.
13. Потемкина М. Н. Организационный опыт эвакуации промышленных предприятий в 1941—1942 гг. : проблемы и результаты / М. Н. Потемкина // Уральский исторический вестник. — 2025. — № 1 (86). — С. 62—70. — DOI: 10.30759/1728-9718-2025-1(86)-62-70.
14. 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.
15. Прокофьева Е. В. Отечественная автомобильная промышленность : этапы развития, структура и организация управления, научно-исследовательская база (1896—1991 гг.) / Е. В. Прокофьева. — Тольятти ; Самара : ООО «Издательство Ас Гард», 2010. — 290 с. — ISBN 978-5-4259-0024-1.
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. 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.
18. Пьянков С. А. Этапы трудного пути : Ульяновский автомобильный завод в годы Великой Отечественной войны / С. А. Пьянков // Вопросы истории. — 2023. — № 7 (2). — С. 22—37. — DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202307Staty47.
19. 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.
20. Тархова О. И. Стационарные двигатели внутреннего сгорания серии «Л» на суше и на воде / О. И. Тархова // Двигатель. — 2021. — № 5—6. — С. 27—29.
21. 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.
22. 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.
23. Greenstein D. E. Assembling “Fordism” : The Production of Automobiles, Americans, and Bolsheviks in Detroit and Early Soviet Russia / D. E. Greenstein // Comparative Studies in Society and History. — 2014. — Vol. 56. — № 2. — Pp. 259—289. — DOI: 10.1017/S0010417514000048.
24. Link S. J. Forging Global Fordism : Nazi Germany, Soviet Russia, and the Contest over the Industrial Order / S. J. Link. — Princeton : Princeton University Press, 2020. — 328 p. — ISBN 978-0691177540.
25. 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 12.04.2025,
одобрена после рецензирования 12.07.2025,
подготовлена к публикации 27.08.2025.



Material resources

- Antipin, N. A. (ed.). (2020). *The Path to Victory: the evacuation of industrial enterprises to the Chelyabinsk region during the Great Patriotic War of 1941—1945: a collection of documents*. Saint Petersburg: First IPKH. 400 p. ISBN 978-5-907344-27-3. (In Russ.).
- Even more Soviet cars for the front and the country. (1944). *Pravda: [newspaper]*, 166: P. 1. (In Russ.).
- GA RF — *The State Archive of the Russian Federation. F. R-5446 (Council of Ministers of the USSR). Op. 1. d. 195, 207*. (In Russ.).
- Patolichev, N. S. (1977). *Test of maturity*. Moscow: Politizdat. 287 p. (In Russ.).
- RGAE — *Russian State Archive of Economics. F. 8573. (Main Directorate of the Automotive Industry (Glavavtoprom) of the Ministry of Automotive Industry of the USSR). Op. 1. D. 184; Op. 3. D. 3, 4, 5, 7, 25, 26, 33, 47, 54*. (In Russ.).
- RGASPI — *Russian State Archive of Socio-Political History. F. 644 (USSR State Defense Committee (GKO)). Op. 1. 12, 15, 79; Op. 2. 123*. (In Russ.).
- State power of the USSR. The supreme authorities and their leaders 1923—1991. Historical and biographical reference book*. (1999). Moscow: Russian Political Encyclopedia. 639 p. ISBN 5-8243-0014-3. (In Russ.).
- The national economy of the USSR in the Great Patriotic War 1941—1945: a statistical handbook / Goskomstat of the USSR*. (1990). Moscow: Information Center of the USSR State Statistics Committee. 235 p. (In Russ.).
- The Ural Automobile Plant has entered into operation of existing enterprises. (1944). *Chelyabinsk worker: [newspaper]*, 135: P. 1. (In Russ.).
- TSGAM — *Central State Archive of the city of Moscow. F. R-415 (JSC “Moscow Plant named after I. A. Likhachev” (AMO ZIL)). Op. 10. D. 26*. (In Russ.).

References

- Bely, K. V., Naumova, G. R. (2021). The factory disappeared, but its history remained. *Klio*, 2 (170): 177—181. DOI: 10.51676/2070-9773_2021_01_00. (In Russ.).
- Ermolov, A. Y. (2012). *State management of the military industry in the 1940s: tank industry*. Saint Petersburg: Aleteya. 407 p. ISBN 978-5-91419-676-6. (In Russ.).
- Gordin, A. A. (2012). *Gorky Automobile Plant. History and Modernity, 1932—2012*. Nizhny Novgorod: Quartz. 320 p. ISBN 978-5-903581-62-7. (In Russ.).
- Gordin, A. A., Kolesnikova, N. V., Kulakov, A. A. (2021). How the consequences of the Nazi air raids on the Gorky Automobile Plant were eliminated. June—October 1943. *Historical Archive*, 6: 4—17. (In Russ.).
- Greenstein, D. E. (2014). Assembling “Fordism”: The Production of Automobiles, Americans, and Bolsheviks in Detroit and Early Soviet Russia. *Comparative Studies in Society and History*, 56 (2): 259—289. DOI: 10.1017/S0010417514000048.
- History of the Moscow Automobile Plant named after I. A. Likhachev*. (1966). Moscow: Mysl Publ. 647 p. (In Russ.).
- Hlevnyuk, O. V. (2022). The 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.).
- 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.).
- Link, S. J. (2020). *Forging Global Fordism: Nazi Germany, Soviet Russia, and the Contest over the Industrial Order*. Princeton: Princeton University Press. 328 p. ISBN 978-0691177540.



- Melnikov, N. N. (2025). The Soviet model of armored vehicles production (1920—1940's). *Ural Historical Bulletin*, 1 (86): 89—98. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-1(86)-89-98. (In Russ.).
- Mukhin, M. Y. (2022). Economic support of the turning point in the Great Patriotic War. *Historical notes*, 21 (139): 124—169. (In Russ.).
- Mukhin, M. Y. (2024). Industrial mobilization during the Great Patriotic War: the Mechanism of Economic Victory. *Russian History*, 2: 172—191. DOI: 10.31857/S2949124X24020168. (In Russ.).
- Mukhin, M. Yu. (2011). *The Soviet aviation industry during the Great Patriotic War*. Moscow: Veche. 347 p. ISBN 978-5-9533-5586-5. (In Russ.).
- Potemkina, M. N. (2020). Modern Russian 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. (2025). Organizational experience of evacuation of industrial enterprises in 1941—1942: problems and results. *Ural Historical Bulletin*, 1 (86): 62—70. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-1(86)-62-70. (In Russ.).
- Prokofieva, E. V. (2010). *Domestic automotive industry: stages of development, structure and organization of management, scientific research base (1896—1991)*. Tolyatti; Samara: Publishing House As Gard, LLC. 290 p. ISBN 978-5-4259-0024-1. (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.).
- Pyankov, S. A. (2023). Stages of the difficult path: The Ulyanovsk Automobile Plant during the Great Patriotic War. *Questions of history*, 7 (2): 22—37. DOI: 10.31166/VO-PROSYISTORII202307STATY47. (In Russ.).
- 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. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-6-435-455> (In Russ.).
- Shelepenkov, M. A. (ed.). (2016). *Plant and people. 1916—2016: in 3 volumes. The origin of the automotive industry, 1*. Moscow: Moscow Polytechnic University. 548 p. ISBN 978-5-2760-2389-2. (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.).
- Tarkhova, O. I. (2021). Stationary internal combustion engines of the “L” series on land and on water. *Engine*, 5—6: 27—29. (In Russ.).
- The History of Russian automobile transport, 3: 1941—1945*. (1998). Moscow: NIIAT. 368 p. ISBN 5-900841-01-4. (In Russ.).
- Zapariy, V. V., Melnikov, N. N. (2020). The Soviet interpretation of the ideas of Fordism as the basis for the transformation of the Soviet tank industry during the Great Patriotic War. *Economic history*, 16 / 3 (50): 317—332. DOI: 10.15507/2409-630X.050.016.202003.317-332. (In Russ.).

*The article was submitted 12.04.2025;
approved after reviewing 12.07.2025;
accepted for publication 27.08.2025.*