



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 332.14(470.43):908

Дата поступления: 21.07.2024

рецензирования: 27.08.2024

принятия: 15.11.2024

Мероприятия советской власти по созданию социальной инфраструктуры предприятий авиационной промышленности в 1950–1960-е гг.

В.Б. Романова

Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева, г. Самара, Российская Федерация
E-mail: nicoucou@yandex.ru. ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-8375-4872>

Н.Н. Кабытова

Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева, г. Самара, Российская Федерация
E-mail: don.kabytov2012@yandex.ru. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-9411-8429>

Аннотация: В статье на основе документов федеральных и региональных архивов показан процесс развития социальной инфраструктуры предприятий Министерства авиационной промышленности в 1950–1960-е гг. В этот период социальная сфера стала одним из приоритетных направлений внутренней политики советского государства. Важная роль отводилась промышленным предприятиям, которые выступали гарантом социальных благ, определяемых решениями правительства и местных властей. После Великой Отечественной войны на Министерство авиационной промышленности легла обязанность обеспечения работников, эвакуированных в Куйбышев заводов, качественной инфраструктурой, так как авиационная отрасль требовала наличия квалифицированных и постоянных кадров. Проблема проанализирована на примере создания жилищных и культурно-бытовых условий для работников завода № 24 имени М.В. Фрунзе. Процесс создания инфраструктуры условно можно поделить на два периода. На первом этапе в условиях острой нехватки строительных материалов, сложностей со снабжением и финансированием регулировка процесса происходила путем издания распорядительных документов высших органов власти, которые давали соответствующие директивные указания по созданию социальных объектов. На втором этапе задача жилищно-бытового обустройства работников потребовала масштабных решений по созданию полноценной инфраструктуры на основе применения типовых проектов и использования индустриальных методов строительства, которые были осуществлены в 1950–1960-е гг. заводами авиационного профиля. С учетом важности продукции данных предприятий Министерству авиационной промышленности выделялись значительные суммы на капитальное строительство, что способствовало быстрому налаживанию процесса создания социальной инфраструктуры.

Ключевые слова: Министерство авиационной промышленности; авиационная промышленность; завод № 24; социальная инфраструктура; жилищное строительство; культурно-бытовое строительство.

Цитирование. Романова В.Б., Кабытова Н.Н. Мероприятия советской власти по созданию социальной инфраструктуры предприятий авиационной промышленности в 1950–1960-е гг. // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология Vestnik of Samara University. History, pedagogics, philology. 2024. Т. 30, № 4. С. 99–108. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2024-30-4-99-108>.

Информация о конфликте интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

© Романова В.Б., Кабытова Н.Н., 2024

Вероника Борисовна Романова – аспирант кафедры российской истории, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, 443086, Российская Федерация, г. Самара, Московское шоссе, 34.
Надежда Николаевна Кабытова – доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры российской истории, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, 443086, Российская Федерация, г. Самара, Московское шоссе, 34.

SCIENTIFIC ARTICLE

Submitted: 21.07.2024

Revised: 27.08.2024

Accepted: 15.11.2024

Measures taken by the Soviet government to create the social infrastructure of aviation industry enterprises in the 1950-ies and 1960-ies

V.B. Romanova

Samara National Research University, Samara, Russian Federation
E-mail: nicoucou@yandex.ru. ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-8375-4872>

N.N. Kabytova

Samara National Research University, Samara, Russian Federation
E-mail: don.kabytov2012@yandex.ru. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-9411-8429>

Abstract: The article shows the process of infrastructure development of enterprises of the Ministry of Aviation Industry in the 1950-ies and 1960-ies based on documents from federal and regional archives. It was during this period that the social sphere became one of the priorities of the internal policy of Soviet state. An important role was assigned to industrial enterprises, which acted as a guarantor of social benefits determined by decrees, laws, decisions of the government and local authorities. Ministry of Aviation Industry was responsible for creating infrastructure for employees of controlled enterprises. The aviation industry needed qualified and permanent staff. The article analyzes the situation of creating housing and cultural conditions for workers of the plant № 24 named after M.V. Frunze in the post-war years. The process of creating infrastructure can be divided into two periods. At the first stage, in conditions of shortage of construction materials, difficulties with supply and financing, the process was regulated through the publication of administrative documents of the highest authorities, which gave directive instructions. At the second stage, the task of equipping workers required large-scale solutions to create a full-fledged infrastructure based on the application of standard projects and the use of industrial methods, which were carried out in 1950–1960 by the factories of the Ministry. It was possible to quickly establish the process of building social infrastructure. Significant funds were allocated to the Ministry for capital construction.

Key words: Ministry of Aviation Industry; aviation industry; plant № 24; social infrastructure; housing construction; cultural and household construction.

Citation. Romanova V.B., Kabytova N.N. Measures taken by the Soviet government to create the social infrastructure of aviation industry enterprises in the 1950-ies and 1960-ies. *Vestnik Samarskogo universiteta. Istorii, pedagogika, filologiya Vestnik of Samara University. History, pedagogics, philology*, 2024, vol. 30, no. 4, pp. 99–108. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2024-30-4-99-108>. (In Russ.)

Information on the conflict of interests: authors declared no conflicts of interest.

© Romanova V.B., Kabytova N.N., 2024

Veronika B. Romanova – postgraduate student of the Department of Russian History, Samara National Research University, 34, Moskovskoye shosse, Samara, 443086, Russian Federation.

Nadezhda N. Kabytova – Doctor of Historical Sciences, professor, professor of the Department of Russian History, Samara National Research University, 34, Moskovskoye shosse, Samara, 443086, Russian Federation.

Введение

На различных исторических этапах существования СССР социальная политика государства реализовывались по-разному. В довоенный период социальные вопросы находились на периферии внутренней политики страны. К тому же, характер советской индустриализации предполагал развитие отраслей тяжелой промышленности, предприятия которой «съедали» основные капитальные вложения, и не позволяли выделять на социальную инфраструктуру достаточного количества средств. Она формировалась по «остаточному принципу» [Кабакина, Сидорина 1999, с. 167–198; Коровин 2008, с. 37] (Красавцева 2023, с. 17–18). Только к середине 1950-х гг. сложились предпосылки для превращения социальной сферы в одно из приоритетных направлений внутригосударственного развития. Несмотря на исследовательские дискуссии касательно основных аспектов социально-экономической политики советского государства в годы хрущевской «оттепели» и факторах ее развития, большинство ученых считают, что в этот период советская социально-экономическая политика развивалась высокими темпами и была направлена на улучшение материального благосостояния советских граждан [Иванова 2011; Шестаков 2006, с. 143, 166] (Перцев 2013, с. 5). Важная роль в осуществлении социальной политики отводилась промышленным предприятиям, которые выступали гарантом социальных благ, определяемых указами, законами, решениями правительства и местных властей. Промышленное предприятие рассматривалось как «крепость социализма», где идеи претворяются в жизнь [Данышина, Соловьева 2015, с. 69–72].

В советской и современной исторической науке проблема создания инфраструктуры для про-

мышленных предприятий не получила должного освящения. В изданиях по истории конкретных предприятий упор делается в первую очередь на производственную часть, а проблемы обеспечения рабочих и специалистов имеют второстепенное значение [Моторостроители 1982; Моторостроители 1992; Эпоха двигателей 2002]. Хотя замечается, что от уровня бытового обустройства работников зависят успехи в производстве [Живая история «Моторостроителя»... 1999, с. 103]. В последние годы интерес исследователей к данной теме повысился [Козлов 2011; Козлов 2013]. Отметим, что в условиях отсутствия частного сектора в экономике СССР процесс распределения материальных благ осуществлялся в основном через создание инфраструктуры для промышленных предприятий. Именно завод становился почти единственным средством реализации как первичных, так вторичных потребностей советского человека. В данном исследовании на основе документов федеральных и региональных архивов показан процесс развития инфраструктуры предприятий Министерства авиационной промышленности (далее – МАП), а именно проанализирована ситуация по созданию жилищных и культурно-бытовых условий для работников завода № 24 им. М.В. Фрунзе в послевоенные годы.

Важным источником для изучения вопроса являются нормативно-правовые документы, издаваемые органами государственного управления СССР. Это постановления Совета Министров СССР, приказы министра авиационной промышленности, документы профсоюзов, хранящиеся как в федеральных (Государственный архив Российской Федерации – ГАРФ, Российский государственный архив в г. Самаре – РГА в г. Самаре), так и в региональных архивах (Центральный государ-

ственный архив Самарской области – ЦГАСО). Здесь заметим, что важнейшие решения также принимались партийными органами, например партийными съездами. Представление о масштабе создания инфраструктуры завода № 24 дает управленческая документация предприятия, а именно, годовые отчеты по капитальному строительству, находящиеся на хранении в ЦГАСО. В них, наряду с промышленным строительством, показывались объемы жилищного и культурно-бытового строительства, основные инфраструктурные объекты, вводимые в эксплуатацию за год, а также обозначались сложности, сопровождавшие процесс создания заводской инфраструктуры. Документы органов государственного управления, осуществлявших общий контроль и руководство строительным комплексом, оказались полезны при анализе местной практики. Фонд Государственного комитета Совета Министров СССР по делам строительства, хранящийся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), содержит заключения по проектам планировки и застройки Куйбышева, а также документы по расширению местных предприятий и их инфраструктуры. В этом плане интересен и фонд Союза архитекторов СССР (Российский государственный архив литературы и искусств – РГАЛИ), где можно найти отчеты по градостроительной практике Куйбышева.

Методологическую базу исследовательской работы составили принципы объективности и историзма. Основопологающим является системный подход: инфраструктура предприятия – это целостное явление, в то же время имеющее отдельные, но взаимосвязанные между собой элементы (жилище, культурно-бытовые объекты, благоустройство и др.). Процесс развития инфраструктуры рассматривается в русле модернизационного подхода – как переход к более современным технологиям производства (в данном случае в строительстве – использование типовых проектов). Историко-генетический и историко-сравнительный методы использовались в исследовании при рассмотрении эволюции развития социальной политики СССР на разных исторических этапах. Применение метода типологизации дало возможность выделить основные элементы социальной инфраструктуры предприятия. Метод контент-анализа использован при изучении большого пласта архивных источников с целью выявления в них различных фактов и тенденций.

Основная часть

Развитие Куйбышевской области в послевоенное время имело свои особенности, связанные с ролью региона во время Великой Отечественной войны. В Куйбышев эвакуировались заводы с линии фронта. Особую важность имели предприятия авиационной промышленности, подконтрольные Народному комиссариату авиационной промышленности СССР (с 1946 г. – Министерство авиационной промышленности СССР), вы-

пускавшие самолеты и двигатели к ним. Так, осенью 1941 г. в Куйбышев из Москвы был эвакуирован Государственный ордена Ленина завод № 24 им. М.В. Фрунзе 3-го Главного управления Народного комиссариата авиационной промышленности СССР (НКАП СССР). Основной продукцией предприятия были авиационные моторы для истребителей и штурмовиков. После войны многие производства закреплялись в городе. Вместе с оборудованием прибывали и рабочие с семьями, для которых «просто не оказалось жилой площади» [Беляков 2014, с. 101]. Перед общесоюзной и местной властью остро встал вопрос улучшения условий проживания сотрудников заводов и их семей, так как авиационная отрасль требовала создания квалифицированных и постоянных кадров [Эпоха двигателей 2002].

18 марта 1946 г. Верховный Совет СССР принял «Закон о четвертом пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства страны (1946–1950 гг.)», который предусматривал укрепление «в промышленности и на транспорте» постоянных кадров рабочих на основе улучшения организации труда и обеспечения на предприятиях лучших жилищных и материальных условий. В этих целях рекомендовалось всемерно развивать дело восстановления и дальнейшего строительства городов и сел и увеличения жилищного фонда страны; создать массовое фабрично-заводское изготовление жилых домов; «возложить на министерства и хозяйственные организации работы по оборудованию их жилого фонда и территорий жилых кварталов восстанавливаемых городов основными видами благоустройства – водопроводом, канализацией, замощением, озеленением, освещением, банями, прачечными»; «развернуть строительство многоквартирных и двухквартирных жилых домов усадебного типа для продажи этих домов рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим на условиях предоставления долгосрочного кредита» и «оказать государственную помощь рабочим, крестьянам и интеллигенции в индивидуальном жилищном строительстве». Обозначались меры по улучшению больничного, санаторного и культурного обеспечения трудящихся (Закон о пятилетнем плане 1946, с. 9, 53–55).

Наиболее важные отрасли промышленности в первые послевоенные годы регулировались путем вмешательства высших органов власти. Совет Министров СССР в постановлении от 16 ноября 1947 г. № 3837-1294с «О мероприятиях по ускорению жилищного строительства и улучшению бытовых условий рабочих куйбышевских заводов Министерства авиационной промышленности» отмечал «совершенно неудовлетворительное исполнение» МАП плана жилищного строительства за 1947 г. Из намечаемых 36,5 тыс. м² жилья было сдано только 10,5 тыс. м² (то есть не более 30 %). Такое положение сложилось из-за «недостаточного внимания» директоров подведомственных МАП заводов (в этом плане отмечался и директор завода № 24 Михаил Сергеевич Жезлов).

Совет Министров обязал МАП предусмотреть в плане на 1948 г. ввод в эксплуатацию 60 тыс. м² жилой площади. В это число входили и поставляемые МАП Главным управлением по снабжению народного хозяйства лесоматериалами и дровами (Главснаблес) при Совете Министров СССР финские домики (20 тыс. м²). Отдельно в документе прописывалась постройка Дворца культуры завода № 24. Жилые помещения, арендуемые МАП для заводских работников, закреплялись за министерством до конца 1948 г. В них силами министерства должен был быть произведен ремонт. Приказ Совета Министров обязал Куйбышевский горисполком передать для работников авиационных заводов 5 жилых домов в современных Самарском и Ленинском районах города (заводу № 24 передавался дом № 93 по Красноармейской улице). МАП разрешалось продавать рабочим гипсолитовые индивидуальные дома по оценочной стоимости с рассрочкой платежа на 10 лет. Для улучшения работы в области строительства инфраструктурных объектов для авиационных предприятий, МАП и Государственной штатной комиссии приказывалось рассмотреть вопрос расширения штатов непромышленных групп предприятий для увеличения количества рабочих, занятых на стройках жилых и культурно-бытовых объектов (ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 106сч. Д. 281. Л. 96–98, 100).

Постановлением предусматривались меры по улучшению материально-бытового положения работников авиационных заводов. На хозяйственное обзаведение выдавались кредиты до 3 тыс. руб. с погашением суммы в течение 18 месяцев путем удержания из заработной платы заемщика. Для этого Министерство финансов должно было предусмотреть в кредитном плане Центрального банка коммунального хозяйства и жилищного строительства (Цескомбанк) выделение в 1948 г. 6 млн руб. Совет Министров поручил МАП уже в 1947 г. выделить подведомственным заводам 200 тыс. м хлопчатобумажных тканей, 15 тыс. одеял и 15 тыс. матрацев, а также изготовить и продать работникам по государственным ценам мебель, хозяйственный инвентарь, предметы домашнего обихода за счет расширения их производства на куйбышевских заводах. МАП совместно с Министерством торговли было поручено рассмотреть вопрос об устройстве столовых и буфетов на территории авиационных предприятий для продажи работникам горячих и холодных блюд, а также хлеба (ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 106сч. Д. 281. Л. 99).

В приказе Министра авиационной промышленности от 8 декабря 1947 г. № 806 «О мероприятиях по ускорению жилищного строительства и улучшению бытовых условий рабочих куйбышевских заводов Министерства авиационной промышленности» были заложены дополнительные мероприятия по улучшению жилищно-бытовых условий рабочих. Директорам подведомственных заводов предписывалось оборудовать общежития работников предметами бытового обихода, электро-

освещением и топливом, снабдить помещения камерами хранения вещей, посудой, оборудовать комнаты гигиены, помещения для стирки, а также развернуть работы по благоустройству и озеленению прилегающих территорий (РГА в г. Самаре. Ф. Р-187. Оп. 2–6. Д. 6. Л. 60).

Защищая социально-трудовые права и интересы советских работников, Президиум ЦК профсоюза рабочих авиационной промышленности в своем Постановлении от 18 июня 1948 г. «О неудовлетворительной работе строительных организаций Министерства авиационной промышленности по выполнению постановления Совета Министров Союза ССР от 16 ноября 1947 г. и о мерах усиления жилищного строительства для Куйбышевских заводов» отметил слабую работу по социальному обеспечению работников и срыв плановых показателей. За 5 месяцев 1948 г. годовой план МАП был выполнен на 6,3 %, что грозило невыполнением плана не только по Куйбышеву (стройки Куйбышева составляли 30 % в плане министерства авиационной промышленности). Основная вина возлагалась Государственный союзный ордена Трудового Красного Знамени строительно-монтажный трест № 11 Главного строительного управления «Глававиастрой» МАП СССР (далее – трест № 11), который добросовестно не провел подготовку и планирование строительства, и лично его управляющего Львовского, сорвавшего проведение лесозаготовок, за что его было предложено привлечь к «строгой административной ответственности с направлением на низовую работу». Учитывая важность продукции предприятий, ЦК профсоюза рекомендовал командировать в Куйбышев одного из заместителей начальника Глававиастроя, обязав его находиться там до исправления положения, а также командировать работника ЦК профсоюза для надзора за организацией труда (РГА в г. Самаре. Ф. Р-187. Оп. 2–6. Д. 24. Л. 88–91).

Секретариат Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов (ВЦСПС) в протоколе от 26 ноября 1948 г. № 216 «О выполнении плана жилищного строительства и бытовом обслуживании рабочих и служащих на куйбышевских заводах авиационной промышленности» снова отмечал плохую работу по выполнению годового плана жилищного и культурно-бытового строительства: за 10 месяцев 1948 г. построено 20,9 тыс. м², то есть 34,6 % к годовому плану; из запланированных 9 культурно-бытовых объектов закончена лишь одна школа. Наблюдались недостатки в организации труда и обслуживании общежитий заводов. Указывалось, что из-за срывов плана строительства часть рабочих заводов «вынуждены до сих пор проживать в землянках и полупомещениях». На заводе № 24 им. Фрунзе 19 семей проживали в таких условиях. Опять же, вина за невыполнение возлагалась на трест № 11. Директорам заводов было рекомендовано распределять заблаговременно квартиры во вновь строящихся домах и

привлекать рабочих и членов их семей в свободное от работы время к добровольному участию в строительстве домов. Кроме того, руководители должны были установить контроль над ходом выполнения плана жилищного строительства и объектов культурно-бытового обслуживания, для чего следовало закрепить общественных контролеров за каждым строящимся домом или коммунально-бытовым объектом (ЦГАСО. Р-2453. Оп. 2. Д. 103. Л. 173–174).

Финансирование строительства жилищных и культурно-бытовых объектов промышленных предприятий осуществлялось через различные фонды общественного потребления (далее – ФОП). Одним из главных направлений расходов из ФОП было просвещение, на долю которого в 1960-е гг. приходилось 30 % всех расходов. Расходы на просвещение включали затраты на содержание детских садов, образовательных школ, детских домов, пионерских лагерей и др., организацию мероприятий по внешкольной работе с детьми, на содержание культурно-просветительных учреждений (библиотеки, музеи, выставки, дворцы культуры, клубы и др.). Здравоохранение было третьим по объему финансирования направлением расходов. Характерной чертой советской медицины считалась ее профилактическая направленность: это нашло отражение в объединении расходов в одно направление – «расходы на здравоохранение и физическую культуру». В 1950-е гг. расходы на здравоохранение составляли около 15–20 % в суммарном объеме ФОП. В начале 1960-х годов в ФОП стали включать затраты государства на содержание жилищного фонда в той его части, которая не покрывалась квартирной платой. Эти расходы составляли примерно 5,5 % [Иванова 2011]. Со второй половины 1960-х годов заметную роль стали играть так называемые нецентрализованные источники. На уровне предприятий за счет отчислений от прибыли формировался фонд социально-культурных мероприятий и жилищного строительства для финансирования «строительства и капитального ремонта жилых домов и культурно-бытовых учреждений, а также улучшения культурно-бытового обслуживания рабочих, инженерно-технических работников и служащих предприятия» (КПСС в резолюциях и решениях 1986, с. 464).

Объемы жилищного, культурно-бытового строительства и основные инфраструктурные объекты, вводимые в эксплуатацию за год, обозначались в отчетах по капитальному строительству завода № 24 за календарный год.

Работы по строительству инфраструктурных объектов для завода № 24 осуществлял трест № 11 и специально созданный при заводе строительный цех № 34. Широко развернулось строительство силами работников в свободное время: с 1950-х гг. стали возводить жилье методом народной стройки, в создании клуба «Мир» на добровольных началах участвовали заводчане [Моторостроители

1992, с. 23]. Работники предприятия активно привлекались и к благоустройству прилегающих территорий: очистка участков, посадка деревьев и кустарников, устройство тротуаров и ограждений [Кудинов 1988, с. 133; Козлов 2011; Козлов 2013, с. 115].

В 1946 г. на балансе завода находилось 496 домов жилой площадью 96 066 м², в которых проживали более 19 тыс. человек. Десять домов жилой площадью 21 717 м² завод арендовал. В них проживали около 4,5 тыс. человек. Жилой фонд размещался в основном на Безымянке. Более половины жилых площадей представляли собой каркасно-засыпные бараки, палатки и землянки военного времени с износом от 40 до 75 %, а около 2 тыс. м² жилья имело 100 % износ. Из запланированных 12 тыс. м² жилой площади в 1946 г. завод построил 7722 м² (64,4 %). В объем работ вошли 188 домов из гипсовых плит и три 2-этажных шлакоблочных дома (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 14. Л. 167). В 1947 г. предусматривалось строительство: одного 3-этажного дома площадью 5741 м², одного дома – 1050 м², 57 индивидуальных гипсовых домов общей площадью 2109 м² и 15 домов финского типа общей площадью 1100 м². Намечалось возведение 300 шлакоблочных многоквартирных домов с широким участием самих застройщиков (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 14. Л. 168). Но в объяснительной записке к отчету завода за 1946 г. признавалось, что данные цифры «недостаточны для создания необходимых условий по закреплению квалифицированной рабочей силы», общая потребность в жилье «как минимум 100 тыс. м²» (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 14. Л. 169).

Медицинское обслуживание завода № 24 состояло из: медсанчасти; поликлиники № 1 (находилась в непригодном бараке) на 30 врачей (терапевтическое и хирургическое отделения, противомаларийный пункт, лаборатория, кабинет отоларинголога, невропатолога, физиотерапевтический кабинет, кабинет неотложной помощи, рентген, зубное отделение с зубопротезной лабораторией, аптека); больницы на 100 коек; стационара для подростков на 30 коек; двух изоляторов по 6 коек. Учреждения по охране детства и материнства включали акушерско-гинекологический кабинет при поликлинике, комнату гигиены при центральном здравпункте завода, два помещения под ясли на 195 мест, 5 детских садов на 500 мест, 1 детский дом на 50 мест. Санаторные учреждения: ночной туберкулезный санаторий на 60 мест, санаторий для подростков на 30 мест, детский санаторий Поляна им. Фрунзе на 60 мест (для детей дошкольного возраста) и др. (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 14. Л. 162–164). Для обеспечения условий дальнейшего снижения заболеваемости работников и улучшения бытового положения завод планировал построить капитальные здания для поликлиники, ночного санатория завода на 200 мест, бани, кухни и прачечной, обеспечить больницу рентген-аппаратом, а в санатории заменить лет-

ние фанерные палатки шлакоблочными домиками (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 14. Л. 165–166).

На 1948 г. по заводу намечался ввод 13,5 тыс. м² жилья и строительство 200 индивидуальных домов для продажи рабочим. Планировался большой объем культурно-бытового строительства: предписывалось сдать Дворец культуры завода на 813 мест, который был указан в постановлении Совета Министров СССР от 16 ноября 1947 г. № 3837-1294с и построить стадион в районе Безымянки. Согласно письму исполкома Куйбышевского городского совета депутатов трудящихся от 12 ноября 1947 г. № 7/1465 и резолюции директора завода в титульный список было включено строительство детских яслей на 120 мест. Вследствие того что завод № 18 приступил к строительству рынка (который, согласно постановлению Совета Министров, должен был строиться заводом № 24) и имел всю техдокументацию на проект, завод № 24 «взял на себя строительство и финансирование корпуса больницы» (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 103. Л. 7–8). За 9 месяцев 1948 г. план жилищного строительства был выполнен на 36 %, социально-бытового – на 28 % (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 103. Л. 70, 132). Дополнительно предприятие взяло на себя строительство десяти 2-этажных домов хозяйственным со всем благоустройством площадью 3 тыс. м². Для этого руководству пришлось обратиться к МАП с просьбой о выделении дополнительных финансовых ресурсов (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 103. Л. 8).

Основные направления развития социальной сферы крупных промышленных кластеров были определены на XIX (1952 г.) и XX (1956 г.) съездах КПСС. Они наметили широкую программу действий по улучшению социальной инфраструктуры. Планировалось осуществить дальнейшую индустриализацию строительства путем широкого применения сборных железобетонных конструкций и деталей заводского изготовления, а также всемерного внедрения комплексной механизации и типизации строительства. Важным признавалось содействие строительству индивидуальных жилых домов, осуществляемому населением за счет собственных средств и с помощью государственного кредита. КПСС признавала необходимым усиление внимания к повседневным бытовым и культурным нуждам населения, а также к здравоохранению (КПСС в резолюциях и решениях 1985, с. 270, 280; XX Съезд КПСС 1956, с. 421, 470, 471).

Исходя из данных директив, на пятую (1951–1955 гг.) и шестую (1956–1960 гг.) пятилетки в Куйбышеве было намечено масштабное строительство главным образом силами и средствами предприятий союзных министерств. В первую очередь строительство предусматривалось для предприятий МАП. За 1950 г. объем жилищного строительства заводом выполнен на 101,2 % (9093 м²) (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 169. Л. 30). В 1953 г. также наблюдалось небольшое, но перевыполне-

ние: при планируемых 8000 м² было сдано 8093 м² жилья; вводился в эксплуатацию заводской клуб на 813 мест и построено 4 отдельно стоящих торговых павильона (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 49. Л. 8, 29–30). Однако в 1954 г. трест № 11 снова сорвал план строительства заводской инфраструктуры, не выполнив намеченного строительства 5700 м² жилья. Оказались не сданы полностью 3 жилых дома (в одном детсад на 50 детей) и детсад на 125 детей (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 73. Л. 15–16). Но в 1955 г. трест № 11 перевыполнил для завода строительство по годовому плану: построил 9712 м² при плане 8980 м² (108,1 %). Полностью был реализован и план строительства силами завода. Введен в эксплуатацию детский сад на 125 мест (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 104. Л. 18, 29). В 1956 г. завод выполнил жилищный план на 134 %, в 1957 г. – на 160 % (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 135. Л. 26; Д. 163. Л. 13).

Перевыполнение плана объяснялось улучшениями в организации работ за счет применения сборного железобетона и более рациональных конструкций, улучшения технологии и культуры производства, повышения квалификации рабочих. В 1957 г. с оценкой «хорошо» сдано 70 % жилых площадей (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 104. Л. 27; Д. 163. Л. 24). Широкое применение типовых проектов позволило нарастить темпы ввода объектов в эксплуатацию. Из отчетов о применении типовых проектов в строительстве становится ясно, что если в начале 1950-х гг. это были, в основном, сборно-щитовые строения, то к середине 1950-х – 4–5-этажные каменные дома и культурно-бытовые здания (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 105. Л. 8; Д. 136. Л. 49–50; Д. 164. Л. 10–11). В 1956 г. на средства завода была построена средняя школа № 141 на 880 учащихся (4-этажное каменное здание по типовому проекту Гипрогора № 2-02-27) (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 135. Л. 21).

Выполняя решения партии, завод № 24 активно развивал строительство индивидуальных домов работниками за счет собственных средств и с помощью государственного кредита. Застройщикам, помимо денежных ссуд, оказывалась помощь в выделении стройматериалов. Главным образом отпускался лесоматериал, кирпич, известь, кровля, стекло. В 1953 г. заводу на индивидуальное строительство было отпущено 460 тыс. руб., построено и сдано в эксплуатацию 34 дома с жилой площадью 1113 м² (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 49. Л. 33). За 1955–1957 гг. введено в эксплуатацию 83 жилых дома общей площадью 3283 м² (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 104. Л. 30; Д. 135. Л. 26; Д. 163. Л. 22).

По «Закону о пятилетнем плане восстановления народного хозяйства СССР» предполагалось увеличить количество постоянных театров, клубов, библиотек, а также районных Домов культуры (Закон о пятилетнем плане 1946, с. 53). Исходя из этого, пристальное внимание руководство завода уделяло культурно-массовой работе, которая кос-

венно способствует повышению производительности труда и улучшает социальную атмосферу на предприятии. Фрезеровщик завода, делегат XXIV, XXV и XXVI съездов КПСС Иван Павлович Кудинов отмечал, что «если в волейбол играть негде, нужной книги в библиотеке нет, а концерт не состоялся, – с каким настроением придут на следующий день эти рабочие на завод?!» (Кудинов 1988, с. 140).

В 1947 г. Совет Министров СССР обязал МАП предусмотреть в плане на 1948 г. строительство Дворца культуры завода. Однако полностью объект был сдан только в 1953 г. По предложению заводского профсоюзного комитета новому клубу было присвоено наименование «Мир». В первые годы работы в нем было организовано 23 кружка, а библиотека насчитывала 7500 читателей на 1954 г. Клуб был оснащен стационарной киноустановкой для показа фильмов. Позднее на базе клуба был создан народный ансамбль песни и пляски «Волжские зори» [Живая история «Моторостроителя» 1999, с. 107].

За шестую пятилетку (1956–1960 гг.) было введено рекордное для последующих лет количество полезной жилой площади – 145 158 м². Число новоселов выросло в 2,5 раза. И.П. Кудинов вспоминал, что долгое время он с семьей жил в общей комнате за ширмой, затем в отдельной комнате, замечая, что «сейчас комнатой с соседями никого не прельстишь... а тогда сколько было у нас радости... а как радовалась вся наша семья, когда мы вселились в благоустроенную квартиру на улице Победы» (Кудинов 1988, с. 72–73, 130).

В целом заводская инфраструктура за 1952–1973 г. пополнилась следующими объектами: фабрика-кухня, два корпуса под техникумы Авиапрома, поликлиника на Безымянке, больничный комплекс, включающий поликлинику и стационар, стадион «Восход» с благоустроенными спортивными залами, школа на 520 мест, 9 магазинов, 8 детских садов (но отмечалось, что перегруженность садов и яслей ощущалась даже в 1976 г.). Кроме того, были открыты больничный центр в поселке Прибрежном и там же клуб «Пламя» [Живая история «Моторостроителя» 1999, с. 104–105]. В 1965 г. на берегу Жигулевского моря был сдан в эксплуатацию большой пионерлагерь «Морской» [Моторостроители 1992, с. 24].

Несмотря на очевидные успехи в жилищном и культурно-бытовом строительстве, наблюдались большие проблемы в его организации. Завод № 24 в отчетах по капитальному строительству отмечал «безответственное и безразличное» отношение треста № 11 к своим обязательствам. Например, несмотря на недобор рабочей силы на строительных площадках завода № 24, трест допускал переброску рабочих на другие объекты (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 2. Д. 103. Л. 70, 132). Отмечалась в отчетах и бюрократическая волокита: проблемы с отводом участков под строительство, несвоевременное изготовление проектной документации,

недопустимо длительный период утверждения проектов в МАП и других ведомствах, а также последующая переделка уже готовых проектов, изменение основных объектов титульного списка по строительству. Объективные причины выражались в недостаточном снабжении треста строительными материалами и машинами (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 49. Л. 32–39; Д. 73. Л. 39–41). В 1957 г. завод обращался к Куйбышевскому совнархозу с просьбой обеспечить завод железобетонными изделиями (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 163. Л. 22).

В обзоре деятельности отдела капитального строительства (ОКС) завода и строительного цеха № 34 за 1954 г. причины неудач в строительстве разделены на 2 группы: зависящие от цеха № 34 и объективные. К первой группе отнесены: частая переброска рабочих с одного объекта на другой и неудачные попытки ввести индустриальные методы работ. В объективных причинах выделены: наличие большого количества строительных площадок, разбросанных по территории города, плохое снабжение материалами и техникой. Отмечалось, что цех № 34 не имеет никаких, даже примитивных мастерских для выпуска сборных железобетонных конструкций (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 105. Л. 33–35). В своих воспоминаниях И.П. Кудинов повествует про свой опыт посещения строительного цеха: «не хватало людей, не было арматуры, материальная база ремонтников недалеко ушла от первых послевоенных лет. Наш основной строительный цех на протяжении длительного времени работает из рук вон плохо, да и условия у него нелегкие: постоянные перебои с поставками строительных материалов, хроническая нехватка транспорта... скромные возможности цеха не использует полностью из-за низкого уровня организации труда. Рядовые строители жаловались мне: то придут материалы – возить не на чем, то придет машина – возить нечего. Штурмовщина на стройках приводит к тому, что завод вынужден посылать на помощь строителям рабочих и инженеров, отрывая их от основной работы... посланным на стройку... нечем заниматься, фронт работ для них не подготовлен» (Кудинов 1988, с. 130–131). Воспоминания относятся к более позднему хронологическому периоду, однако проблемы, как видно из отрывка, с течением времени оставались те же. Объемы индивидуального строительства сдерживались отсутствием участков. В 1953 г., несмотря на неоднократные обращения завода в Исполком городского совета депутатов трудящихся г. Куйбышева, в областной комитет КПСС, в ЦК профсоюза рабочих авиационной промышленности и в МАП, участки стали выделяться лишь в октябре «отделом по делам Архитектуры из своего массива» (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 49. Л. 33). Также отмечалось недостаточное финансирование завода, «отсутствие фондов на строительные материалы, особенно на лесоматериалы и кровлю» (ЦГАСО. Ф. Р-2453. Оп. 5. Д. 104. Л. 30).

Стоит отметить, что крупное строительство индустриальными методами в городе могли осуществлять только несколько строительных организаций. В первую очередь удовлетворялись потребности предприятий МАП, что приводило к неравномерности развития строительства на территории города и создавало межведомственные споры. Однако, преодолеть ведомственный барьер не представлялось возможным [Парамонов 2014]. В творческом отчете архитекторов В.А. Потапова и А.П. Салтанова по архитектурно-строительной практике в г. Куйбышеве в 1955 г. отмечалось, что решению вопросов целесообразного размещения инфраструктуры предприятий препятствовало отсутствие в городе «объединенного руководства... что дает возможность каждой организации вести собственную политику, базирующуюся на узковедомственных интересах» (РГАЛИ. Ф. 674. Оп. 3. Д. 870. Л. 5). Но в докладной записке о состоянии городского хозяйства и строительства в Куйбышеве, подготовленной Министерством государственного контроля СССР в 1956 г., констатировалась «несвоевременность создания при Куйбышевском горисполкоме единой строительной организации для осуществления жилищного и гражданского строительства» из-за трудностей «материально-технического обеспечения строительства, которые возникнут перед горисполкомом» (РГАЭ. Ф. 339. Оп. 2. Д. 523. Л. 156). Крупные министерства и предприятия были избавлены от таких трудностей, поэтому на 1956–1960-е гг. Министерство предлагало выделение средств на жилищное и культурно-бытовое строительство в первую очередь МАП (почти 500 тыс. м²). Намного меньше выделялось министерству автомобильной промышленности – 100 тыс. м² и предприятиям нефтяной отрасли – около 80 тыс. м² (РГАЭ. Ф. 339. Оп. 2. Д. 523. Л. 43). Ведомственные интересы и отсутствие контролирующего органа негативно сказывались не только на застройке города. В сложных ситуациях оказывались и сами работники. В 1961 г. в газете «Известия» была размещена статья экономиста Г. Кислинского, который описывал следующую ситуацию в Куйбышеве: «Лет десять назад двум заводам были отведены участки под застройку. Участок застроили аккуратными домиками и продали своим кадровым работникам. Прошло 4 года, а их уже наметили к сносу. Это место отвели Металлургическому заводу для строительства хозяйственным способом многоэтажных домов. Заводы стремятся построить дома обязательно возле своей территории, а между тем в Куйбышеве имеются бараки... заводы отказываются осваивать новые участки» (РГАЛИ. Ф. 674. Оп. 4. Д. 961.

Л. 201). Можно только предположить, как себя чувствовали работники, только что поселившиеся в домиках.

Заключение

Процесс создания инфраструктуры предприятий авиационной промышленности условно можно поделить на два периода. Непосредственно после Великой Отечественной войны, учитывая сложности со снабжением и финансированием, регулировка процесса происходила через издание распорядительных документов высших органов власти, где обозначались соответствующие директивные указания. Постановления Совета Министров, приказы министра авиационной промышленности, а также распорядительные документы отраслевого и центрального профсоюзов отмечали неудовлетворительное состояние объектов инфраструктуры авиационных заводов Куйбышева, срыв предприятиями плановых показателей и намечали меры для улучшения положения.

К середине 1950-х гг. сложились предпосылки для превращения социальной сферы в одно из приоритетных направлений внутригосударственного развития. Это означало выделение промышленным предприятиям из различных источников (из фондов общественного потребления, по линии отраслевых министерств и др.) значительных материальных средств на строительство объектов инфраструктуры. На самих предприятиях создавались специальные фонды для финансирования строительства жилья и культурно-бытовых объектов, которые формировались за счет отчислений от прибыли. Задача жилищно-бытового обустройства работников потребовала от государственных органов масштабных решений по созданию полноценной инфраструктуры путем разработки типовых проектов и использования индустриальных методов в строительстве, которые были осуществлены в 1950–1960 гг.

Все эти меры позволили промышленным предприятиям в короткие сроки нарастить объемы своей социальной инфраструктуры. Учитывая важность продукции авиационных предприятий, в данной отрасли удалось достаточно быстро наладить процесс строительства социальной инфраструктуры. Если в послевоенный период у завода № 24 наблюдались проблемы в организации строительства жилья и культурно-бытовых объектов, связанные с нехваткой стройматериалов и финансов, то к середине 1950-х гг. предприятие в условиях роста финансирования и за счет применения типовых проектов смогло качественно и количественно улучшить дело создания социальных объектов для своих работников.

Материалы исследования

XX Съезд КПСС 1956 – XX Съезд Коммунистической партии Советского союза. 14–25 февраля 1956 года. Стенографический отчет: в 2 ч. Ч. 2. Москва, 1956. 559 с.

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

Закон о пятилетнем плане 1946 – *Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.* Ленинград, 1946. 95 с.

КПСС в резолюциях и решениях 1985 – *Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК*: в 11 т. Т. 8. 1946–1955. Москва, 1985. 542 с.

КПСС в резолюциях и решениях 1986 – *Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК*: в 11 т. Т. 10. 1961–1965. Москва, 1986. 494 с.

Кудинов 1988 – *Кудинов И.П.* Рабочая честь: О Куйбышевском моторостроительном производственном объединении им. М.В. Фрунзе / лит. запись А.А. Эймана. Куйбышев, 1988. 166 с. (Люди трудовой доблести).

РГА в г. Самаре – *Российский государственный архив в г. Самаре.*

РГАЛИ – *Российский государственный архив литературы и искусства.*

РГАЭ – *Российский государственный архив экономики.*

ЦГАСО – *Центральный государственный архив Самарской области.*

Красавцева 2023 – *Красавцева Н.Г.* Становление и развитие правового регулирования государственного жилищного строительства в Советском государстве в 1917–1977 гг.: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2023.

Перцев 2013 – *Перцев В.А.* Государственная политика в социальной сфере и материальное положение населения РСФСР. Вторая половина 1950-х – 1980-е годы (на материалах областей Центрального Черноземья): дис. ... д-ра ист. наук. Воронеж, 2013.

Библиографический список

Беляков 2014 – *Беляков Б.В.* Звездный путь «Прогресса». Самара, 2014. 388 с. URL: <https://klex.ru/1kbz>.

Даньшина, Соловьева 2015 – *Даньшина В.В., Соловьева В.В.* Социальная ответственность промышленных предприятий в СССР // *Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика.* 2015. № 3. С. 69–72. URL: <https://vestnik.astu.org/ru/nauka/article/32903/view>.

Живая история «Моторостроителя»... 1999 – *Живая история «Моторостроителя»: Век двадцатый: сб. очерков* / под общ. ред. И.Л. Шитарева. Самара, 1999. 206 с.

Иванова 2011 – *Иванова Г.М.* На пороге «государства всеобщего благосостояния» Социальная политика в СССР (середина 1950-х – начало 1970-х годов). Москва, 2011. URL: https://statehistory.ru/books/G-M-Ivanova_Na-poroge-gosudarstva-vseobshchego-blagosostoyaniya-Sotsialnaya-politika-v-SSSR--seredina-1950-kh---nachalo-1970-kh-godov/ (дата обращения: 06.07.2024).

Кабалина, Сидорина 1999 – *Кабалина В.И., Сидорина Т.Ю.* Предприятие – город: трансформация социальной инфраструктуры в период реформ // *Мир России. Социология. Этнология.* 1999. Т. 8, № 1–2. С. 167–198. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39163218>. EDN: <https://www.elibrary.ru/rzekxp>.

Козлов 2013 – *Козлов И.В.* Благоустройство и развитие инженерной инфраструктуры жилых территорий силами предприятий авиационной промышленности Куйбышевской области в послевоенное десятилетие // *Известия Самарского научного центра Российской академии наук.* 2013. Т. 15, № 1. С. 114–118. URL: http://www.ssc.smr.ru/media/journals/izvestia/2013/2013_1_114_118.pdf.

Козлов 2011 – *Козлов И.В.* Реализация планов жилищного строительства в авиапромышленности СССР в послевоенное десятилетие (по материалам куйбышевских авиационных заводов) // *Известия Самарского научного центра Российской академии наук.* 2011. Т. 13, № 3 (2). С. 454–459. URL: http://www.ssc.smr.ru/media/journals/izvestia/2011/2011_3_454_459.pdf.

Коровин 2008 – *Коровин Н.Р.* Особенности индустриального развития России в 1930-е годы и их социальные последствия // *Вестник Ивановского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки.* 2008. № 4. С. 33–42. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-industrialnogo-razvitiya-rossii-v-1930-e-gody-i-ih-sotsialnye-posledstviya-1>; <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=12580051>. EDN: <https://www.elibrary.ru/kphnld>.

Моторостроители 1982 – *Моторостроители: к 70-летию Куйбышевского моторостроительного производственного объединения имени М.В. Фрунзе* / А.А. Эйман, Н.П. Палочкин, К.К. Рыков, П.Ф. Папазов. Куйбышев, 1982. 60 с.

Моторостроители 1992 – *Моторостроители: к 80-летию Самарского моторостроительного производственного объединения им. М.В. Фрунзе* / редкол.: И.Л. Шитарев [и др.]. Самара, 1992. 128 с.

Парамонов 2014 – *Парамонов В.Н.* Влияние ведомственных интересов на индустриальное развитие СССР // *Телескоп: Научный альманах. Специальный выпуск: Материалы Третьего историко-архивного форума «Память о прошлом – 2014», посвященного 95-летию Декрета СНК «Об изобретениях».* Самара, 2014. С. 81–96.

Шестаков 2006 – *Шестаков В.А.* Социально-экономическая политика советского государства в 50-е – середине 60-х годов. Москва, 2006. 296 с. URL: https://iriran.ru/sites/default/files/2024-03/SozEkonPolitikaKhrushcheva_Shestakov_2006.pdf.

Эпоха двигателей 2002 – *Эпоха двигателей: ОАО «Моторостроитель» – 90 лет* / авт.-сост. В. Пикуль; под общ. ред. Н. Ольшевской. Самара, 2002. 208 с. URL: [https://publ.lib.ru/ARCHIVES/_CLASSES/TEH_ENE/Epoha_dvigatelay.\(2002\).\[djv-fax\].zip](https://publ.lib.ru/ARCHIVES/_CLASSES/TEH_ENE/Epoha_dvigatelay.(2002).[djv-fax].zip).

References

- Belyakov 2014 – *Belyakov B.V.* (2014) The Star Trek of «Progress». Samara, 388 p. Available at: <https://klex.ru/1kbz>. (In Russ.)
- Danshina, Solovyova 2015 – *Danshina V.V., Solovyova V.V.* (2015) Social responsibility of industrial enterprises in the USSR. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*, no. 3, pp. 69–72. Available at: <https://vestnik.astu.org/ru/nauka/article/32903/view>. (In Russ.)
- The living history of «Motorostroitel» 1999 – *Shitarev I.L. (ed.)* (1999) The living history of «Motorostroitel»: Twentieth Century: Collection of essays. Samara, 206 p. (In Russ.)
- Ivanova 2011 – *Ivanova G.M.* (2011) On the threshold of the «welfare state» Social policy in the USSR (mid-1950-ies – early 1970-ies). Moscow. Available at: https://statehistory.ru/books/G-M--Ivanova_Na-porogegosudarstva-vseobshchego-blagosostoyaniya-Sotsialnaya-politika-v-SSSR--seredina-1950-kh---nacha1o-1970-kh-godov/ (accessed 06.09.2024). (In Russ.)
- Kabalina, Sidorina 1999 – *Kabalina V.I., Sidorina T.Yu.* (1999) Enterprise – city: transformation of social infrastructure in the period of reforms. *Universe of Russia. Sociology. Ethnology*, vol. 8, no. 1–2, pp. 167–198. Available at: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39163218>. EDN: <https://www.elibrary.ru/rzekxp>. (In Russ.)
- Kozlov 2013 – *Kozlov I.V.* (2013) Accomplishment and development of engineering infrastructure of residential areas by the aviation industry enterprises in Kuibyshev region during the post-war decade. *Izvestia of Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences*, vol. 15, no. 1, pp. 114–118. Available at: http://www.ssc.smr.ru/media/journals/izvestia/2013/2013_1_114_118.pdf. (In Russ.)
- Kozlov 2011 – *Kozlov I.V.* (2011) Realization of housing projects in the aviation industry during the post-war decade in the USSR (on the materials of Kuibyshev aviation factories). *Izvestia of Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences*, vol. 13, no. 3 (2), pp. 454–459. Available at: http://www.ssc.smr.ru/media/journals/izvestia/2011/2011_3_454_459.pdf. (In Russ.)
- Korovin 2008 – *Korovin N.R.* (2008) Features of Russia's industrial development in the 1930-ies and their social consequences. *Ivanovo State University Bulletin. Series: «The Humanities»*, no. 4, pp. 33–42. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-industrialnogo-razvitiya-rossii-v-1930-e-gody-i-ih-sotsialnye-posledstviya-1>; <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=12580051>. EDN: <https://www.elibrary.ru/kphnld>. (In Russ.)
- Krasavtseva 2023 – *Krasavtseva N.G.* The formation and development of legal regulation of public housing construction in the Soviet State in 1917–1977. Dissertation of the Candidate of Legal Sciences. Moscow. 2023. (In Russ.)
- Motor builders... 1982 – *Einman A.A., Palochkin N.P., Rykov K.K., Papazov P.F.* (1982) Motor builders: on the 70th anniversary of the Kuibyshev motor-building production association named after M.V. Frunze. Kuibyshev, 60 p. (In Russ.)
- Motor builders... 1992 – *Shitarev I.L. et al. (ed.)* (1992) Motor builders: on the 80th anniversary of the Samara motor-building production association named after M.V. Frunze. Samara, 128 p. (In Russ.)
- Paramonov 2014 – *Paramonov V.N.* (2014) The influence of departmental interests on the industrial development of the USSR. In: *Telescope: Scientific almanac. Special issue: Materials of the Third Historical and Archival Forum «Memory of the Past – 2014» dedicated to the 95th anniversary of the Decree of the Council of People's Commissars «On Inventions»*. Samara, pp. 81–96. (In Russ.)
- Shestakov 2006 – *Shestakov V.A.* (2006) Socio-economic policy of Soviet state in the 50-ies – mid 60-ies. Moscow, 296 p. Available at: https://irisan.ru/sites/default/files/2024-03/SozEkonPolitikaKhruscheva_Shestakov_2006.pdf. (In Russ.)
- Age of engines 2002 – *Pikul V.* (2002) Age of engines: JSC «Motorostroitel» – 90 years old; Olshevskaya N. (ed.). Samara, 208 p. Available at: [https://publ.lib.ru/ARCHIVES/_CLASSES/TEH_ENE/Epoha_dvigatelay.\(2002\).\[djv-fax\].zip](https://publ.lib.ru/ARCHIVES/_CLASSES/TEH_ENE/Epoha_dvigatelay.(2002).[djv-fax].zip). (In Russ.)