

Ефремов Евгений Андреевич

аспирант

Научный руководитель

Широков Олег Николаевич

д-р ист. наук, декан, заведующий кафедрой

ФГБОУ ВО «Чувашский государственный

университет им. И.Н. Ульянова»

г. Чебоксары, Чувашская Республика

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ КРАСНОЙ АРМИИ АВТОМОБИЛЬНЫМ
ТРАНСПОРТОМ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЫ 1941–1945 гг.**

Аннотация: в статье отражены довоенный и военный периоды в истории автомобилестроительной промышленности СССР, а также проанализированы данные по поставкам автомобильного транспорта от стран – союзниц в годы Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, СССР, Ленд-лиз, Великая Отечественная война, экономика, автомобильная промышленность.

Вторая мировая война – самая кровопролитная и разрушительная война в истории, начавшаяся 1 сентября 1939 г. и закончившаяся 2 сентября 1945 г., то есть 75 лет назад. Для нашей же страны самым важным и значительным периодом этой войны является Великая Отечественная Война, начавшаяся 22 июня 1941 г. с вторжения немецко-фашистских войск на территорию Союза Советских Социалистических Республик. В западных источниках это направление называется «Восточным фронтом», в Германии – «Немецко-советской войной», однако всё это названия одного кровопролитного противостояния, пришедшего на плечи советского народа, и являвшегося важнейшим составным этапом Второй мировой войны. И советский народ сумел тогда отстоять свою свободу и независимость, нанеся нацистской Германии и её союзникам поражение, ознаменовавшееся завершением Великой Отечественной войны 9 мая 1945 г.

Однако многим известно высказывание «Победа ковалась в тылу». И оно действительно небезосновательно, ведь всё снаряжение для фронта производилось именно в тылу, куда не добралась война. На обеспечение фронта в военное время трудились целые промышленные отрасли. И одной из важных отраслей являлась автомобилестроительная.

На карте мира СССР как единое государство возникает 30 декабря 1922 г. И с момента своего возникновения это государство сразу начинает проводить множественные реформы, в том числе и создание целых отраслей экономики, не существовавших ранее в Российской Империи, либо же существовавших, но не в виде отраслей, а в виде отдельных предприятий. Такая ситуация была и с автомобилестроительной промышленностью.

В Российской Империи автомобильной промышленности не существовало как отрасли. С 1916 г. начали появляться отдельные заводы, занимавшиеся строительством автомобилей в единичных экземплярах, либо же сборкой иностранных автомобилей. Такими заводами были завод «Торгового дома Кузнецова, Рябушинских и Ко» и завод В.А. Лебедева. Эти заводы послужили началом для советской автомобильной промышленности. Первый завод был национализирован в 1918 г. и имел название АМО (Акционерное Московское Общество) [5]. Второй же завод также был национализирован в 1918 г. и получил название «Первый государственный авторемонтный завод» (он же 1-й ЯГАРЗ). В будущем эти два завода будут переименованы: АМО в 1931 г. станет называться ЗИС, а в 1956 – ЗИЛ, а ЯГАРЗ в 1933 г. получит название «Ярославский государственный автомобильный завод №3» или ЯГАЗ. Эти два завода и стали началом для автомобилестроительной промышленности в СССР.

В годы индустриализации в СССР было решено создать ещё один завод по производству автомобилей. Им должен был стать Нижегородский Автомобильный Завод (НАЗ). В 1929 г. ВСНХ СССР подписал договор с американской фирмой «Ford» на производство легковых автомобилей Ford-A и грузовых автомобилей Ford-AA. Однако пока сооружался НАЗ (1929–1932 гг.) было решено нала-

дить отвёрточную сборку автомобилей в Москве. Так в 1929–1930 гг. был сооружён завод, получивший название «Государственного автосборочного завода им. Коммунистического Интернационала Молодёжи» (КИМ) [6]. В дальнейшем этот завод станет известен как ЗМА, позднее АЗЛК или же «Москвич». Завод КИМ занимался сборкой автомобилей Ford-A и Ford-AA из американских комплектующих, а в последствии, с 1933 г., автомобилями ГАЗ-A и ГАЗ-AA, которые представляли собой переработанные советскими инженерами Ford-A и Ford-AA, собираемые из отечественных деталей.

Однако стоит вернуться к заводу НАЗ. 1 января 1932 г. завод вступил в строй и в этом же году с его конвейера сошёл полутонный грузовик НАЗ-AA. В октябре этого года Нижний Новгород был переименован в Горький, а соответственно и завод был переименован в ГАЗ. Несмотря на то, что первые автомобили изготавливались по американским чертежам, они всё равно имели ряд переработок, сделанных отечественными инженерами. Таким образом автомобиль ГАЗ-AA, выпускавшийся вплоть до 1938 г., породил целое семейство уникальных автомобилей, главным из которых стал ГАЗ-MM (он же «полуторка») – один из самых узнаваемых автомобилей этого периода. Выпускаемый с 1938 г. он стал одним из основных грузовых автомобилей, используемых в период Великой Отечественной Войны и, отчасти, её символом наряду с танком Т-34 и пулемётом ППШ. Отличался он от ГАЗ-AA не внешне, но внутренне: более мощный двигатель на 50 л.с., усиленная подвеска, новое рулевое управление и новый карданный вал. Этот автомобиль стал основным в армии Советского Союза периода Великой Отечественной Войны.

Теперь же нужно вспомнить про завод АМО, переименованный в 1931 г. в «1-й государственный автомобильный завод им. Иосифа Виссарионовича Сталина» (ЗИС). После гражданской войны на заводе началось опытное автостроение на заводе АМО в 1922/23 гг. В качестве основной модели было решено взять FIAT 15 Ter, который производился небольшой партией на заводе до революции. Однако в 1924 году на завод поступило правительственное задание по изготовлению первых советских грузовиков. Так в ночь на 1 ноября 1924 г. был собран

первый грузовик АМО Ф-15, разработанный на базе того самого FIAT 15 Ter, а 7 ноября колонна из 10 автомобилей прошла на параде по Красной площади [5] Вскоре состоялся автопробег, подтвердивший качество автомобиля, и с 1925 г. началось его серийное производство. В 1930 и 1931 автомобиль пережил две модернизации. Однако автомобиль имел очень высокую себестоимость. В рамках назревающей индустриализации было решено искать решение этого вопроса. В 1930 году для выпуска на АМО была закуплена лицензия на американский грузовик «Аутокар-5С» (Autocar-5S). Собранный из американских комплектов грузовик назывался АМО-2. После локализации в 1931 году и запуска конвейера (первого в СССР) он был переименован в АМО-3, а мощность его мотора была увеличена по сравнению с ранним образцом с 54 до 72 л. с. После модернизации в 1933 г. грузовик был переименован в ЗИС-5. В 1934 г., после завершения коренной реконструкции предприятия (до 100 000 автомобилей в год) этот легендарный в будущем грузовик пошёл в массовую серию. Суточный объём выпуска ЗИС-5 превысил 60 автомобилей. На базе ЗИС-5 были созданы 25 моделей и модификаций, из которых 19 пошли в серию. ЗИС-5 так же как и ГАЗ-ММ был одним из основных грузовиков Красной Армии в период ВОВ. Именно на него (а вернее на его трёхосную модификацию ЗИС-6) устанавливалась легендарный миномёт БМ-13, более известный как «Катюша».

Помимо этих трёх заводов существовал также ещё один. И пусть сегодня о нём знают лишь немногие, но он, так же, как и ГАЗ, ЗИС и АМО, играл важную роль в автомобилестроении СССР. Это Ярославский завод. В 1925 г. он начал производство грузовых автомобилей АМО Ф-15. В годы первой пятилетки на нём была произведена масштабная реконструкция и завод освоил производство самосвалов. В 1935 году им уже был выпущен десятитысячный грузовой автомобиль. Завод производил много тяжёлых (от 3 до 7 т.) грузовиков для гражданских и военных нужд: Я-3, Я-4, Я-5, ЯГ-3, ЯГ-4, ЯГ-5, ЯГ-6, ЯГ-10, ЯГ-12 [3] Однако самым важным для нас тут является грузовой автомобиль ЯГ-6, выпускавшийся с 1936 по 1943 годы. У страны была острая необходимость в производстве тяжёлых пятитонных грузовиков, поэтому Ярославский завод продолжал

выпуск ЯГ-6. Это был достаточно устаревший к тому времени грузовик (хотя его и пытались обновлять более сильными моторами), но тем не менее он справлялся со своей работой и завод обеспечивал страну пятитонными грузовыми автомобилями вплоть до 1943 года, когда был переориентирован на выпуск гусеничных артиллеристских тягачей.

Что же касается цифр, то согласно официальным данным, в 1928 г. в СССР была выпущена 671 единица автотранспорта, однако за 1940 год эта цифра составляет уже 145390 машин [7, стр. 1–2], что демонстрирует нам невероятные темпы развития этой отрасли в СССР. Из этого числа 65377 машин было выпущено на ГАЗе, 57337 на ЗИС, 2270 машин было выпущено на Ярославском заводе и ещё 20250 было собрано на Ростовском автосборочном заводе. Исходя из этих цифр можно сказать, что основу автопарка составляли автомобили марки ГАЗ и ЗИС, производившие большую часть автомобилей, как легковых, так и грузовых.

Таким образом можно наблюдать, что советское автомобилестроение к началу войны было достаточно мощной отраслью, представленной несколькими заводами и обширным модельным рядом грузовых автомобилей, обеспечивающих снабжение и транспортировку людей и грузов в Красной Армии во время Великой Отечественной войны.

22 июня 1941 г. Третий рейх объявил войну СССР и гитлеровские войска вторглись на территорию советского государства. Началась Великая Отечественная война. И началась она с довольно крупных потерь и затяжного отступления. В начале декабря 1941 г немецкие войска находились уже под Москвой, в которой на тот момент находилось два автомобильных завода: КИМ, переориентированный в военное время на производство военной продукции, и ЗИС, являвшимся вторым по величине автозаводом на тот период времени. Касательно последнего руководство страны приняло решение об эвакуации мощностей завода и его уничтожении в Москве. Эвакуироваться ЗИС начал по частям в Ульяновск, Челябинск, Шадринск и Миасс. Из эвакуированных производственных цехов

ЗИСа были в дальнейшем построены такие заводы как УАЗ, Шадринский автоагрегатный завод и УралАЗ («Урал»). На этих мощностях в том числе, в годы войны производились автомобили ЗИС.

Ярославский завод в 1943 г. выпустил последние 30 автомобилей ЯГ-6, после чего был переориентирован на производство гусеничных тягачей. Завод не был эвакуирован и выпускал в годы войны артиллерийские тягачи Я-11 и Я-12. Более того в период с 1943 по 1947 г. на заводе был спроектирован и разработан автомобиль ЯАЗ-200, в будущем выпускавшийся на Минском автомобильном заводе под названием МАЗ-200. Всего за годы войны заводом было выпущено 2382 машины.

Важной частью автомобильной промышленности СССР и, фактически, её основой и опорой оставался на протяжении всей войны Горьковский автомобильный завод. Он находился в отдалении от линии фронта, поэтому на протяжении всей войны занимался производством техники на нужды армии. Так к началу войны на заводе был выпущен первый советский внедорожник ГАЗ-64. Также продолжался выпуск полупроходов ГАЗ-ММ, легковых штабных автомобилей ГАЗ-61 (и в частности ГАЗ-61–73 – первый в мире полноприводный легковой автомобиль с кузовом седан). Помимо автомобилей, завод также выпускал танки (Т-60, Т-70 и Т-80), САУ (СУ-76) и бронемшины (БА-64). Однако не смотря на некоторое отдаление от линии фронта, город Горький часто подвергался немецким бомбардировкам. В том числе активным бомбардировкам подвергался и сам завод ГАЗ. В июне 1943 г. за месяц завод подвергся бомбардировкам 7 раз. Повреждения получили более 50 цехов, поточное производство было прервано. Однако рабочим удалось восстановить завод за 100 дней, работая сверх нормы по 18–19 часов в сутки. За годы войны в общей сложности Горьковский завод выпустил 176221 машину [7, с. 17].

Завод им. Сталина в годы войны развернул массовое производство на своих производственных мощностях. Помимо основных цехов, оставшихся в Москве, так и не взятой немецкими войсками, было развёрнуто производство на эвакуированных мощностях в Челябинске, Миассе, Шадринске и Ульяновске. На всех

этих мощностях производился трёхтонный грузовик ЗИС-5, а также множество его модификаций, таких как ЗИС-5В (упрощённая военная модификация), ЗИС-6 (шестиколёсный 4-тонный грузовик, на который устанавливались «Катюши»), ЗИС-14 (удлинённое шасси специального назначения), ЗИС-15 (модернизированная версия ЗИС-5), ЗИС-22/22М (прототипы полугусеничных грузовиков) и ЗИС-42/42М (модернизированные версии ЗИС-22/22М). За всё время войны на всех своих мощностях ЗИС выпустил 166528 автомобиля [7, с. 17].

В общей сложности за годы войны советскими предприятиями автомобилестроительной промышленности было выпущено 343486 автомобилей [7, с. 2], из которых 313184 были грузовыми [7, с. 4]. По сравнению с довоенными годами заметно падение производства, так как только за 1938–1939 годы в СССР было выпущено 412801 автомобиль [7, с. 1]. Впрочем, это падение диктуется полной разрухой в стране и промышленности в частности по причине ведения военных действий на территории государства. Однако выйти на довоенные темпы производства в этой отрасли страна сможет только к 1947–1948 гг.

Однако, как показывала практика, своих мощностей стране действительно не хватало. Огромная часть предприятий была либо разрушена в первые годы войны, либо эвакуирована, что тоже накладывало определённые трудности. Более того, в стране ощущалась заметная нехватка ресурсов, ибо их с невероятной скоростью «съедала» война. Всё это не могло не привести к резкому падению темпов производства и, как следствию, отсутствию возможности обеспечивать себя всем необходимым в полной мере. Чувствовалась нехватка практически всех товаров.

Своеобразной рукой помощи в этой ситуации стала помощь стран-союзниц по антигитлеровской коалиции, в частности Великобритании с её доминионами и Соединённых Штатов Америки. С 1 октября 1941 г. был подписан договор с США и, по сути, с этого времени (хотя документально только в ноябре) СССР вступил в программу Ленд-лиза. По этой программе в СССР начал получать от США огромное множество товаров, необходимых стране в период войны. Список этих товаров действительно огромен, ибо по ленд-лизу в страну поставлялось

не только вооружение и техника, но и продовольствие с товарами широкого потребления.

Также, кроме США у СССР был ещё один союзник, также поставлявший товары в СССР. Этим союзником была Великобритания, которая также поставляла множество жизненно необходимых в условиях войны товаров в Советский Союз. И хотя поставки из Великобритании были значительно меньше, чем поставки из Соединённых Штатов, всё равно необходимо упомянуть о помощи, полученной советским народом от Соединённого Королевства.

Вместе с тем, наряду с поставками массы товаров, СССР от стран-союзниц получал также и грузовой автотранспорт. Всего за 1941–1945 гг. в Советский Союз было завезено 367168 грузовых автомобилей, из которых 360980 машин было завезено из США и 6188 было завезено из Великобритании и Канады[1] Поставлялись из США автомобили таких известных марок как Студебеккер, Харвестер, Дженерал Моторс, ДМС, Форд, Шевроле, Додж и другие. Как я уже говорил ранее, сам СССР за эти же годы выпустил 313184 грузовых автомобиля. Таким образом, мы можем видеть, что импортные автомобили в годы войны занимали ~54% всего автопарка новых грузовых автомобилей в Красной Армии. То есть чуть более половины грузового автопарка было поставлено странами-союзницами.

Эта цифра действительно колоссальная и значимая, заставляющая понять важность поставок по Ленд-лизу для СССР. Однако есть один нюанс. Дело в том, что из всех 367168, ввезённых в СССР с 1941 по 1945 г., 239297 машин (или 65% от всего завезённого грузового транспорта) было завезено только в 1944–1945 гг. уже под конец войны [1] Причём это процент по общим поставкам: у США и Великобритании мы видим две разные ситуации. США поставляет за 1944–1945 гг. в СССР 238586 грузовых автомобилей, что составляет 66% от всех поставок грузового автотранспорта из США в СССР за годы войны. Великобритания же за 1944–1945 гг. поставляет в СССР 711 грузовиков, что в процентном выражении составляет 11,5% от общих поставок (4988 грузовиков или 80% поставок было предоставлено Великобританией в 1942–1943 гг., тогда, когда эти

поставки действительно были нужны СССР). Кто-то связывает это с тем, что у стран-союзниц не было транспорта, позволяющего транспортировать в СССР крупные объёмы грузов, кто-то видит в этом политическую подоплёку. Вероятнее всего Соединённым Штатам действительно было выгодно отправить 66% поставок в 1944–1945 гг., так как по условиям ленд-лиза утраченные, использованные и уничтоженные в ходе войны поставленные материалы не подлежали оплате, а пригодное для использования оборудование либо оплачивалось, либо возвращалось по требованию американской стороны в США. Таким образом Америка могла получить дополнительную прибыль с поставок техники и других товаров.

Подводя итоги этой работы, можно отметить, что в предвоенное время СССР развил практически с нуля целую отрасль промышленности – автомобилестроение. И эта отрасль накануне войны действительно показывала свою мощь. Она была готова к войне. Однако с началом военных действий эта отрасль, как и многие другие, столкнулась с колоссальными трудностями: разрушение предприятий, их эвакуация, нехватка материальных и трудовых ресурсов и т. д. Всё это не могло не сказаться на производстве. Однако страна действительно изо всех сил старалась обеспечить себя и, в частности, фронт необходимой техникой. И во многом у неё это получалось.

Ленд-лиз же являлся действительно важной и крупной помощью для армии и предприятий автомобилестроения в этой области. Однако он во многом преследовал не только цели взаимопомощи, сколько определённые политические цели. Страны-союзницы поддерживали СССР постольку, поскольку им это было выгодно. Однако даже несмотря на это, нужно отметить, что без помощи союзников война действительно могла бы затянуться. Может и не на долго, но каждый день войны стоил множества жизней. Можно долго разглагольствовать о том, что, если бы союзники активнее поставляли технику, война бы закончилась раньше, или если бы они вовсе её не поставляли, война закончилась бы позже. Однако верным, на наш взгляд, будет следующее: война закончилась тогда, когда

она закончилась, благодаря самоотверженным и решающим действиям Союза Советских Социалистических Республик при содействии стран-союзниц.

Список литературы

1. Внешняя торговля Союза ССР за период с 22-VI-1941 г. по 31-XII-1945 г. (Статистический справочник по данным оперативного учета). – М., 1946.
2. Дашко Д. Советские грузовики 1919–1945 / Д. Дашко. – М.: Автомобильный архивный фонд, 2015.
3. Канунников С.В. Отечественные легковые автомобили. 1896–2000 гг. / С.В. Канунников. – М.: За рулём, 2007. – С. 148. EDN QNUOUB
4. Моремход «Автотранспорт СССР часть 1» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moremhod.info/index.php/library-menu/34-strana-kotoroj-bolshe-net/233-avtotransport-sssr> (дата обращения: 24.08.2023).
5. Официальный сайт завода ЗИЛ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: web.archive.org/web/20200124031122/http://www.amo-zil.ru/about/history (дата обращения: 24.08.2023).
6. Официальный сайт завода Москвич [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.azlk.ru/history.html> (дата обращения: 24.08.2023).
7. РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 33. – Д. 1942. – Л. 1–18.