



**НАУЧНАЯ СТАТЬЯ**

УДК 94(47).084

Дата поступления: 11.04.2022  
рецензирования: 21.05.2022  
принятия: 28.08.2022

## Причины и последствия превалирования грузового автомобилестроения в советской автоиндустрии первой половины XX столетия

**Е.Ю. Прокофьева**

Самарский государственный технический университет, г. Самара, Российская Федерация  
E-mail: eypro@yandex.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0896-7462>

**Аннотация:** Особенность развития отечественного автомобилестроения до 70-х гг. XX века заключалась в значительном превалировании количества выпускаемых грузовых автомобилей над числом производимых легковых, что не соответствовало общемировому вектору развития автомобильной индустрии. В настоящей статье анализируются истоки и последствия данного явления с привлечением корпуса преимущественно статистических источников российского и зарубежного происхождения. В качестве фундаментальных факторов, обусловивших специфику стратегии российского автомобилестроения, автор выделяет социалистический фундамент политического устройства государства и ориентир на развитие тяжелой промышленности в экономической сфере. Сравнивая объемы грузооборота железнодорожного, речного и автомобильного транспорта, протяженность путей сообщения разных типов как внутри СССР, так и с соответствующими показателями зарубежных государств, исследователь фиксирует особенности российской транспортной системы, детерминировавшие сдерживание развития автомобилестроения в СССР в целом и легковой автоиндустрии в частности. В ряду социальных явлений, препятствовавших в СССР массовому распространению легкового автомобиля, в работе называются бедность и сопутствующий ей низкий уровень образования населения, что не позволяло сформировать в стране потребителя продукции легковой автоиндустрии. На основании данных отечественных и зарубежных источников делается вывод об устойчивости, закономерности и обоснованности тенденции преобладания выпуска грузовых автомобилей над легковыми в экономическом развитии страны в сравнении с общеевропейскими. Как результат данной отраслевой стратегии отмечается вклад грузового автомобилестроения в числе прочего в индустриальный прорыв СССР в 30-е гг. и победу над фашистскими Германией и Японией в 1941–1945 гг., а также комплекс разнохарактерных явлений, проявившихся в различных сферах социальной и экономической жизни Советского Союза. Смена соотношения выпускаемых грузовых и легковых автомобилей в пользу последних, с точки зрения исследователя, произошла в 70-е гг. XX столетия в результате победы в межпартийной борьбе концепции «мирного сосуществования». Использование новых данных позволило автору выявить влияние политических процессов в советском социалистическом государстве на стратегию развития одной из ключевых отраслей экономики – автоиндустрии.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность; СССР; стратегия отраслевого развития; грузовой автомобиль; легковой автомобиль; динамика промышленного производства.

**Цитирование.** Прокофьева Е.Ю. Причины и последствия превалирования грузового автомобилестроения в советской автоиндустрии первой половины XX столетия // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. 2022. Т. 28, № 3. С. 28–39. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2022-28-3-28-39>.

**Информация о конфликте интересов:** автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

© Прокофьева Е.Ю., 2022

Елена Юрьевна Прокофьева – доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры «Философия и социально-гуманитарные науки», начальник управления по работе с иностранными обучающимися, Самарский государственный технический университет, 443100, Российская Федерация, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244.

**SCIENTIFIC ARTICLE**

Submitted: 11.04.2022  
Revised: 21.05.2022  
Accepted: 28.08.2022

## Causes and consequences of truck production predominance in the Soviet automotive industry in the first half of the XX century

**E.Yu. Prokofeva**

Samara State Technical University, Samara, Russian Federation  
E-mail: eypro@yandex.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0896-7462>

**Abstract:** A significant predominance of the number of produced trucks over the number of passenger cars was a feature of domestic automotive industry development until the 70-ies of the XX century. This fact did not correspond to the global vector of automotive industry development. The paper analyses the causes and consequences of this phenomenon by involving mainly a corpus of statistical sources of Russian and foreign origin. The socialist foundation of the political structure of the state and the focus on the development of heavy industry in the economy are identified as the fundamental

factors that determined the specifics of Russian automotive industry strategy. By comparing the volumes of freight turnover of railway, river and road transport, the length of communication routes of various types both within the USSR and with the corresponding indicators of foreign countries, the author picks out the features of the Russian transport system that determined the containment of the USSR automotive industry development as a whole and the passenger car industry in particular. The paper denotes poverty and low level of education going with it to be among the social phenomena that prevented the mass distribution of passenger cars in the USSR and did not allow to form consumers of passenger car industry products in the country. Based on domestic and foreign data sources, the article concludes about the stability, regularity and validity of the predominance of produced trucks over passenger cars in the economic development of the country in comparison with the pan-European ones. It is noted that among others the result of this sectoral strategy is the contribution of truck production to the industrial breakthrough of the USSR in the 30-ies and the victory over Nazi Germany and Japan in 1941–1945 as well as a complex of diverse phenomena that exhibited in various sectors of social and economic life of the Soviet Union. The author claims that the change in the ratio of manufactured trucks and passenger cars in favour of the latter occurred in the 70-ies of the XX century as a result of the victory in the inter-party struggle of the concept of ‘peaceful coexistence’. The use of new data allowed the author to identify the influence of politics in the Soviet socialist state on the development strategy of the automotive industry as one of the key sectors of the economy.

**Key words:** automotive industry; USSR; strategy of industrial development; truck; passenger car; dynamics of automotive industry.

**Citation.** Prokofeva E. Yu. Causes and consequences of truck production predominance in the Soviet automotive industry in the first half of the XX century. *Vestnik Samarskogo universiteta. Istorii, pedagogika, filologiya = Vestnik of Samara University. History, pedagogics, philology*, 2022, vol. 28, no. 3, pp. 28–39. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2022-28-3-28-39>. (In Russ.)

**Information on the conflict of interests:** author declares no conflict of interest.

© Prokofeva E. Yu., 2022

Elena Yu. Prokofeva – Doctor of Historical Sciences, associate professor, professor of the Department «Philosophy and Social Sciences and Humanities», head of Department for Work with Foreign Students, Samara State Technical University, 244, Molodogvardeyskaya Street, Samara, 443100, Russian Federation.

### Введение

Поводом к написанию этого небольшого исследования явилось некоторое недоумение и даже удивление, высказанное в частной беседе, доктором наук, профессором университета Комплутенсе (Complutense, Королевство Испания) Еленой

Кристиной Сан Роман Лопец (Elena Cristina San Román López), специалистом в области истории европейского и испанского автомобилестроения [*San Román López 1995 a; San Román López 1995 b*], по поводу соотношения производимых в Советском Союзе легковых и грузовых автомобилей (табл. 1.)

Таблица 1

### Динамика производства автомобилей в Российской империи и СССР, 1913–1974 гг.

Table 1

#### Dynamics of car production in the Russian Empire and the USSR, 1913–1974

	1913	1924	1928	1932	1937	1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1971	1972	1973	1974
Автомобили – всего, тыс. шт.	0,1	0,01	0,84	23,88	199,9	145,4	74,7	362,9	445,3	523,6	616,3	916,1	1142,6	1378,8	1602,2	1846,3
в том числе: грузовые	–	0,01	0,74	23,75	180,3	136,0	68,5	294,4	328,1	362,0	379,6	524,5	564,3	596,8	629,5	666,3
легковые	0,1	–	0,05	0,03	18,3	5,5	5,0	64,6	107,8	138,8	201,2	344,2	529,0	730,1	916,7	1119,4
Соотношение количества выпущенных грузовых автомобилей к количеству выпущенных легковых автомобилей	–	–	14,8	791,7	9,8	24,7	13,7	4,6	3,1	2,608	1,9	1,5	1,1	0,8	0,7	0,6
Автобусы	–	–	0,05	0,1	1,3	3,9	1,1	3,9	9,4	22,8	35,5	47,4	49,3	51,9	56,0	60,6

Составлено по: Промышленность СССР. Статистический сборник. Москва: Финансы и статистика, 1988. С. 22–23; Народное хозяйство СССР в 1974 г. Статистический ежегодник. Москва: Статистика, 1975. С. 184–185.

Таблица 2

## Производство автотранспортных средств (1923–1950) [López Carillo 1996] (в тыс. шт.)

Table 2

## Motor vehicle manufacturing (1923–1950) [López Carillo 1996] (in thousand pieces)

Годы	Легковые автомобили						Грузовые автомобили					Всего						
	Великобритания	Германия	Франция	Италия	Европа всего	США	Великобритания	Германия	Франция	Италия	Европа всего	США	Великобритания	Германия	Франция	Италия	Европа всего	США
1923	71	31	–	–	–	3625	24	9	–	–	–	409	95	40	110	–	–	4034
1924	117	36	–	–	–	3186	30	20	–	–	–	417	147	56	145	37	385	3603
1925	132	48	–	–	–	3735	35	21	–	–	–	531	167	69	177	40	453	4266
1926	154	36	–	–	–	3784	44	14	–	–	–	517	198	50	192	55	495	4301
1927	165	91	–	–	–	2936	47	31	–	–	–	465	212	122	191	65	590	3401
1928	165	108	–	–	–	3816	47	39	–	–	–	543	212	147	223	55	637	4359
1929	182	117	211	–	–	4587	57	39	42	–	–	771	239	156	253	54	702	5358
1930	170	61	193	–	–	2785	67	10	37	–	–	571	237	71	230	43	581	3356
1931	159	56	167	22	404	1973	67	10	34	4	115	417	226	66	201	26	519	2390
1932	171	44	136	25	476	1136	62	8	27	4	101	235	233	52	163	29	577	1371
1933	221	85	159	36	501	1573	65	11	30	4	110	347	286	96	189	40	611	1920
1934	257	147	157	41	601	2178	86	27	24	4	141	575	343	174	181	45	742	2753
1935	312	201	143	41	697	3252	92	42	22	7	163	695	404	243	165	48	860	3947
1936	354	220	180	36	790	3669	108	51	24	9	192	785	462	271	204	45	982	4454
1937	390	264	177	62	893	3916	118	64	24	10	216	893	508	328	201	72	1109	4809
1938	341	277	200	59	877	2001	104	65	27	8	204	488	445	342	227	67	1081	2489
1946	219	10	30	11	270	2149	149	14	66	18	247	941	368	24	96	29	517	3090
1947	287	9	66	25	387	3558	158	14	71	18	261	1240	445	23	137	43	648	4789
1948	335	30	100	44	509	3909	177	31	98	16	322	1376	512	61	198	60	831	5285
1949	412	104	188	65	769	5120	218	58	98	21	395	1134	630	162	286	86	1164	6254
1950	522	216	257	101	1096	6666	263	90	100	27	480	1337	785	306	357	128	1576	8003

Данные советской статистики убедительно свидетельствуют о существенном преобладании выпуска грузовых транспортных средств над легковыми, что никогда ранее не являлось предметом дискуссии или обсуждения ни в широких исторических кругах, ни в кругу специалистов истории отечественного автомобилестроения.

В то же время сведения испанского историка Хосе Мариа Лопец Карийо (José María López Carillo), приведенные в его работе «Истоки автомобильной индустрии Испании и интервенция INI посредством ENASA» со ссылкой на монографию историка экономики университета Комплутенсе Хуана Эрнандеса Андреу (Juan Hernández Andreu) «Испания и кризис 1929» [Hernández 1986] в исследуемый и, выходя за установленные нами хронологические рамки, в последующие периоды, демонстрировали диаметрально противоположную картину, свидетельствующую о явном предпочтении, оказанном автопроизводителями легковому автомобилю (табл. 2).

Некая закрытость для мирового сообщества сведений об исторических процессах, происходивших в Советском Союзе, обусловленная языковым барьером, несходством принципов статистического учета, разным уровнем цифровизации и, соответственно, доступности как архивных материалов, так и работ российских исследователей, привела к необходимости прояснения данного расхождения и объяснению истоков столь отличного от мировых тенденций пути развития советской автоиндустрии.

### Ход исследования

Российское автомобилестроение в процессе своей эволюции прошло несколько этапов:

1896–1924 гг. – единичное производство автомобилей;

1924–1932 гг. – серийное производство грузовых автомобилей;

1932–1970 гг. – массовое производство грузовых и серийное производство легковых автомобилей;

1970–1991 гг. – массовое производство грузовых и легковых автомобилей [Развитие автомобильной промышленности 1976; Прокофьева 2010].

Превалирование грузового автомобилестроения над легковым в СССР являлось закономерным в силу ряда причин. В качестве ключевой можно выделить философско-идеологические принципы государства рабочих и крестьян. Они были зафиксированы в 1918 г. в «Декларации прав трудящегося и эксплуатируемого народа», составившей первый раздел первой Конституции Российской Социалистической Федеративной Советской Республики<sup>1</sup>. Основной закон Союза Советских Социалистических Республик, утвержденный постановлением Чрезвычайного VIII Съезда Советов Союза Советских Социалистических Республик 5 декабря 1936 г., детально закрепил положения социализма в части права собственности, выделив

ее основные формы: государственную и колхозно-кооперативную<sup>2</sup>. В виде исключения для мелко-частного крестьянского хозяйства выделялась личная собственность граждан «на их трудовые доходы и сбережения, на жилой дом и подсобное домашнее хозяйство, на предметы домашнего хозяйства и обихода, на предметы личного потребления и удобства, равно как право наследования личной собственности граждан»<sup>3</sup>. Личный автомобиль олицетворял принадлежность к классу эксплуататоров, являл собой предмет роскоши и, соответственно, мог принадлежать советскому гражданину в исключительных случаях.

Экономическая модель советского государства первой половины XX столетия также не предполагала развития легкового автомобилестроения. С середины 20-х годов XX в. советское правительство осуществляло реализацию концепции И.В. Сталина о возможности построения социализма в одной, отдельно взятой стране, что подразумевало ускоренную индустриализацию, укрепление обороноспособности и обеспечение независимого от внешних факторов экономического развития страны. Теоретические положения о веществе в партийных и правительственных документах. 3 ноября 1926 г. резолюцией XV конференции ВКП(б) «О хозяйственном положении страны и задачах партии» была зафиксирована задача ускоренного индустриального развития: «Необходимо стремиться к тому, чтобы в относительно минимальный исторический срок нагнать, а затем и превзойти уровень индустриального развития передовых капиталистических стран. Успешное осуществление этого зависит от темпа накопления в народном хозяйстве и от тех ресурсов, которые оно сможет выделить для разрешения задачи индустриализации»<sup>4</sup>. В резолюции XVI конференции ВКП(б) «О пятилетнем плане развития народного хозяйства» 29 апреля 1929 г. обосновывались и определялись показатели темпов экономического роста<sup>5</sup>, а также назывались сами объекты промышленного строительства: «...г) По электростроительству план предусматривает строительство 42 районных электроцентралей (Днепровская гидростанция, Свирская гидростанция, электростанция на торфе на М. Вишере, на подмосковном угле в Бобриках, Зуевская в Донбассе и т. д. и т. п.). Это огромное строительство должно увеличить количество производимой электроэнергии с 5 млрд кВт-ч до 22 млрд кВт-ч в конце пятилетия. По черной металлургии предполагается строительство новых мощных металлургических заводов (Магнитогорского, Тельбесского, Днепровского, Криворожского и т. д.). Строительство новых заводов и реконструкция действующих должны довести продукцию чугуна с 3,5 млн до 10 млн т в 1932/33 г. По каменному углю проектируется мощное шахтное строительство как в Донбассе, так и на Урале, в Кузбассе и Подмосковном бассейне, причем добыча каменного угля с 35 млн т в 1927/28 г. должна быть доведена до 75 млн т в 1932/33 г.

Реконструкция и строительство новых заводов в области машиностроения (автомобильный завод, тракторные заводы в Сталинграде и на Урале, Свердловский завод тяжелого машиностроения, Ростовский завод сельскохозяйственного машиностроения, инструментальные заводы и т. д. и т. п.) дают возможность наметить возрастание валовой продукции машиностроительной промышленности в 3,5 раза, а продукции сельскохозяйственного машиностроения – в 4 раза. По химической промышленности намечается строительство химических комбинатов (Березниковского, Московского на егорьевских фосфоритах, в Донбассе и т. д.), причем производство химических удобрений в 1932/33 г. доводится до 8 с лишним млн т против 175 тыс. т в 1927/28 г.»<sup>6</sup>.

Данный объем строительных работ в обозначенные сроки был бы невозможен без грузовой автомобильной техники. В связи с этим до утверждения плана пятилетнего развития 04.03.1929 приказом ВСНХ СССР № 498 было принято решение о строительстве автомобильного завода с выпуском 100 тыс. машин в год при двусменном

режиме работы. 06.04.1929 постановлением Президиума ВСНХ СССР (протокол № 17 заседания президиума ВСНХ СССР) было определено место строительства завода – около Нижнего Новгорода (с 1932 по 1990 г. – город Горький)<sup>7</sup>. Тем самым был дан старт развитию массового грузового автомобилестроения. 01.01.1932 Нижегородский автомобильный завод им. В.М. Молотова вступил в строй действующих предприятий Советского Союза<sup>8</sup>, и СССР вскоре достиг уровня массового производства в сфере грузового автомобилестроения.

Следующим фактором, сдерживавшим развитие автомобилестроения в СССР в целом, являлось долгое преобладание в объемах грузооборота железнодорожного и речного транспорта в сравнении с другими видами грузоперевозок (табл. 3).

Рентабельность и востребованность железнодорожных грузоперевозок объяснялись как климатическими (высокая роль сезонных климатических изменений при эксплуатации различных типов путей) и географическими (масштаб территорий) особенностями России, так и более развитой сетью железных дорог (см. табл. 4).

Таблица 3

### Грузооборот всех видов транспорта в Российской империи и СССР (млрд т/км)

Table 3

#### Freight turnover of all types of transport in the Russian Empire and the USSR (billion ton-kilometers)

Наименование	1913	1928	1932	1937	1940	1945	1950	1952
Грузооборот всех видов транспорта, в том числе	115,	118,8	215,4	430,6	483,5	371,9	708,1	871,3
железнодорожного	65,7	93,4	169,3	354,8	415,0	314,0	602,3	741,3
речного (включая малые реки и ГУСМП – Главное управление Северного морского пути)	28,9	15,9	24,9	33,1	35,9	18,6	45,9	57,9
морского (включая ГУСМП)	20,3	9,3	20,1	36,8	23,7	34,2	39,7	44,3
автомобильного	0,1	0,2	1,1	5,9	8,9	5,0	20,1	27,6
воздушного	–	0,0	0,001	0,02	0,02	0,06	0,14	0,20

Составлено по: Промышленность СССР. Статистический сборник. Москва: Государственное статистическое издательство, 1957. С. 137.

Таблица 4

### Протяженность путей сообщения различных типов в Российской империи и СССР

Table 4

#### Length of communication lines of various types in the Russian Empire and the USSR

Наименование	Единица измерения	1913	1928	1932	1937	1940	1945	1950	1952
Площадь государства	тыс. км <sup>2</sup>	21800,3 <sup>9</sup>	21673,9			22370,2			
Эксплуатационная длина железных дорог на конец года	тыс. км	58,5	76,9	81,8	84,9	105,3	112,9	116,9	118,6
Протяженность эксплуатируемых судоходных речных путей	тыс. км	64,6	71,6	84,0	101,9	107,4	114,4	119,8	133,4
Протяженность дорог с твердым покрытием	тыс. км	24,3	32,0	44,5	83,9	143,4	155,3	177,3	190,5

Составлено по: Промышленность СССР. Статистический сборник. Москва: Государственное статистическое издательство, 1957. С. 128–140.

Как свидетельствуют приведенные выше в таблице 4 статистические данные, только к 40-м годам XX столетия протяженность дорог с твердым покрытием превысила эксплуатационную длину железнодорожных путей. При этом мировая транспортная система в обозначенный период развивалась в другой логике, логике преобладания протяженности автомобильных дорог и грузооборота автомобильного транспорта над железнодорожным и речным, а также значительно более высокого уровня покрытия сетью автомобильных и железных дорог площади государства.

К примеру, в 1913 г. железнодорожная сеть США равнялась 402 тыс. км, что составляло 38 % железнодорожной сети всего капиталистического мира, в 1916 г. – 408,8 тыс. км, в 1940 г. – 376 тыс. км, в 1942 г. – 368 тыс. км. Общая протяженность автомобильных дорог США в 1941 г. соответствовала 5,5 млн км, протяженность судоходных рек – 49,6 тыс. км, каналов – 2,8 тыс. км<sup>10</sup>.

В Германии протяженность железных дорог в 1913 г. составляла 63 378 км, в 1937 г. – 67 500 км. Грузооборот государственного железнодорожного транспорта в 1938 г. был равен 78 млрд т/км против 67 млрд т/км в 1913 г. (в старых границах). В 1936 г. железные дороги Германии перевезли 61,2 млрд т/км против 57,3 млрд т/км в 1913 г. (в тех же границах). Таким образом, грузооборот железных дорог Германии в границах 1937 г. возрос за период 1913–1936 гг. на 6,8 % [Вишневу 1940, с. 125].

Общая длина судоходных рек и каналов Германии в указанные хронологические рамки составляла около 11 тыс. км, во Франции – 12 тыс., в Англии – 6 тыс. км [Вишневу 1940, с. 127].

Дорожная сеть Германии насчитывала около 360 тыс. км проезжих дорог, в том числе около 150 тыс. км шоссе [Вишневу 1940, с. 131].

Только грузооборот дорог Испании развивался в сходных с российскими пропорциях, с превалированием доли железнодорожных перевозок. В 1929–1930 гг. грузооборот железных дорог государства составлял 5,4 млрд т/км, автомобильных – 1,8 млрд т/км; в 1948 г. железных – 5,5 млрд т/км, автомобильных – 1,3 млрд т/км [Escario, Pino 1951]. При этом соотношение протяженности автомобильных и железных дорог, а также степень развитости дорожной сети оставались в русле традиционных мировых тенденций.

Эта разница в уровне развития транспортной сети фиксировалась и современниками. Так, в статистическом сборнике «Народный доход СССР» 1939 г. отмечалось: «Несмотря на огромное увеличение сети железных дорог за время советской власти (на 50 %), она еще очень редкая по сравнению с такими капиталистическими странами, как США, Англия, Германия и др. На каждые 100 км<sup>2</sup> территории приходится железных дорог в США 4,6 км, Германии – 12,4 км. В СССР в 1932 г. приходилось 0,38 км ж/д путей на 100 км<sup>2</sup> территории (против 0,27 км в 1913 г.) [Народный доход СССР 1939, с. 230].

Отсутствие потребителя легкового автомобиля – еще одна социально-экономическая особенность Советского Союза 20–30-х гг., не позволявшая развивать легковое автомобилестроение параллельно грузовому. Страна не обладала достаточным уровнем благосостояния и образования населения для массовой эксплуатации легкового автомобильного транспорта.

Таблица 5

## Протяженность путей сообщения различных типов в Испании

Table 5

## Length of different types of lines of communication in Spain

Наименование	Единица измерения	1913	1928	1932	1937	1940	1945	1950	1952
Площадь государства	тыс. км <sup>2</sup>	1912 505,2	503	504,9			506,5	506,9	503,5
Протяженность железных дорог	тыс. км	15,5	16,9	17,2		17,4	17,9	18,0	18,1
Протяженность дорог с твердым покрытием	тыс. км	57,1	77,4	92,8	112,5	114,9	116,7	116,7	115,4

*Составлено по:* Extensión superficial, absoluta y relativa, de las provincias de España. Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística. Anuario, 1912. P. 1/1. Extensión superficial media de los Ayuntamientos, por provincia. Superficie de los grupos en que se clasifican las provincias de España por su situación. Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística. Anuario. 1928. P. 4. Extensión superficial, absoluta y relativa, de las provincias de España. Extensión superficial, absoluta y relativa, de las provincias de España. Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística. Anuario 1932–1933. P.4. Superficie de los grupos en que se clasifican las provincias de España por su situación. Extensión superficial de España, por regiones. Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística. Anuario 1944–1945. P. 8. Superficie de los grupos en que se clasifican las provincias de España por su situación. Superficie de los grupos en que se clasifican las provincias de España por su situación. Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística. Anuario, 1950. P. 11. Superficie de los grupos en que se clasifican las provincias de España por su situación Superficie de los grupos en que se clasifican las provincias de España por su situación Anuario 1952 Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística 1/1, C. 15. URL: <https://www.ine.es/inebaseweb/libros.do?tnp=25687#> 21.07.2021. Transportes y comunicaciones. La evolución de la red ferroviaria, 1850–1999. Estadísticas históricas de España: siglos XIX–XX / Albert Carreras y Xavier Tafunell (coordinadores); con la colaboración técnica de Raimon Soler ; prólogo de Josep Fontana. 2 ed. res. y aum. Bilbao: Fundación BBVA, 2005. P. 533, 553.

Первая русская революция 1905–1907 гг., Первая мировая война 1914–1918 гг., Февральская и Октябрьская революции 1917 гг., Гражданская война 1918–1922 гг. нанесли тяжелейший удар по уровню благосостояния населения Российской империи, а позже и Советской России. Войны, голод, эпидемии, эмиграция начала XX века привели к значительному подъему смертности и спаду как рождаемости, так и общей численности населения. Точная количественная оценка потерь населения страны является дискуссионным вопросом. Но общий порядок цифр говорит сам за себя: убыль населения в 1914–1926 гг. составила от 25 млн до 30 млн человек [Демографическая модернизация России 2006, с. 399, 405]; бедность стала неотъемлемой характеристикой жизни. Подтверждение этому мы находим в многочисленных источниках делопроизводства и периодике тех лет. Приведем наиболее типичные и яркие: «В письме в прокуратуру Ставропольского района 7 февраля 1931 г. директор ставропольской школы для слепых <фиксировал. – Е. П.>: “...в начале сентября сего года в совершенно голые стены отведенного для школы слепых помещения начали поступать полуголые дети. ...Нет кроватей в достаточном количестве, а не так давно их и совсем не было, нет обуви, простынь, полотенец, нет чашек, нет даже половника для размешивания жидкой пищи и т. д. А до половины декабря отсутствовало топливо”. Северокавказская газета “Ленинские внучата” в ноябре 1930 года отмечала, что по всему краю школьникам катастрофически не хватает обуви, многие учащиеся остро нуждаются в материальном обеспечении. Из-за нехватки одежды и обуви, средств на пропитание “дети ходят в школу через день или не ходят вовсе”» [Мигачев 2017, с. 101]. Исследователь моделей социальной политики Г.М. Иванова в работе «Советская модель “государства благосостояния”»: общее и особен-

ное» подчеркивает, что «многие иностранцы, побывавшие в СССР как в 1930-е, так и в 1950-е годы, отмечали, что советский человек “привык жить плохо”» [Иванова 2015, с. 305]. Советский и российский философ и социолог Б.А. Грушин в фундаментальном труде «Четыре жизни России в зеркале опросов общественного мнения: очерки массового сознания россиян времен Хрущева, Брежнева, Горбачева и Ельцина» делает вывод об «отчетливо выраженном (и возникшем, заметим, не в Октябре 17-го, а задолго до него) отношении российских масс к низкому уровню и качеству своей жизни как к норме, как к вполне естественному, принятому состоянию дел, сопряженному, разумеется, с некоторыми неудобствами и огорчениями, но в принципе вполне терпимому и, конечно же, не побуждающему к протесту. В сущности, речь тут, если угодно, об исторической привычке к бедности, о восприятии ее как единственно возможного способа человеческого существования» [Грушин 2001].

Бедность сопровождалась низким уровнем образования. Россия первых десятилетий XX века – это преимущественно аграрное государство с уровнем грамотности населения ниже 50 % (см. табл. 6–7).

Если «обязательства» по подготовке водителей грузового транспорта в определенной степени взяла на себя Красная армия, то подготовить массового потребителя легкового автомобиля, человека как минимум с неполным средним уровнем образования, силами школы удалось к концу 50-х – началу 60-х гг. (табл. 8).

Сегодня 100-процентная точность статистических сведений используемых нами сборников 1975 и 1983 гг., основывающихся на данных переписи 1937 г., может вызывать некоторые вопросы, тем не менее они (сведения) отражают общий вектор развития как уровня грамотности, так и образования в Советском Союзе.

Таблица 6

### Соотношение городского и сельского населения в России и некоторых крупнейших странах мира (1908–1914 гг.)<sup>11</sup>

Table 6

#### Ratio of urban and rural population in Russia and some of the largest countries of the world (1908–1914)

Страны	Городское население, в %	Сельское население, в %
Россия	15,0	85,0
Англия и Уэльс	78,0	22,0
Норвегия	77,0	28,0
Германия	56,1	43,9
США	41,5	58,5
Франция	41,2	58,8
Дания	38,2	61,8
Голландия	36,9	63,1
Италия	26,4	73,6
Швеция	22,1	77,9
Венгрия	18,8	81,2

Таблица 7

**Грамотные среди населения Российской империи и СССР в возрасте 9–49 лет<sup>12</sup> (в процентах)**

Table 7

**Literate among the population of the Russian Empire and the USSR aged 9–49 years (in percents)**

Годы	Городское и сельское население	Городское население	Сельское население
1897	28,4	57,0	23,8
1920	44,1	73,5	37,8
1926	56,6	80,9	50,6
1939	87,4	93,8	84,0
1959	98,5	98,7	98,2

Таблица 8

**Уровень образования в СССР<sup>13</sup>**

Table 8

**Level of education in the USSR**

На 1000 человек населения в возрасте 10 лет и старше приходится лиц с высшим и средним (полным и неполным) образованием	1939	1959	1970	1974
	108	361	483	537

Таким образом, мы можем заключить, что социалистический философский фундамент советского государства, реализуемая советским правительством политика ускоренной индустриализации и отсутствие потребителя как субъективные причины, а также климат СССР и размер его территорий как объективные составляющие определили специфику развития российского автопрома. Существенное превалирование выпуска грузовых автомобилей над легковыми в сравнении с общеевропейскими тенденциями носило устойчивый характер и сохранялось не менее 44 лет, что демонстрирует закономерность и обоснованность данной тенденции в экономическом развитии страны. Массовый выпуск грузовых автомобилей в числе прочего обеспечил решение стратегических задач советского государства: индустриальный прорыв СССР в 30-е гг., победу над фашистской Германией и Японией в 1941–1945 гг.

К началу 50-х гг. начали проступать закономерные последствия ориентации на преимущественное производство грузовых автомобилей в Советском Союзе. Они заключались в следующем.

1) Система организации дорожного движения в СССР, в том числе дорожная разметка, система знаков, светофоров и указателей, была рассчитана прежде всего на водителей-профессионалов.

2) В стране отсутствовали система эвакуации автомобилей и сервис помощи на дорогах; развитая сеть заправочных станций (заправка грузовых автомобилей и автобусов осуществлялась на заправочных станциях автохозяйств); система массовой подготовки водителей-любителей; сеть технического обслуживания легковых автомобилей (техническое обслуживание и ремонт грузовых автомобилей и автобусов осуществлялись в автохозяйствах); сеть продаж легковых автомобилей; система страхования личных автомобилей при

дорожно-транспортных происшествиях; система утилизации использованных автомобилей.

3) Организация транспортных потоков велась с ориентацией на общественный транспорт без учета личного. Так, «Правила и нормы планировки и застройки городов СН 41–58» при определении перспектив развития города в отношении городских улиц и дорог не фиксировали возможность будущего развития личного транспорта: «п. 54. Городские улицы и дороги должны проектироваться как единая система городских путей сообщения, с учетом перспективного развития пассажирского и грузового движения и в увязке с движением пешеходов»<sup>14</sup>.

4) Минимальное использование личного легкового транспорта отражалось и в принципах градостроительства: «п. 319. Количество автомобилей индивидуального пользования рекомендуется принимать на проектный срок 30–50 ед. на 1 тыс. жителей в зависимости от административного, промышленного и культурного значения города, а на период первой очереди (5–10 лет) – 10–20 автомобилей на 1 тыс. жителей. Примечание. Для Москвы и Ленинграда количество машин на 1 тыс. жителей при соответствующем обосновании может быть увеличено»<sup>15</sup>. Строительными нормами и правилами городской застройки закладывались в том числе ограниченное количество парковочных мест временного и постоянного назначения, небольшая ширина дворовых проездов, минимальное количество гаражей и т. д.

5) Сеть автомобильных дорог с учетом площади государства была очевидно недостаточной, ее качество оставляло желать лучшего<sup>16</sup>.

Тем не менее с начала 70-х гг. XX столетия мы можем констатировать факт вхождения автоиндустрии СССР в общемировые пропорции выпуска различных типов автомобилей. Возвращаясь к таблице 1,

Таблица 9

**Объем продаж товаров длительного пользования в СССР (тыс. ед.)<sup>18</sup>**

Table 9

**Sales of durable goods in the USSR (thousand units)**

Наименование	1955 г.	1960 г.	1965 г.
Легковые автомобили	64	62	64
Телевизоры	495	1736	3655
Холодильники	151,4	529,5	1675
Стиральные машины	87	895	3430

отметим, что в 1971 г. количество выпускаемых грузовых и легковых автомобилей практически сравнялось. В 1972 г. количество выпускаемых легковых автомобилей превысило количество выпускаемых в СССР грузовых автомобилей. В качестве основы изменения стратегии развития советской автомобильной индустрии необходимо выделить следующий фактор.

Победившая концепция «мирного сосуществования» государств с различным общественным строем, нашедшая свое документальное выражение в решениях XX съезда КПСС 1956 г., Третьей программе КПСС 1961 г. и в конечном итоге в Конституции 1977 г., не исключала классовую борьбу, но отказывалась от непосредственных военных действий. Главной формой классовой борьбы становилось экономическое соревнование социалистических и капиталистических стран в мировом масштабе. Видимые, наглядные успехи социализма в этом соревновании, в том числе и в вопросе улучшения условий труда, быта, жизни советских граждан, должны были оказать решающее влияние на ход мировой истории в направлении победы социалистического уклада. Третья программа КПСС ставила задачу «обеспечить в Советском Союзе самый высокий жизненный уровень по сравнению с любой страной капитализма»<sup>17</sup>. В части автомобилизации населения представляют интерес данные раздела «Рост благосостояния населения», совместного документа отдела перспективных планов и общеэкономических проблем Госплана РСФСР и Госэкономсовета СССР «Предложения о перспективах развития народного хозяйства и культуры РСФСР на период по 1980 г.», опубликованного для служебного пользования в 1960 г. и введенного в научный оборот учеными Челябинского государственного университета д. и. н. С.А. Бакановым и к. и. н. А.А. Фокиным в 2019 г. [Баканов, Фокин 2019]. Согласно представленным исследователями документам, количество автомобилей на 1 тыс. человек за период с 1960 до 1980 гг. должно было вырасти в 41,3 раза. Однако реализации данных планов предшествовала затяжная внутрипартийная борьба.

С 1955 по 1965 г. ежегодное число продаж автомобилей не менялось, тогда как под влиянием развернувшегося жилищного строительства продажи

телевизоров выросли в 7,4 раза, холодильников – в 11 раз, стиральных машин – почти в 40 раз (9) [АВТОВАЗ 2006].

При этом на личных вкладах в Сбербанке СССР насчитывалось до 60 млрд руб., не обеспеченных товарной массой. Выход этих средств в сферу обмена грозил экономике серьезным кризисом. В этой связи многолетняя идея председателя Совета министров (1964–1980 гг.) А.Н. Косыгина о массовом выпуске легкового автомобиля как достаточно дорогого, но пользующегося устойчивым спросом товара, способного поглотить у населения массу отложенных денег, нашла все больше сторонников. А.Н. Косыгин полагал, что с вводом в эксплуатацию крупного автомобильного предприятия появится возможность ускорить развитие таких отраслей промышленности, как металлургия, химическая, стекольная и легкая промышленность, станкостроение, вывести на новый уровень внешнеэкономические связи, приблизиться к передовым западным технологиям, мировому опыту организации производства, уменьшив технико-экономическое отставание Советского Союза. Однако его предложения не встречали понимания у лидера государства Н.С. Хрущева. Только после отставки последнего в принятых XXIII съездом КПСС (29.03–08.04.1966.) директивах по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966–1970 гг. мы видим цифры, свидетельствующие о принципиальном изменении стратегии отечественного автопрома, его включении в русло общемировых тенденций. Так, было предусмотрено увеличение производства грузовых автомобилей с 379,6 тыс. шт. в 1965 г. до 600–650 тыс. шт. в 1970 г. и рост численности легковых машин – с 201,1 тыс. шт. до 700–800 тыс. шт. соответственно<sup>19</sup>. Объем производства по грузовым автомобилям предполагалось увеличить в 1,7 раза, а по легковым – в 3,9 раза.

С этого периода мы можем говорить о смене концепции развития советского автомобилестроения и его постепенном вхождении в общемировое русло, характеризующееся преобладанием в разы количества выпускаемых легковых автомобилей над численностью производимых грузовых транспортных средств.

### Заключение

Развитие российского автомобилестроения шло сложными путями, в том числе при участии западных производств и влиянии внутренней и внешней политики советского государства. Использование новых данных позволило автору выявить влияние

политических процессов в советском социалистическом государстве на стратегию развития одной из ключевых отраслей экономики – автоиндустрии. В 70-х годах произошла смена концепции развития советского автомобилестроения и его постепенное вхождение в общемировое русло.

### Примечания

<sup>1</sup> а) В осуществление социализации земли частная собственность на землю отменяется и весь земельный фонд объявляется общенародным достоянием и передается трудящимся без всякого выкупа, на началах уравнительного землепользования.

б) Все леса, недра и воды общегосударственного значения, а равно и весь живой и мертвый инвентарь, образцовые поместья и сельско-хозяйственные предприятия объявляются национальным достоянием.

в) Как первый шаг к полному переходу фабрик, заводов, рудников, железных дорог, прочих средств производства и транспорта в собственность Советской Рабоче-Крестьянской Республики подтверждается Советский закон о рабочем контроле и о Высшем Совете Народного Хозяйства в целях обеспечения власти трудящихся над эксплуататорами».

Декларация прав трудящегося и эксплуатируемого народа. <http://constitution.garant.ru/history/act1600-1918/5320/31.08.2021>. Орфография и пунктуация источника сохранена.

<sup>2</sup> Статья 4. Экономическую основу СССР составляют социалистическая система хозяйства и социалистическая собственность на орудия и средства производства, утвердившиеся в результате ликвидации капиталистической системы хозяйства, отмены частной собственности на орудия и средства производства и уничтожения эксплуатации человека человеком.

Статья 5. Социалистическая собственность в СССР имеет либо форму государственной собственности (всенародное достояние), либо форму кооперативно-колхозной собственности (собственность отдельных колхозов, собственность кооперативных объединений).

Конституция (Основной закон) Союза Советских Социалистических Республик (утверждена постановлением Чрезвычайного VIII Съезда Советов Союза Советских Социалистических Республик от 5 декабря 1936 г.) в редакции от 5 декабря 1936 г. URL: [http://constitution.garant.ru/history/ussr-sfsr/1936/red\\_1936/3958676/chapter/1b93c134b90c6071b4dc3f495464b753/31.08.2021](http://constitution.garant.ru/history/ussr-sfsr/1936/red_1936/3958676/chapter/1b93c134b90c6071b4dc3f495464b753/31.08.2021). Орфография и пунктуация источника сохранена.

<sup>3</sup> Статья 9. Наряду с социалистической системой хозяйства, являющейся господствующей формой хозяйства в СССР, допускается законом мелкое частное хозяйство единоличных крестьян и кустарей, основанное на личном труде и исключающее эксплуатацию чужого труда.

Конституция (Основной закон) Союза Советских Социалистических Республик (утверждена постановлением Чрезвычайного VIII Съезда Советов Союза Советских Социалистических Республик от 5 декабря 1936 г.) в редакции от 5 декабря 1936 г. URL: [http://constitution.garant.ru/history/ussr-sfsr/1936/red\\_1936/3958676/chapter/493aff9450b0b89b29b367693300b74a](http://constitution.garant.ru/history/ussr-sfsr/1936/red_1936/3958676/chapter/493aff9450b0b89b29b367693300b74a) (дата обращения: 31.08.2021).

<sup>4</sup> КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК, ч. II. М., 1954. С. 293–299.

<sup>5</sup> Исходя из общей идеи индустриализации страны, укрепления обороноспособности Союза и освобождения от зависимости в отношении капиталистических стран, капиталовложения в промышленность направляются преимущественно на промышленность, производящую средства производства (78 % всех капитальных вложений в промышленность), в соответствии с чем и продукция этих отраслей промышленности возрастает значительно быстрее: при росте всей валовой продукции планируемой промышленности в 2,8 раза валовая продукция отраслей, производящих средства производства, увеличивается в 3,3 раза.

д) Значительное превышение запроецированных темпов развития хозяйства Советского Союза по сравнению со всеми капиталистическими странами уже к концу пятилетия должно будет существенно изменить удельный вес СССР в мировом производстве: по чугуну СССР с шестого места передвинется на третье место (после Германии и Соединенных Штатов), по каменному углю – с пятого места на четвертое (после Соединенных Штатов, Англии и Германии).

Там же. С. 297.

<sup>6</sup> Там же. С. 569–575.

<sup>7</sup> Центральный архив Нижегородской области (далее – ЦАНО). Ф. 2435. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–3; Д. 3. Л. 1; Д. 8. Л. 2–3.

<sup>8</sup> Там же. Ф. 2435. Оп. 1. Д. 23. Л. 1.

<sup>9</sup> Статистический ежегодник России 1913 г. (год десятый). Издание Центрального статистического комитета М.В.Д. Санкт-Петербург, 1914. С. 26.

<sup>10</sup> Соединенные Штаты Америки / под ред. П.И. Лебедева-Полянского, Ф.Н. Петрова, Ф.А. Ротштейна, О.Ю. Шмидта (Государственный научный институт «Советская энциклопедия»). Второе издание. Москва; ОГИЗ, 1946. С. 166, 168, 171, 172).

<sup>11</sup> Статистический ежегодник России. 1914 г. Петроград, 1915. Отд. I. С. 61.

<sup>12</sup> Население СССР. Справочник / А.Г. Волков, Р.М. Дмитриева, Ж.А. Зайончковская [и др.]; под общ. ред. Л.М. Володарского. Москва, 1983. С. 115.

- <sup>13</sup> Население СССР (численность, состав и движение населения) 1973. Статистический сборник. Статистика. 1975. С.43.
- <sup>14</sup> Правила и нормы планировки и застройки городов СН 41–58. М., 1959. С. 19. URL: <https://files.stroyinf.ru/Index2/1/4294848/4294848852.htm> (дата обращения: 31.08.2021).
- <sup>15</sup> Там же. С. 111. URL: <https://files.stroyinf.ru/Index2/1/4294848/4294848852.htm> (дата обращения: 31.08.2021).
- <sup>16</sup> По словам заместителя министра транспорта Евгения Дитриха, даже в 2018 г. в России только 10 % федеральных дорог по своим техническим характеристикам соответствовали современным стандартам по скорости, безопасности и качеству. При этом в рейтинге стран мира по состоянию автомобильных дорог Россия находилась на 123-м месте из 138 стран [Доклад 2018].
- <sup>17</sup> Программа Коммунистической партии Советского Союза. Москва, 1974. С. 90.
- <sup>18</sup> Народное хозяйство СССР в 1983 г. Москва, 1984. С. 440.
- <sup>19</sup> Материалы XXIII съезда КПСС. Москва, 1966. С. 236.

### Библиографический список

- Escario, Pino 1951 – D. José Luis Escario y Nuñez del Pino. El problema del transporte terrestre en España // II Congreso Nacional de Ingeniería. Tomo VIII. Transporte. Tomo IX. Maquinaria y eficiencia. (Madrid, 1951). URL: <https://archive.org/details/IICongresoNacionalDeIngenieratoMoViiiTransportesYTomoiX/page/n131/mode/2up>*
- Hernández 1986 – Hernández Andreu J. España y la crisis de 1929. Madrid: Espasa Calpe, 1986. 260 p.*
- López Carillo 1996 – López Carillo José María. Los orígenes de la industria de la automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA. Madrid: Fundación Empresa Pública, 1996. Documento de Trabajo nº 9608.*
- San Román López 1995a – San Román López E. La industria del automóvil en España: el nacimiento de la SEAT. Madrid: Fundación Empresa Pública, 1995. Documento de Trabajo nº 9503.*
- San Román López 1995 b – San Román López E. El nacimiento de la SEAT: autarquía e intervención del INI // Revista de Historia Industrial. 1995. № 7. P. 141–168. Available at: <https://raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/article/download/62964/84847/0>.*
- АВТОВАЗ 2006 – АВТОВАЗ на рубеже веков / под ред. Л.И. Абалкина. Москва, 2006. С. 76.
- Баканов, Фокин 2019 – Баканов С.А., Фокин А.А. «А при коммунизме все будет...»: государственное планирование уровня жизни советского человека к 1980 г. // Новейшая история России. 2019. Т. 9, № 2. С. 420–436. DOI: <http://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2019.208>. EDN: <https://elibrary.ru/ptdwak>.
- Вишнев 1940 – Вишнев С. Экономические ресурсы Германии. Экономическая база Германии в новой европейской войне. Москва: Государственное социально-экономическое издательство, 1940. 125 с. URL: [https://vk.com/wall-67308657\\_6880](https://vk.com/wall-67308657_6880).
- Грушин 2001 – Грушин Б.А. Четыре жизни России в зеркале опросов общественного мнения: очерки массового сознания россиян времен Хрущева, Брежнева, Горбачева и Ельцина: в 4 кн. Жизнь 1-я: Эпоха Хрущева. Москва, 2001. 624 с. URL: [http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/grushin/grushin\\_t1.pdf](http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/grushin/grushin_t1.pdf).
- Демографическая модернизация России: 1900–2000 2006 – Демографическая модернизация России: 1900–2000 / под ред. А. Вишневого. Москва: Новое издательство, 2006. (Серия «Новая история»). URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/modern/modernizacija.html>.
- Доклад 2018 – Доклад об изменении конкурентоспособности российской экономики в 2017 году. Москва: Совет Торгово-промышленной палаты Российской Федерации по промышленному развитию и конкурентоспособности экономики России. 2018. URL: [https://subcontractrf.ru/images/doklad\\_2017.pdf](https://subcontractrf.ru/images/doklad_2017.pdf) (дата обращения: 14.08.2021).
- Иванова 2015 – Иванова Г.М. Советская модель «государства благосостояния»: общее и особенное // Труды института Российской истории РАН. 2015. № 13. С. 293–309. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=26743873>. EDN: <https://elibrary.ru/wngdkz>.
- Мигачев 2017 – Мигачев А.В. Теория и практика воспитания «нового человека» в СССР в 1930-е гг. (на материалах Ставрополя) // Вестник Северо-Осетинского государственного университета им. К.Л. Хетагурова. Общественные науки. 2017. № 1. С. 99–103. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28961589>. EDN: <https://elibrary.ru/vykdhk>.
- Народный доход СССР 1939 – Народный доход СССР. Его образование и учет / под ред. проф. Д.И. Черномордик. Москва; Ленинград: Госпланиздат, 1939. 286 с. URL: [https://archive.org/details/narodny\\_dokhod\\_sssr](https://archive.org/details/narodny_dokhod_sssr); [https://vk.com/wall-61771654\\_14674](https://vk.com/wall-61771654_14674).
- Прокофьева 2010 – Прокофьева Е.Ю. Отечественная автомобильная промышленность: этапы развития, структура и организация управления, научно-исследовательская база (1896–1991 гг.): монография. Тольятти; Самара, 2010. 289 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=19984688>. EDN: <https://elibrary.ru/pdpkip>.
- Развитие автомобильной промышленности 1976 – Развитие автомобильной промышленности в СССР // Автомобиль / под ред. А.Н. Островцева. Москва: Машиностроение, 1976.

## References

- Escario, Pino 1951 – José Luis Escario y Nuñez del Pino (1951)* El problema del transporte terrestre en España. In: *II Congreso Nacional de Ingeniería. Tomo VIII. Transporte. Tomo IX. Maquinaria y eficiencia. (Madrid 1951)*. Available at: <https://archive.org/details/IiCongresoNacionalDeIngenieriaTomoViiiTransportesYTomoIx/page/n131/mode/2up>.
- Hernández 1986 – Hernández Andreu J. (1986)* España y la crisis de 1929. Madrid, Espasa Calpe, 260 p.
- López Carillo 1996 – López Carillo José María (1996)* Los orígenes de la industria de la automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA. Madrid: Fundación Empresa Pública. Documento de Trabajo nº 9608.
- San Román López 1995 a – San Román López E. (1995a)* La industria del automóvil en España: el nacimiento de la SEAT. Madrid: Fundación Empresa Pública., Documento de Trabajo nº 9503.
- San Román López 1995 b – San Román López E. (1995b)* El nacimiento de la SEAT: autarquía e intervención del INI. *Revista de Historia Industrial*, no. 7, pp. 141–168. Available at: <https://raco.cat/index.php/HistorialIndustrial/articulo/download/62964/84847/0>.
- AVTOVAZ 2006 – Abalkin L.I. (Ed.) (2006)* AVTOVAZ at the turn of eras: monograph. Moscow, 76 p. (In Russ.)
- Bakanov, Fokin 2019 – Bakanov S.A., Fokin A.A. (2019)* «And under communism everything will be...»: how the planning agencies of the USSR saw the nation's wealth by 1980. of the living standard of a Soviet person by 1980. *Modern History of Russia*, vol. 9, no. 2, pp. 420–436. DOI: <http://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2019.208>. EDN: <https://elibrary.ru/ptdwak>. (In Russ.)
- Vishnev 1940 – Vishnev S. (1940)* Economic resources of Germany. Economic basis of Germany in the new European war. Moscow: Gosudarstvennoe sotsial'no-ekonomicheskoe izdatel'stvo, 125 p. Available at: [https://vk.com/wall-67308657\\_6880](https://vk.com/wall-67308657_6880). (In Russ.)
- Grushin 2001 – Grushin B.A. (2001)* Four lives of Russia in the mirror of public opinion polls: essays of the mass consciousness of Russians during the times of Khrushchev, Brezhnev, Gorbachev and Yeltsin. The 1st life: Khrushchev Era. Moscow, 624 p. Available at: [http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/grushin/grushin\\_t1.pdf](http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/grushin/grushin_t1.pdf). (In Russ.)
- Demographic modernization of Russia 2006 – Vishnevsky Anatoly (Ed.) (2006)* Demographic modernization of Russia: 1900–2000. Series «New history». Moscow: Novoe izdatel'stvo. Available at: <http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/modern/modernizacija.html>. (In Russ.)
- Report 2018 – Report on changes in the competitiveness of the Russian economy in 2017*. Moscow: Sovet Torgovo-promyshlennoi palaty Rossiiskoi Federatsii po promyshlennomu razvitiyu i konkurentosposobnosti ekonomiki Rossii. Available at: [https://subcontractrf.ru/images/doklad\\_2017.pdf](https://subcontractrf.ru/images/doklad_2017.pdf) (accessed 14.08.2021). (In Russ.)
- Ivanova 2015 – Ivanova G.M. (2015)* The Soviet model of «welfare state»: general and special. *Trudy instituta Rossiiskoi istorii RAN*, no. 13, pp. 293–309. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=26743873>. EDN: <https://elibrary.ru/wngdkz>. (In Russ.)
- Migachev 2017 – Migachev A.V. (2017)* Theory and practice of education «the new man» in the USSR 1930-ies (on materials of Stavropol). *Bulletin of North Ossetian State University named after K.L. Khetagurov*, no. 1, pp. 99–103. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28961589>. EDN: <https://elibrary.ru/vykdhk>. (In Russian.)
- People's income of the USSR 1939 – Chernomordik D.I. (Ed.) (1939)* *People's income of the USSR*. Its formation and account. Moscow; Leningrad: Gosplanizdat, 286 p. Available at: [https://archive.org/details/narodny\\_dokhod\\_sssrs](https://archive.org/details/narodny_dokhod_sssrs); [https://vk.com/wall-61771654\\_14674](https://vk.com/wall-61771654_14674). (In Russ.)
- Prokofeva 2010 – Prokofeva E.Y. (2010)* Domestic automotive industry: development stages, structure and management arrangements, research base (1896–1991): monograph. Togliatti; Samara, 289 p. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=19984688>. EDN: <https://elibrary.ru/pdpkip>. (In Russ.)
- Development of the automotive industry 1976 – Development of the automotive industry in the USSR (1976)*. In: *Ostrovtshev A.N. (Ed.) Automobile*. Moscow. (In Russ.)