

УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ В ИМПЕРСКОЙ И СОВЕТСКОЙ РОССИИ

Исследование посвящено анализу изменений в системе управления отечественной автомобильной промышленности конца XIX – XX столетия. Автор проводит его на базе вводимых в научный оборот архивных документов с учетом смены типов производства в автомобильной индустрии. Выделяются типичные и уникальные относительно других отраслей черты управления автопромом в СССР.

Ключевые слова: отечественная история, автомобильная промышленность, типы производства, система управления.

Отсчет истории отечественной автомобильной промышленности традиционно ведется с 1896 г. – даты представления П.А. Фрезе и Е.А. Яковлевым на Нижегородской Всероссийской художественно-промышленной выставке первого русского автомобиля. Процесс управления формирующейся отраслью не был полностью институализирован. До 1917 г. единого координирующего центра развития не существовало, управление отдельными предприятиями осуществляли их собственники или акционеры.

Первая мировая война обусловила заинтересованность государства в развитии автомобильной промышленности. При Главном военно-промышленном комитете был создан автомобильный подотдел, курировавший производство автомобилей для обеспечения армии автомобильным транспортом. В феврале 1916 г. решением Совета министров определены пять наиболее перспективных компаний, способных на основе государственного/казенного заказа удовлетворить потребность армии в автомобилях: АО «Аксай», товарищество «Кузнецов, Рябушинские и К⁰», АО «В.А. Лебедев», АО «Русский Рено», АО Русско-Балтийский вагонный завод. Позже к пятерке присоединился «Бекос» [1, с. 90]. Было начато строительство автозаводов. Пожалуй, это единственный случай целенаправленного вмешательства государства в становление отечественной автомобильной промышленности.

После октября 1917 г. управление общественным производством стало пониматься как «сознательное регулирование процесса социалистического общественного производства». Перестройка управления экономикой государства не была одномоментной. Система отраслевого управления автомобильной промышленностью выстраивалась вместе с развитием автопрома.

К 1919 г. мелкие и средние, частично функционировавшие, законсервированные и строящиеся автомобильные предприятия были национализированы. Их деятельность до 1921 г. контролировало Главное правление государ-

* © Прокофьева Е.Ю., 2009

Прокофьева Елена Юрьевна – кафедра истории гуманитарного института Тольятинского государственного университета

ственных автозаводов (Глававтозав) Главного управления металлической промышленности ВСНХ [2]. Параллельно, вероятно на базе подотдела автомобильной промышленности Главного военно-промышленного комитета, в период 1919–1920 гг. действовало бюро автомобильной промышленности в составе учреждений по руководству военной промышленностью ВСНХ СССР [3].

После 1921 г. до 1925 г. Глававтозав был преобразован в ЦУГАЗ: Центральное управление государственных автомобильных заводов Главного управления металлической промышленности ВСНХ СССР [4].

С началом серийного производства грузовых автомобилей, аккумулированного в столице, руководство авторемонтными мастерскими, в которые превратились действовавшие до 1917 г. предприятия, и двумя функционировавшими заводами перешло в Москву. С 1925 по 1929 гг. автомобильной промышленностью вместо ЦУГАЗа управлял Государственный трест автомобильных заводов (Автотрест) Московского совета народного хозяйства [5]. В ВСНХ СССР в 1925–1928 гг. сохранялся отдел автомобильной промышленности учреждений по руководству металлической и металлургической промышленностью [6].

Начало 30-х годов – время преобразования отечественного автопрома в полноценную отрасль народного хозяйства. На этапе строительства и реконструкции автомобильных предприятий автомобильная индустрия была соединена с тракторной промышленностью. С 1929 по 1932 гг. автомобильные заводы подчинялись Государственному всесоюзному объединению автотракторной промышленности (ВАТО), которое входило в состав ВСНХ СССР (1929–1931), затем Главному управлению машиностроения и металлообработки ВСНХ СССР (1931–1932), Главному управлению машиностроения и металлообработки Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР (1932) [7]. В 1932 г., в связи с разукрупнением ВСНХ, ВАТО преобразуется в ГУАТП – Главное управление автотракторной промышленности, находившееся в ведении Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР (1932–1937) [8].

В 1937 г. появляется Управление автомобильной промышленностью Народного комиссариата машиностроения СССР (Наркоммаш СССР) [9]. Наркоммаш СССР функционировал с 1937 по 1939 г. В 1939 г. Народный комиссариат машиностроения был преобразован в Народный комиссариат среднего машиностроения [10].

Далее структура управления автомобильной промышленностью выстраивалась следующим образом.

1946–1947 гг. Главное управление автомобильных заводов (Глававтозаводов) Народного комиссариата автомобильной промышленности (Наркомавтопрома) СССР, с 1946 г. – Министерства автомобильной промышленности (Минавтопрома) СССР.

1947–1953 гг. Главное управление автомобильных и автосборочных заводов (Глававтозаводов) Министерства автомобильной промышленности СССР, с 1947 г. Министерства автомобильной и тракторной промышленности СССР [11].

1953–1955 гг. Главное управление автомобильной промышленности (Глававтопром) Министерства машиностроения СССР (1953–1954), Министерства автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР (1954–1955) [12].

Окончательно Министерство автомобильной промышленности выделилось в самостоятельную отраслевую структуру в 1955 г. На основании закона СССР от 28 декабря 1955 г. «Об утверждении Указов Президиума Верховного Совета СССР и о внесении изменений и дополнений в статьи 27, 29-а, 70, 77 и 78 Конституции (Основного Закона) СССР», 77-й статьей Конституции СССР Министерство автомобильной промышленности было отнесено к категории общесоюзных.

Таким образом, к середине 50-х гг. XX столетия в автомобильной промышленности формально утвердилась трехзвенная отраслевая система управления: предприятие – управление – министерство. Однако одновременно в структуру министерства, кроме управлений, ведающих непосредственно автомобильными заводами, входили управления, контролирующие деятельность предприятий, обеспечивающих выпуск автомобиля. Автомобильные заводы так или иначе входили с ними в соприкосновение. Пересечение отраслевого и функционального принципа управления делало невозможным реализацию трехзвенной системы управления автомобильными заводами в чистом виде.

Реформой 1957 г. отраслевые хозяйственные министерства ликвидировались, управление промышленностью и строительством передавалось советам народного хозяйства, сформированным по территориальному принципу. В текст Конституции СССР были внесены изменения, в результате которых министерство автомобильной промышленности исключалось из перечня общесоюзных и союзно-республиканских министерств. Автомобильные предприятия перешли в ведение территориальных совнархозов.

Возврат к отраслевому принципу управления был осуществлен после 1965 г. Постановлением Совета Министров СССР от 22 апреля 1968 г. №258 «Об утверждении положения о Министерстве автомобильной промышленности» еще раз со ссылкой на Конституцию СССР закреплялся общесоюзный статус Министерства автомобильной промышленности [13]. В структуре министерства (1965-1988 гг.) существовали отраслевые и функциональные управления [14], коллегия, научно-технический совет, специальные подразделения. Таким образом, руководство всеми предприятиями, связанными с выпуском и эксплуатацией автомобиля и его деталей, было окончательно централизовано в рамках единой трех-, а в большинстве случаев четырехзвенной структуры.

2 марта 1973 вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О некоторых мероприятиях по дальнейшему совершенствованию управления промышленностью», обязывающее министерства и ведомства СССР и Советы Министров союзных республик изменить организацию управления промышленностью путем укрупнения предприятий через создание производственных объединений (комбинатов) и всесоюзных и республиканских промышленных объединений (ПО). Предполагалось минимизировать многоступенчатость в управлении отраслями (подотраслями) промышленности. В связи с этим в 1973–1975 годах был реализован переход промышленности на двух- и трехзвенную системы управления.

Процесс оформления предприятий автомобильной промышленности в производственные объединения начался в 1971 г. и завершился к 1975 г. Были созданы ПО ЗИЛ, ГАЗ, АвтоВАЗ, АвтоУАЗ, БАЗ (г. Брянск), «АвтоМосквич», «Автодизель» (г. Ярославль), БелавтоМАЗ. Предприятия ПО подчиня-

лись аппарату управления головного завода. Плановые показатели устанавливались в целом по объединению.

К середине 70-х XX столетия хозяйственную систему Министерства автомобильной промышленности составляли следующие звенья:

первичное (основное) звено – ПО, предприятия и организации;

среднее звено – производственные главные управления;

высшее звено – аппарат Министерства, состоявший из высших коллегиальных органов управления (коллегия, научно-технический совет) и функциональных главных управлений, управлений, отделов.

В марте 1976 г. Совет Министров СССР своим постановлением утвердил разработанную Минавтопромом генеральную схему управления отраслью, предусматривавшую переход на управление автомобильной промышленностью по двух- и трехзвенной системам. К середине 80-х гг. двухзвенная система управления стала преобладающей, ПО – основной формой организации управления автомобильной промышленностью [15, с. 64].

Завершая описание трансформации отраслевого управления отечественной автомобильной индустрией, заметим, что изменение структуры управления было опосредованно взаимосвязано с типом производства, реализуемым автопромом в тот или иной исторический период. Переход от единичного через серийное к массовому производству, а с ним – и изменение роли автомобильной промышленности в социальной и экономической сфере страны косвенно находил отражение в системе управления, несмотря на сохранение базовых социалистических принципов централизации и плановости народнохозяйственной жизни. Конечно, объективные реалии 30–40-х гг. детерминировали укрепление властной вертикали в экономике страны в целом и автопроме в частности. Жесткая централизация управления за счет включения в единую структуру заводов по производству автомобилей, комплектующих и оборудования, проектных и строительных организаций, «автомобильных» НИИ, контор по сбыту и т.д. позволила автомобильной индустрии СССР (как, впрочем, и многим другим отраслям группы А) в кратчайший период пройти стадию серийного производства. Смягчение внешне- и внутриполитической ситуации дало возможность с начала 70-х гг. произвести перераспределение полномочий между центром и предприятиями и производственными объединениями в сторону значительного укрепления самостоятельности первичного звена в решении производственно-хозяйственных вопросов. Этот процесс был характерен для всех министерств СССР. Однако в автомобильной промышленности он нашел наиболее яркое отражение за счет предоставления производственным объединениям прав всесоюзных промышленных объединений (ВПО) [16], что позволило объединениям создать соответствующие резервы и фонды для развития предприятий внутри своей структуры, повысить оперативность руководства производством, обоснованность управленческих решений, оперативность их исполнения. Вероятно, это была оптимальная модель управления в замкнутой и политически стабильной системе социалистической экономики. «Стойкость» (за счет накопленного в течение 20 лет потенциала) автомобильной индустрии в период реформ служит тому подтверждением.

Библиографический список

1. Рубец Д.А. История автомобильного транспорта России: учеб. пособие. М.: Издательский центр «Академия», 2003. 304 с.
2. РГАЭ. Ф. 2352. Оп. 1–2.
3. РГАЭ. Ф. 2097. Оп. 3.
4. РГАЭ. Ф. 2352. Оп. 1–2.
5. РГАЭ. Ф. 2352. Оп. 1–2.
6. РГАЭ. Ф. 4086. Оп. 1.
7. РГАЭ. Ф. 7620.
8. РГАЭ. Ф. 7622.
9. РГАЭ. Ф. 7295. Оп. 1.
10. РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 1-3; РГАЭ. Ф. 8115; Оп. 2.
11. РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 2.
12. РГАЭ. Ф. 8494. Оп. 1.
13. Постановление Совета Министров СССР от 22 апреля 1968 г. № 258 «Об утверждении положения о Министерстве автомобильной промышленности»: [Электронный ресурс] URL: http://www.lawmix.ru/docs_ccsr.php?id=6139 (дата обращения: 27.03.2009).
14. Зубков А.А. Автомобильная промышленность РСФСР: основные тенденции развития, наращивания научно-технического потенциала и проблемы модернизации производства (1966-1980 гг.). Н.Новгород, 2006. 254 с.
15. РГАЭ. Ф. 398. Оп. 1. Т. 1; Т. 2; Т. 3.
16. Оптимальный размер производственного объединения в машиностроении – 50 тыс. промышленно-производственного персонала, 500 тыс. руб. годовой объем реализации продукции // ЭКО. 1977. № 2. С. 63.

E. Y. Prokofieva

THE MANAGEMENT OF AUTOMOBILE INDUSTRY IN IMPERIAL AND SOVIET RUSSIA

The research is focused on the analysis of the changes that occur in the management system of Russian automobile industry in the end of the XIX XXth. centuries. The author conducts the study on the basis of archive documents paying attention to changes of the types of production in automobile industry. Some typical and unique features of automobile industry's management to other branches of industry in the USSR have been drawn out. The article provides greater awareness of automobile industry history in Russia.

Key words: russian history, automobile industry, types of production, management system.