

УДК 94 (47+571)

**ПРОБЛЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПРОИЗВОДСТВА БРОНЕТЕХНИКИ В СССР  
В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД 1945-1953 ГГ.  
(ПО ДОКУМЕНТАМ ГОСПЛАНА)  
ЧАСТЬ 1**

© 2023 А.В. Захарченко

Финансовый университет при правительстве Российской Федерации, г. Москва

Статья поступила в редакцию 30. 01. 2023

После окончания Великой Отечественной войны танковая промышленность, как и другие военные отрасли советской экономики, переживала период реорганизации и технологической перестройки. Центральная проблема, стоявшая перед военной экономикой во второй половине 1940-х гг., заключалась в изменении подходов к процессу производства и оценке качества продукции, более рациональному использованию имеющихся ресурсов. Решение данной проблемы, как это показано в исследовании, зависело от результатов бюрократических взаимодействий между хозяйственными министерствами, Госпланом и правительственными структурами – оперативными бюро Совета Министров СССР. Кроме того, важную роль в решении вопросов планирования и производства бронетехники играли личные качества советских руководителей: В.А. Малышева, Н.А. Вознесенского, Л.П. Берии.

*Ключевые слова:* советская послевоенная экономика, Госплан, военно-промышленный комплекс, ведомственные конфликты, танковая промышленность, военная и гражданская продукция.

DOI: 10.37313/2658-4816-2023-5-2-153-161

EDN: NXWPMN

***Постановка проблемы. Историография***

Окончание войны для танковой отрасли, как и для других военных отраслей экономики, было сопряжено с началом конверсионного перехода. Под этим термином мы подразумеваем комплекс структурных, производственных, технологических изменений, обусловленных сокращением выпуска традиционных видов вооружений и расширением гражданского сектора, которые сопровождались ужесточением требований к качеству и эксплуатационному ресурсу военной продукции. Конверсионный переход обострил борьбу между хозяйственными ведомствами за ресурсы и наиболее благоприятные условия работы в процессе реализации планов послевоенной пятилетки. Обосновывая тезис о конверсионном

переходе советского ВПК «от войны к миру» на примере танковой промышленности, мы будем опираться на не опубликованные ранее документы Госплана СССР. Учитывая специфику работы этого органа и его места в советской системе управления, это позволит рассматривать проблему послевоенного развития танкостроения с точки зрения межведомственных отношений, в которых Наркомат танковой промышленности и его преемник Наркомат/Министерство транспортного машиностроения являлись одним из субъектов.

Относительно проблем развития танковой промышленности в 1940-е – начале 1950-х гг. историки более пристальное внимание уделяли военному периоду, что и неудивительно. В это время танковая промышленность оформилась как один из крупных кластеров системы советского ВПК. В данной связи отметим публикации А.Ю. Ермо-

*Захарченко Алексей Владимирович, доктор исторических наук, доцент, профессор департамента гуманитарных наук. E-mail: zaharchenkoav@gmail.com*

лова и Н.Н. Мельникова, В.В. Запария, Л.В. Шубариной, Л. Самуэльсона<sup>1</sup>, исследовавших проблемы управления и модернизации танковой отрасли. Итогом исследования Н.Н. Мельникова стал достаточно критичный вывод о развитии танкового производства в годы Великой Отечественной войны. Автор отмечает, что из трех задач: увеличение количества выпускаемой техники; повышение ее качества; своевременная замена серийных машин новыми моделями – наиболее успешно удалось решить задачу массового производства танков. Две остальные задачи – качество боевой техники и ее модернизация с переходом на новые типы машин – так и не были решены на протяжении всей войны. По мнению автора, это был провал советского танкопрома. Причинами провала являлись низкая квалификация значительной части работников отрасли; технические недоработки советской бронетехники, имевшие место еще в предвоенные годы, предел производственных возможностей основного танка Т-34, который так и не удалось полноценно модернизировать и заменить новой моделью, а также отсутствие надежного дизельного двигателя для средних и тяжелых танков<sup>2</sup>.

Исследуя аспекты проблемы управления танкопромом в годы войны, В.В. Запарий приходит к выводу о том, что в 1941-1945 гг. удалось решить основные технико-технологические задачи: сократить долю ручного труда, заменив его автоматизированными и полуавтоматизированными агрегатами, улучшить логистику внутри предприятий, сэкономя при этом ресурсы. Однако такие достижения давали эффект только в чрезвычайной ситуации военного времени и оказались недостаточны в послевоенный период, в условиях ослабления финансирования отрасли, оттока капитала и кадров в атомную промышленность<sup>3</sup>. Что касается управления отраслью (данную проблему автор исследовал на примере деятельности ГКО), то в годы войны работа ГКО в целом показала свою эффективность, позволила преодолеть кадровый, энергетический и

транспортный кризис, стабилизировать отрасль и создать условия для раскрытия ее производственного потенциала<sup>4</sup>.

А.Ю. Ермолов отмечает, что вопросы организации производства и обеспечения армии боевой техникой необходимого качества танковой промышленностью в годы войны были решены<sup>5</sup>. Относительно проблемы наращивания выпуска боевой техники А.Ю. Ермолов, как и Н.Н. Мельников, приходит к выводу об удовлетворении танковой промышленностью потребностей фронта, что позволило одержать победу в войне<sup>6</sup>.

Исследователи отмечают факт подготовки к перестройке производственного процесса и перехода на гражданскую продукцию на танковых заводах еще в 1944 г. Как полагает А.Ю. Ермолов, этот процесс шел «снизу» – от директоров заводов, а не от наркомата или правительства. Автор приводит примеры такой инициативы – создание «групп завтрашнего дня», которые готовили заводы к переходу на мирные рельсы. В такие группы входили представители администрации. Так, на Уральском заводе тяжелого машиностроения (УЗТМ) это были: заместитель директора, начальник планового отдела, главный технолог, начальник производства, главный металлург. Не дожидаясь указания «сверху», они готовили свои предложения. Завод готовился к выпуску установок глубокого бурения для нефтяной промышленности, а также тяжелых экскаваторов для добычи угля и руды (причем Ермолов отмечает, что это была не директива, а совет, который был дан наркомом танковой промышленности В.А. Малышевым директору УЗТМ Б.Г. Музрукову)<sup>7</sup>.

На заводе №183 директором Ю.Е. Максаревым в конце 1944 г. была создана группа технологов для подготовки производства вагонов, которые были основным типом продукции завода до войны<sup>8</sup>.

В.В. Запарий помимо указанных фактов, подтверждающих тезис А.Ю. Ермолова о том, что руководители заводов действовали на опережение, заранее создавая

условия для перевода производства на работу в условиях мирного времени, отмечает, что подобная инициатива была проявлена не всеми представителями директорского корпуса. Несвойственную его темпераменту пассивность проявил известный руководитель танкового производства – бывший заместитель наркома танковой промышленности, а в конце войны – директор Челябинского Кировского завода И.М. Зальцман. Работу по реконструкции завода и переводу его на массовый выпуск тракторов директор начал проводить только в конце 1945 г., «потеряв первые семь месяцев мирного времени, когда кадры и оборудование не были загружены»<sup>9</sup>.

В.В. Запарий критически оценивает реализацию мероприятий по наращиванию выпуска гражданской продукции в ущерб военному производству на предприятиях танкопрома. Действия советского руководства он характеризует как политику «выжимания соков» из отрасли, в результате чего план по спецпроизводству предприятия Министерства транспортного машиностроения выполнили в 1946 г. на 83%, а в 1947 г. – только на 65%. Автор приходит к выводу, что «дальнейшее следование данной стратегии со стороны государства привело к ухудшению качества управления отраслью и не позволило сохранить изначально высокие показатели производительности труда»<sup>10</sup>. Ранее такую оценку экономической политики в сфере реорганизации производства бронетехники дала Л.В. Шубирова. По ее словам, сталинское руководство после войны «не колеблясь, пошло на резкое ослабление танковой индустрии», что привело к сокращению финансирования опытно-конструкторских разработок, нарушению баланса в планировании выпуска гражданской и военной продукции<sup>11</sup>. С другой стороны, В.В. Запарий обратил внимание на тот факт, что процесс сокращения военного производства коснулся в основном устаревших вооружений, разработанных и использовав-

шихся в прошедшей войне и уже не нужных в прежних количествах. Так, например, в 1946 г. советская промышленность произвела 4219 танков и САУ, что было меньше, чем за последние 4 месяца 1945 г. При этом 66% выпускаемой продукции в 1946 г. пришлось на основной советский танк военного времени – Т-34<sup>12</sup>.

В целом исследователи сходятся в том, что танковая отрасль как структурный элемент ВПК в период первых послевоенных лет переживала тяжелый период перестройки на работу в условиях мирного времени.

Руководство танкопрома, подводя итоги работы в 1945 г., отмечало, что после сокращения плана выпуска военной продукции многие «заводы слишком медленно перестроились на гражданское производство, в результате чего принесли государству большие убытки и потери»<sup>13</sup>. Низкая экономическая эффективность работы отрасли отмечалась и в приказе В.А. Малышева от 23 апреля 1946 г. В 1 квартале 1946 г. неудовлетворительно работали металлургические производства на всех заводах, выпускавших бронетехнику: был сорван план по выплавке стали, производству стального проката, литью. В 1946 г. многие заводы испытывали проблемы с выполнением программы по гражданской продукции<sup>14</sup>. Ее освоение требовало переподготовки значительной части рабочих. Однако директора заводов больше предпочитали требовать от Наркомата дополнительную рабочую силу. Это приводило к тому, что значительная часть рабочих была занята на подсобных работах<sup>15</sup>.

Таким образом, проведение подготовительных конверсионных мероприятий администрацией отдельных танковых заводов в конце войны не гарантировало функционирование отрасли без перегрузок. Оценки историков по данной проблеме схожи: для реорганизации отрасли в мирных условиях требовались не только новые подходы к управлению, но и кадровые, материальные ресурсы.

### **Госплан и танкопром:**

#### **проблема бюрократического контроля**

В условиях конверсионного перехода военно-промышленные ведомства в качестве приоритета видели сохранение наращенных за годы войны производственных мощностей. Они также негативно воспринимали передачу части предприятий в другие хозяйственные ведомства, воздействовали на Госплан с целью добиться более выгодного распределения фондов в условиях увеличения доли гражданской продукции и технологической реорганизации военных заводов в связи с переходом на более современные образцы вооружения. Крайне болезненно они воспринимали и усиление внимания к качеству военной продукции.

Приведенные характеристики в полной мере соответствовали системе танкопрома, из которого было изъято несколько крупных предприятий. Сам руководящий центр танкостроения (Наркомат танковой промышленности) поменял название на вполне нейтральное – Наркомат (с 1946 г. министерство) транспортного машиностроения. Руководство танковым производством не изменилось. Во главе переименованного министерства оставался В.А. Малышев. В 1947 г. он переходит на работу в правительство на должность заместителя председателя Совета Министров СССР. Министром транспортного машиностроения был назначен И.И. Носенко. Он имел солидный опыт в руководстве производством бронетехники, в годы Великой Отечественной войны являясь заместителем В.А. Малышева в наркомате танковой промышленности.

Перестройка системы ВПК в связи с конверсией повлекла за собой структурные изменения в военных отделах Госплана. Производство бронетехники, как и в годы войны, курировал танковый отдел. Однако штаты плановиков были сокращены, что привело к увеличению нагрузки на оставшийся персонал. Представители отдела неоднократно обращались к руководству с просьбой увеличить количество штатных единиц<sup>16</sup>.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 9 апреля 1947 г. в отделе танковой промышленности был создан мобилизационный сектор. Он комплектовался военными инженерами (5 человек), которых командировали из Министерства обороны. К началу 1948 г. отдел танковой промышленности, включая военных инженеров, насчитывал 12 человек<sup>17</sup>.

Но за расширением штатов последовал новый функционал. В 1948 г. глава Госплана Н.А. Вознесенский дополнительно передал в танковый отдел вопросы планирования артиллерийских тягачей и бронетранспортеров<sup>18</sup>. В итоге объем работы у сотрудников отдела расширился. Теперь помимо танкостроения они курировали и проблемы вспомогательной бронетехники, включая артиллерийские тягачи (арттягачи), бронетранспортеры, бронепоезда, спецавтомобили. Это повлекло за собой перераспределение нагрузки: непосредственно планированием производства танков в профильном отделе Госплана занимался начальник отдела, в распоряжении которого находилось всего 6 человек: заместитель, два специалиста-исполнителя, старший экономист, старший инженер и секретарь<sup>19</sup>. Как сообщал в феврале 1948 г. заместителю председателя Госплана П.К. Кирпичникову начальник танкового отдела И. Рудько, сложность ситуации заключалась не в том, что его штат оказался недостаточен для курирования работы нескольких танковых заводов, непосредственно связанных с выпуском бронетехники. Проблема состояла в широкой кооперации по производству бронетехники, куда было включено около 200 предприятий, «с которыми приходится иметь регулярную связь, как по выполнению производственного плана, так и по плану опытно-научно-исследовательских работ»<sup>20</sup>. Однако несмотря на просьбы разгрузить мобилизационный сектор от дополнительных обязанностей, оставив в качестве функционала только мобилизационное планирование в танкостроении<sup>21</sup>, в руководстве Госплана,

по-видимому, полагали, что в мирное время не следует раздувать штаты. В итоге отдел продолжал заниматься вопросами производства бронетехники в целом.

По прошествии трех послевоенных лет, в ходе которых шла перестройка производства и системы управления танковой промышленностью, курировавшие Министерство транспортного машиностроения специалисты Госплана констатировали кризис танковой отрасли. В одном из писем на имя Вознесенского в декабре 1948 г. сотрудники отдела танковой промышленности отмечали, что Минтрансмаш «систематически не выполняет планов по производству танков, дизельмоторов и запчастей к ним. При этом качество производимых машин находится на низком уровне»<sup>22</sup>. Главную причину усматривали в неудовлетворительном руководстве танковыми заводами со стороны Главного управления танковой промышленности Министерства транспортного машиностроения. Образованный уже после войны в процессе конверсии этот главк (Главтанк) с самого начала испытывал недостаток в квалифицированных кадрах – технологах, конструкторах и ведущих инженерах. В итоге постановлением Совета Министров СССР от 11 июня 1948 г. было решено увеличить штаты Главтанка, но только за счет сокращения других производственных звеньев Министерства транспортного машиностроения<sup>23</sup>.

#### ***Ведомственные интересы танкопрома и давление на Госплан***

В период конверсии военная составляющая в выпуске для многих заводов Министерства транспортного машиностроения (основного производителя бронетехники) сохранилась, но согласно логике конверсии в своей доле она должна была уступать гражданской продукции – место танков на конвейере заняли тракторы, танковые дизели постепенно уступали тракторным моторам. В этой связи руководители оборонных отраслей стремились не столько к перераспределению имеющихся мощностей в

пользу гражданского выпуска, сколько к их увеличению за счет выделяемых фондов. Например, после того как 12 июня 1945 г. вышло правительственное постановление, согласно которому фонды на металлорежущие станки и прессы, выделенные во 2 квартале Наркомату танковой промышленности (НКТП), сокращались, глава наркомата В.А. Малышев обратился с письмом к Л.П. Берии как куратору ВПК в правительстве, с просьбой отменить данное решение. Аргументы Малышева сводились к тому, что оборудование предназначалось для выпуска железнодорожных цистерн и судовых дизелей, то есть для гражданской продукции<sup>24</sup>. Обращение Малышева пошло по бюрократической цепочке. Берия поручил заниматься этим вопросом Госплану. Его руководитель Н.А. Вознесенский дал указание своим заместителям Н.М. Силуянову и Н.П. Борисову выяснить, сколько станков было выделено НКТП по особым поставкам. После того как были подготовлены соответствующие материалы, просьба Малышева была удовлетворена, о чем свидетельствует резолюция на документе: «В дело. Принято постановлением ГКО 26.06.1945»<sup>25</sup>.

В связи с конверсией существенные проблемы танковые заводы испытывали с поставщиками, часть которых переориентировалась на поставки гражданскому сектору. В конце войны, с апреля 1945 г., Ковровский машиностроительный завод Наркомата путей сообщения (НКПС) постановлением ГКО обязан был поставить во 2 квартале 1945 г. 600 тонн деталей стального литья (ступиц) для Т-34. Однако уже в июне 1945 г. завод, перестраиваясь на работу в мирное время, прекратил поставки. В НКТП отказ от выполнения военного заказа расценили как «неправильные указания»<sup>26</sup>.

Переговоры с главой НКПС И.В. Ковалевым лишь подтвердили опасения в отрасли. В руководстве Ковровского машиностроительного завода, имея, по всей видимости, соответствующие директивы «сверху», заявили о прекращении поставок танкового литья с 3 квартала. По словам В.А. Малы-

шева, недостачу по предыдущим месяцам Наркомату танковой промышленности так и не компенсировали<sup>27</sup>. В тот период вопросы производства бронетехники курировал в ГКО и правительстве Л.П. Берия. Содержание материалов ведомственной переписки, поступавшей в его секретариат, показывает, что В.А. Малышев не стал решать проблему «в лоб», с выходом на Берия, а решил действовать «в обход» через А.М. Петросянца<sup>28</sup>, заместителя Л.П. Берии в ГКО по танковому производству. Предварительная договоренность с А. Петросянцем увеличивала для Малышева шансы на успех. 15 июля 1945 г. они отправили Берии записку, в которой просили оказать давление на Ковалева с целью обеспечения возобновления поставок танкового литья в счет невыполнения плана 3 квартала. На дельнейшей работе Ковровского завода как поставщика танкопрома В.А. Малышев настаивать не мог, поэтому брал на себя вопрос организации литья на одном из профильных заводов НКТП. Такая позиция была поддержана Берией, который поставил на письме резолюцию: «Согласен. т. Ковалеву для принятия мер. т. Борисову – учесть в плане 3 квартала – 17.06.45. Л. Берия»<sup>29</sup>.

После расформирования Наркомтанкопрома и перевода его профильных производств в Наркомат транспортного машиностроения его руководитель В.А. Малышев продолжал противостоять попыткам со стороны гражданских ведомств сократить поставки для танкового производства. 17 октября 1946 г. постановлением Совета Министров СССР на Сталинградский тракторный завод (СТЗ) была возложена организация выпуска крупных деталей цветного литья для танковых дизелей (двигатель В-44). Министр сельскохозяйственного машиностроения П. Горемыкин, в подчинении которого находился СТЗ, высказался против, о чем уведомил Госплан. Свою позицию он обосновывал тем, что Кировский завод (находившийся в подчинении Малышева) намеревался прекратить с 3 квартала 1946 г. поставки заготовок цветного

литья (картеры и головки цилиндров) для Сталинградского тракторного завода. П. Горемыкин полагал, что СТЗ не подготовлен к отливке крупного литья, и всю вину за возможный срыв производства танковых двигателей возлагал на Кировский завод<sup>30</sup>. После такого выпада заместитель председателя Госплана М.З. Сабуров передал записку П. Горемыкина второй стороне конфликта – главе Минтрансмаша В.А. Малышеву. Тот категорически возражал против пересмотра правительственного постановления, отвергая все доводы Горемыкина. Как писал Малышев (ответ поступил в Госплан 6 ноября 1946 г.), сокращение производства цветного литья на Кировском заводе произошло по объективным причинам, поскольку завод налаживал выпуск тракторов С-80, новых тяжелых танковых двигателей В-12, В-54 и вынужден был провести реконструкции всех цехов. При этом Малышев категорически отверг попытку Минсельхозмаша отказаться от обязательств перед танковой промышленностью по цветному литью. По его мнению, «ссылка Горемыкина на отсутствие на Сталинградском тракторном заводе необходимой модельной оснастки для производства отливки указанного цветного литья не обоснована», поскольку эта оснастка поступила от Кировского завода еще в 1945 г., а в феврале 1946 г. ее уже стали выпускать на СТЗ. Таким образом, полагал В.А. Малышев, Сталинградский тракторный завод имел полную возможность с 1 квартала 1947 г. обеспечить собственным цветным литьем выпуск 100-120 моторов В-44 в месяц<sup>31</sup>. Следует отметить, что Малышев в этом споре имел определенное преимущество. В 1945 г. СТЗ находился в системе Наркомата танковой промышленности, которым Малышев и руководил. Соответственно он, в отличие от Горемыкина, еще не успевшего полностью войти в курс дела, владел более полной информацией о состоянии дел на Сталинградском тракторном заводе.

В связи с переходом к работе в мирных условиях низкие требования к качеству военной продукции, которые вынужден-

но принимали в годы войны, стали пересматривать. Так, например, представитель заказчика Министерства транспортного машиностроения – Главное автобронетанковое управление, выдвинуло требования к повышению качества покраски бронетехники. Судя по содержанию ведомственной переписки между Министерством транспортного машиностроения, Госпланом и Берией как заместителем председателя правительства, очевидно, что это была инициатива военных. Командующий бронетанковыми и механизированными войсками маршал П.С. Рыбалко<sup>32</sup> (в письменной форме, по телефону или при личной встрече) предложил министру транспортного машиностроения Малышеву пересмотреть технические условия покраски бронетехники, принятые в годы войны. Судя по всему между ними была достигнута взаимная договоренность, поскольку уже в сентябре 1946 г. и министр, и маршал выступили с совместной инициативой, в которой были учтены интересы обоих ведомств. В письме в Госплан они предлагали перейти при окраске бронетехники на стандарты мирного времени и выделить для перекраски 2700 боевых машин более качественные лакокрасочные материалы. В Госплане не были против – 16 сентября заместитель председателя Госплана А. Купцов в письме Берии посчитал «целесообразным просьбу Малышева и Рыбалко поддержать»<sup>33</sup>. Однако это была разовая уступка. Малышев рассчитывал в дальнейшем на регулярные поставки более качественной лакокрасочной продукции (натуральной олифы), а не заменителей, которые получал ранее. В конце сентября он просил Госплан учесть интересы его министерства в последние месяцы (3 квартал) 1946 года, запросив 48 тонн лакокрасочных материалов. В Госплане Малышеву пошли навстречу, изыскав на эти цели 10 тонн. Еще столько же его министерство получило к середине ноября (по всей видимости, из имеющихся резервов или перераспределения фондов между министерствами). 27 сентября 1946 г., обращаясь к председателю Госплана

Н. Вознесенскому, его заместитель П. Кирпичников предложил дать задание другим министерствам «разработать для танков заменители эквивалентные по стойкости олифе»<sup>34</sup>. Сложившаяся неопределенность, при которой запрашиваемые материалы не были получены в полной мере, вызвала неудовольствие как у Рыбалко, так и у Малышева. Военные отказывались принимать на баланс бронетехнику, окрашенную по старым стандартам, а производители (в лице министра транспортного машиностроения) требовали новых качественных лакокрасочных материалов. Примечательно, что Берия, получив от разных ведомств предложения, так и не принял никакого решения, поручив 15 ноября Н.А. Вознесенскому (Госплан) и министру вооруженных сил Н.А. Булганину прийти совместно к соглашению<sup>35</sup>.

Таким образом, с окончанием войны советским руководством был взят курс на сокращение военного производства и перевод экономики в режим работы мирного времени. Для оборонных отраслей промышленности конверсионный переход стал настоящим испытанием. Подготовка производственной базы для такого перехода требовала гораздо больше времени, чем предполагали директора предприятий (первоначально речь шла о годовом периоде), руководители Госплана. На примере танковой индустрии видно, что ситуация на заводах Наркомата (Министерства) среднего машиностроения осложнялась такими проблемами, как: сокращение фондов на материально-технические ресурсы; ужесточение требований к качеству продукции; реорганизация системы танкопрома; сокращение продолжительности рабочей смены для персонала предприятий. Кроме того, часть заводов из системы Наркомата-Министерства среднего машиностроения была передана в гражданские ведомства. Решение данных проблем проходило в условном ведомственном «треугольнике», сторонами которого были наркоматы-министерства – Госплан – ГКО (после войны

– оперативные бюро Совета Министров СССР). Претензии на «льготные» условия в период конверсионного перехода приводили к межведомственным разногласиям, в которых правительственные инстанции (оперативные бюро) играли роль арбитров, создавая рабочие группы из интересантов для разрешения межведомственных противоречий, о чем свидетельствует, например, деятельность Л.П. Берии, который в конфликте производителей и заказчиков старался держать позицию «над схваткой».

### ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Ермолов А.Ю. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2009. 310 с.; Запарий В.В. Элементы политики «фордизма» как инструмент антикризисного управления в уральской танковой промышленности периода Великой Отечественной войны // Вестник Томского государственного университета. 2017. №425. С. 131-139; Мельников Н.Н. Модернизация танковой промышленности СССР в условиях Великой Отечественной войны. Екатеринбург: Изд-во «Сократ», 2017. 416 с.; Самуэльсон Л. Танкоград: секреты русского тыла, 1917-1953. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. 375 с.; Шубарина Л.В. Становление и развитие оборонно-промышленного комплекса на Урале, 1945-1965. Автореф. дисс... докт. ист. наук. Челябинск, 2011.
- <sup>2</sup> Мельников Н.Н. Модернизация танковой промышленности СССР. С. 382-383.
- <sup>3</sup> Запарий В.В. Элементы политики «фордизма». С. 137.
- <sup>4</sup> Запарий В.В. Роль Государственного Комитета Обороны (ГКО) в государственном управлении танковой промышленностью СССР и Урала в 1941-1945 гг. С. 23.
- <sup>5</sup> Ермолов А.Ю. Танковая промышленность СССР. С. 259-260.
- <sup>6</sup> Там же. С. 264.
- <sup>7</sup> Там же. С. 256.
- <sup>8</sup> Там же. С. 257.
- <sup>9</sup> Запарий В.В. Предприятия танковой промышленности Урала в период демилитаризации: 1945-1947 гг. // Экономическая история. 2016. № 2 (33). С. 66.
- <sup>10</sup> Там же. С. 67.
- <sup>11</sup> Шубарина Л.В. Становление и развитие оборонно-промышленного комплекса на Урале, 1945-1965. Автореф. дисс... докт. ист. наук. Челябинск, 2011. С. 32.
- <sup>12</sup> Запарий В.В. Предприятия танковой промышленности Урала в период демилитаризации. С. 68.
- <sup>13</sup> Там же. С. 70.
- <sup>14</sup> Там же.
- <sup>15</sup> Там же.
- <sup>16</sup> РГАЭ. Ф.4372. Опись 95. Д. 420. Л. 295. На просьбе начальника танкового отдела Карпова об увеличении штата была поставлена резолюция: «Направлено Вознесенскому. 30.12.1948». В этот же день письмо отправили в архив.
- <sup>17</sup> РГАЭ. Ф. 4372. Оп 95. Д. 420. Л. 2.
- <sup>18</sup> Там же. Л. 295.
- <sup>19</sup> Там же.
- <sup>20</sup> Там же. Л. 2.
- <sup>21</sup> Там же. ЛЛ. 1, 2.
- <sup>22</sup> Там же. Л. 266.
- <sup>23</sup> Там же. Л. 265-266.
- <sup>24</sup> Там же. Оп. 94. Д. 326. Л. 228-229.
- <sup>25</sup> Там же. Л. 229.
- <sup>26</sup> Там же. Д. 1108. Л. 227.
- <sup>27</sup> Там же. Д. 326. Л. 227.
- <sup>28</sup> Петросьянц А.М. – в 1943-1945 – заместитель Л.П. Берии в ГКО по вопросам танковой промышленности. В 1945-1947 гг. – помощник заместителя Председателя СНК СССР. В 1947-1953 гг. – заместитель начальника Первого главного управления при Совете Министров СССР по вопросам оборудования и снабжения.
- <sup>29</sup> Борисов Н.А. – заместитель председателя Госплана (в 1945 г. – начальник отдела боеприпасов). В 1945-1955 гг. курировал планирование и финансирование всех работ в стране по развитию атомной науки и промышленности. Был одновременно назначен заместителем начальника Первого главного управления (ПГУ) при СНК СССР и начальником Управления № 1 Госплана СССР (отвечавшего за атомный проект), заместителем Председателя Госплана СССР. РГАЭ Ф.4372. Оп. 94. Д. 326. Л. 227.
- <sup>30</sup> РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 94. Д. 1118. Л. 80.
- <sup>31</sup> Там же. Л. 299.
- <sup>32</sup> О предложении П.С. Рыбалко мы можем судить исходя из косвенных данных – ведомственной переписки, в которой упоминается этот факт. Само обращение нам обнаружить не удалось. Вполне вероятно, Рыбалко мог переговорить с Малышевым при личной встрече или по телефону.
- <sup>33</sup> Там же. Д. 1124. Л. 318.
- <sup>34</sup> Там же. Л. 317.
- <sup>35</sup> Там же. Л. 313.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Ермолов А.Ю. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2009. 310 с.
2. Запарий В.В. Роль Государственного Комитета Обороны (ГКО) в государственном управлении танковой промышленностью СССР и Урала в 1941-1945 гг. // Вестник ЮУрГУ. Серия Социально-гуманитарные науки. 2017. Т. 17. № 1.
3. Запарий В.В. Предприятия танковой промышленности Урала в период демилитаризации: 1945-1947 гг. // Экономическая история. 2016. № 2 (33).
4. Запарий В.В. Элементы политики «фордизма» как инструмент антикризисного управления в уральской танковой промышленности периода Великой Отечественной войны // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 425. С. 131-139.
5. Мельников Н.Н. Модернизация танковой промышленности СССР в условиях Великой Отечественной войны. Екатеринбург: Изд-во «Сократ», 2017. 416 с.
6. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 94. Д. 326, 420, 1118.
7. Самуэльсон Л. Танкоград: секреты русского тыла, 1917-1953. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. 375 с.
8. Шубарина Л.В. Становление и развитие оборонно-промышленного комплекса на Урале, 1945-1965. Автореф. дисс... докт. ист. наук. Челябинск, 2011.

## REFERENCES

1. Ermolov A. YU. Tankovaya promyshlennost' SSSSR v gody Velikoj Otechestvennoj vojny. M., 2009. 310 s.
2. Zaparij V.V. Rol' Gosudarstvennogo Komiteta Oborony (GKO) v gosudarstvennom upravlenii tankovoj promyshlennost'yu SSSR i Urala v 1941-1945 gg.
3. Zaparij V.V. Predpriyatiya tankovoj promyshlennosti Urala v period demilitarizacii: 1945-1947gg. // Ekonomicheskaya istoriya. 2016. № 2 (33).
4. Zaparij V.V. Elementy politiki «fordizma» kak instrument antikrizisnogo upravleniya v ural'skoj tankovoj promyshlennosti perioda Velikoj Otechestvennoj vojny // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. 2017. № 425. S. 131-139.
5. Mel'nikov N.N. Modernizaciya tankovoj promyshlennosti SSSR v usloviyah Velikoj Otechestvennoj vojny. Ekaterinburg: Izd-vo «Sokrat», 2017. 416 s.
6. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki (dalee – RGAE). F. 4372. Op. 94. D. 326, 420, 1118.
7. Samuel'son L. Tankograd: sekrety russkogo tyla, 1917-1953. M.: Rossijskaya politicheskaya enciklopediya (ROSSPEN), 2010. 375 s.
8. SHubarina L.V. Stanovlenie i razvitie oboronno-promyshlennogo kompleksa na Urale, 1945-1965. Avtoref. diss...dokt. ist. nauk. CHelyabinsk, 2011.

**PROBLEMS OF PLANNING AND PRODUCTION OF ARMORED VEHICLES  
IN THE USSR IN THE POST -WAR PERIOD 1945-1953  
(ACCORDING TO GOSPLAN DOCUMENTS).**

**PART 1.**

© 2023 A.V. Zakharchenko

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow

After the end of the Great Patriotic War, the tank industry, like other military branches of the Soviet economy, experienced a period of reorganization and technological restructuring. The central problem facing the military economy in the second half of the 1940s was a change in approaches to the production process and product quality assessment, and a more rational use of available resources. The solution of this problem, according to the author, depended on the results of bureaucratic interactions between the ministries of economy, the State Planning Commission (Gosplan) and government structures – the operational bureaus of the Council of Ministers of the USSR. In addition, the personal qualities of Soviet leaders, such as V.A. Malyshev, N.A. Voznesensky, L.P. Beria, played an important role in solving the issues of planning and production of armored vehicles.

*Keywords:* soviet post-war economy, State Planning Committee of the USSR, military-industrial complex, interdepartmental conflicts, tank industry, military and civilian products.

DOI: 10.37313/2658-4816-2023-5-2-153-161

EDN: NXWPMN

*Aleksei Zakharchenko, Doctor of History, Associated Professor, Professor of the Department of Humanities.  
E-mail: zaharchenkoav@gmail.com*