

УДК 94 (47+571)

**ПРОБЛЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПРОИЗВОДСТВА БРОНЕТЕХНИКИ
В СССР В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД 1945-1953 гг.
(ПО ДОКУМЕНТАМ ГОСПЛАНА).
ЧАСТЬ 2**

© 2023 А.В. Захарченко

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, г. Москва

Статья поступила в редакцию 30.01.2023

*Первая часть статьи опубликована в «Известия Самарского научного центра
Российской академии наук. Исторические науки. Том 5. № 2. 2023. С. 153-161.*

Послевоенная конверсия оборонной промышленности привела к технологическим, организационно-структурным и производственным изменениям. Данный процесс анализируется в хронологических рамках 1945 - начала 1953 г. в контексте межведомственных отношений. Отстаивая свои интересы, заказчик (вооруженные силы) и производитель (народные комиссариаты/министерства оборонных отраслей промышленности) в зависимости от ситуации могли объединяться в лоббистские группы или, наоборот, вступать в противоречия друг с другом по вопросам наращивания производства вооружений и распределения ресурсов. В центре межведомственных отношений и лоббистских инициатив находился Госплан СССР, последовательно проводивший курс на конверсию в системе ВПК. Он уравнивал амбиции ведомств, стремился к приведению послевоенной экономики в состояние баланса. В статье обосновывается тезис о том, что увеличение доли выпуска гражданской продукции, сопровождавшееся снижением оборонного производства на заводах танкопрома, следует рассматривать как проявление объективного процесса – конверсионного перехода.

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

DOI: 10.37313/2658-4816-2023-5-3-107-119

EDN: НКJBPН

**КОНФЛИКТЫ ВНУТРИ ВПК:
«ПРОИЗВОДИТЕЛИ» И ЗАКАЗЧИКИ**

Один из аспектов проблемы межведомственных конфликтов в послевоенной экономике СССР проявлялся в столкновении интересов заказчиков (руководство вооруженных сил) и производителей (руководители оборонных секторов народного хозяйства). В историографии ВПК эти два ведомства рассматриваются исследователями Н.С. Симоновым и И.В. Быстровой как составные элементы структуры

военно-промышленного комплекса, что совершенно справедливо¹. Однако внутри системы ВПК эти структурные элементы зачастую вступали в состояние конфронтации². После победы над Германией, когда начался конверсионный переход, возникли противоречия между военными и производителями, и касались они как минимум двух вопросов: объема выпуска тех или иных видов вооружения в послевоенный период и внедрения новых образцов в массовую сборку. От этого зависел объем выделяемых фондов на материалы, оборудование, численность производственного и вспомогательного персонала на предприятиях.

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

Из материалов, посвященных планированию выпуска бронетехники в послевоенные месяцы, можно судить, насколько разные взгляды имели на этот счет военные руководители и НКТП. 2 июня 1945 г. глава НКТП В.А. Малышев направил в Госплан проект плана выпуска танков, танковых дизелей и запчастей к ним на 3 квартал 1945 г. в двух вариантах (Таблица 1).

Проект подписал начальник планово-экономического отдела НКТП Васин. Следовательно, позиция Малышева в Госплане на данном бюрократическом уровне была одобрена. Проект предусматривал два варианта работы предприятий НКТП. Первый вариант – работа по нормативам мирного времени, при продолжительно-

сти рабочего дня в 8 часов и 14 выходных в квартал. Второй вариант исходил из условий работы в военные месяцы 1945 г.: продолжительность рабочего дня – 11 часов и 14 выходных в квартал без предоставления отпусков. Однако в любом случае в наркомате рассчитывали на получение дополнительной рабочей силы для заводов СТЗ (Сталинградский тракторный), №800, Мариупольского, завода им. Ильича, завода №75 и ленинградских заводов, которые планировали после восстановительных работ ввести в строй. В случае принятия первого («мирного») варианта плана выпуск бронетехники, танковых дизелей существенно сокращался. По танкам и САУ сокращение составило бы 30%, по танко-

Таблица 1. Проект плана по производству танков, самоходных установок, дизелей, запчастей к ним на 3 квартал 1945 года, представленный НКТП

Изделие	Завод - изготовитель	План 3 квартал 1945 г. при условии	
		8-часового рабочего дня в 2 смены с предоставлением рабочим нормальных выходных дней и отпусков	существующего режима работы в военные месяцы, но с предоставлением рабочим полностью выходных дней
Танки и САУ	Кировский	1050	1400
ИС	Челябинский		
Самоходы ИС	Кировский	35	35
	Ленинградский		
Т-34-85	№183	1300	2000
	№112	620	860
	№174	350	550
Самоходы СУ-100	УЗТМ (Уральский завод тяжелого машиностроения)	510	600
Танк Т-44	№75	240	355
Всего танков и САУ		4105	5800
Дизель В-2	Кировский	2400	3550
	№76	1240	1800
	№77	1100	1200
	СТЗ	255	375
Всего дизелей		4995	6925
Запчасти к танкам и тракторам		72 млн р.	93 млн р.
Источник: РГАЭ Ф.4372. Оп. 94. Д. 324. Л. 29.			

вым дизелям – 28%. На 23% снижался выпуск запасных частей не только к танкам, но и тракторам. Кроме того, при принятии мирного плана Малышев запрашивал дополнительные кадры в условиях сокращения рабочего времени⁵.

В отличие от производителей (в лице Малышева) предложения военных не допускали никаких иных вариантов, кроме выпуска в условиях военного времени. 5 июня 1945 г. командующий бронетанковыми и механизированными войсками маршал бронетанковых войск Я.Н. Федоренко в письме на имя заместителя председателя Госплана СССР Н.А. Борисова отмечал следующее: «Сообщаю, что данные потребности в танках и самоходных установках, а также количества запчастей и дизелей на 3 квартал 1945 г. должны остаться ориентировочно на уровне плана 2 квартала 1945 г., утвержденного ГКО»⁴, то есть на уровне военного периода. Очевидно, что обращение к вышедшему в военные месяцы постановлению ГКО было удобно для военных лоббистов, поскольку противоположного постановления ГКО о сокращении военного выпуска еще не было.

Между военными и промышленниками возникали разногласия по вопросу внедрения в массовое производство новейших образцов техники. После войны стало очевидно, что в связи с перестройкой экономики на мирные рельсы военный бюджет претерпит сокращения и потребуются более обоснованное распределение имеющихся фондов на производство вооружений. Исключение составлял атомный проект, а также расходы на разработку, производство реактивной техники и радиолокационного оборудования. В правительстве и Госплане уже шла работа над очередной «сталинской пятилеткой» – разрабатывался план восстановления народного хозяйства на 1946-1950 гг. В связи с этим Госплан рассчитывал получить от военных конкретные соображения относительно потребностей в тех или иных системах вооружения на первую мирную пятилетку. В августе 1945

г. заместитель председателя Госплана П.И. Кирпичников в письме к командующему бронетанковыми и механизированными войсками Я.Н. Федоренко просил срочно сообщить предложения от его ведомства по нескольким вопросам: какие мощности по заводам танковой промышленности необходимо сохранить в период 1946-1950 гг. для производства боевых машин и запчастей к ним; какое количество боевых машин требуется произвести по годам и по маркам боевых машин. Кроме того, от военных требовалось дать информацию «о внедрении новых типов машин в период 1946-1950 гг. и задачах в связи с этим танковой промышленности по разработке новых конструкций боевых машин и проведению опытных работ по ним»⁵.

Мнение военных, конечно, не могло изменить общего курса на сокращение производства боевой техники в условиях конверсии. В конце сентября - начале октября 1945 г. состоялось заседание Оперативного Бюро СНК СССР под председательством Л.П. Берии, на котором рассматривался вопрос о перестройке работы танковой промышленности. Рабочей группе, куда входили от производителей – нарком танковой промышленности В.А. Малышев, от военных – маршал Я.Н. Федоренко, от плановиков – зампредседателя Госплана П.И. Кирпичников, а также заместитель Л.П. Берии в ГКО по вопросам танковой промышленности А.М. Петросьянц, поручили подготовить такой проект сокращения танковой программы на 4 квартал 1945 г. К 6 октября группа подготовила проект и представила его на утверждение в Оперативное Бюро (Таблица 2)⁶. Согласно этому документу план производства бронетехники в октябре-декабре 1945 г., который был утвержден ГКО еще в конце августа, пересматривался. В предложенном на рассмотрение Оперативного Бюро СНК проекте выпуск танков и САУ сокращался в 4 квартале 1945 г. на 1600 единиц – это было на 30% меньше предусмотренного постановлением ГКО от 26 августа 1945 г.

Таблица 2. План сокращения выпуска бронетехники по проекту постановления СНК СССР, разработанному 6 октября 1945 г.

	План на 4 квартал 1945 г., утвержденный постановлением ГКО от 26.08.1945 г.	Новый проект плана на 4 квартал, представленный на рассмотрение в Оперативное бюро СНК	Изменение плана	
			В абсолютных показателях	В %
Танки:				
ИС-3	690	600	-90	13
Т-34-85	2550	2150	-400	15,7
Т-44	255	250	-5	2
Самоходные артиллерийские установки				
ИСУ-152	360	300	-60	16,7
СУ-100	495	450	-45	9,1
СУ-76	1110	-	-1110	100
СУ-37	-	50	+50	-
ИТОГО	5460	3800	-1660	30
Источник: РГАЭ Ф.4372. Оп. 94. Д. 324. Л. 36.				

Основное сокращение производства планировалось осуществить за счет самоходно-артиллерийских установок. Предполагалось полностью прекратить выпуск СУ-76 и на 16% сократить сборку артиллерийских установок ИСУ-152. При этом объемы поставок запчастей для бронетехники, уже эксплуатировавшейся в войсках, оставались неизменными. Проектом предусматривалось, что в начале 1946 г. танковое производство будет сохраняться на уровне конца 1945 г., и только во 2 квартале 1946 г. танковая промышленность перейдет на программу мирного времени⁷.

Если в количественных параметрах военные не могли выступать против общего курса на конверсию, то в вопросах разработок и принятия на вооружение новых образцов техники они настойчиво добивались от производителей выполнения намеченных еще в военные годы планов.

Характерный пример – решение вопроса о производстве нового тяжелого танка послевоенного поколения, который в ведомственной переписке фигурировал как объект № 701 – впоследствии танк ИС-4. Сам танк создавался в ГСКБ-2 Челябинского

тракторного завода. Его разработали и выдали образцы еще в 1944 г. К лету 1945 г. он прошел ходовые испытания и находился на полигоне Главного бронетанкового управления (ГБТУ) Красной армии в Кубинке. По мнению маршала Я.Н. Федоренко и генерал-полковника танковых войск Н.И. Бирюкова, «проведенные длительные ходовые испытания, а также отстрел вооружения нового тяжелого танка, показали достаточную надежность и отработанность конструкции». Они полагали, что по боевым и техническим показателям «этот танк является наиболее современным из всех существующих как отечественных, так и иностранных танков»⁸. Позиция военных была однозначна – танк готов к пуску в серию. Однако это расходилось с мнением производителей. Руководитель танковой промышленности В.А. Малышев отказался от совместного доклада с военными на заседании Оперативного Бюро у Берии, мотивируя это тем, что план по производству тяжелых танков и артсамоходов не сокращается и что условия работы после окончания войны усложнены. Брать на себя выпуск новой боевой машины Малышев был согласен только при условии

серьезного уменьшения выпуска тяжелых танков и артсамоходов. Такой подход шел вразрез с интересами военного ведомства. Федоренко и Бирюков вынуждены были в письме от 7 августа 1945 г. просить Берия провести через ГКО постановление о серийном производстве нового танка. Предлагалось принять его на вооружение и к сентябрю 1945 г. выпустить на Кировском заводе 10 машин. Таким образом, лоббисты из военного ведомства хотели «протолкнуть» новый образец танка, «нагрузив» В.А. Малышева новыми обязательствами, сохранив напряженный график производства танков. В качестве уступки Малышеву предлагалось уменьшить общую программу за счет постепенного сокращения изготовления только артустановок ИСУ-122⁹. В тот же день Л.П. Берия (так он поступал довольно часто), не вникая в детали проблемы, поручил всем сторонам конфликта совместно со своим заместителем в ГКО по вопросам танковой промышленности А.М. Петросьянцем и заместителем председателя Госплана Н.А. Борисовым представить свои предложения¹⁰. В конечном итоге танк был принят на вооружение в апреле 1949 г. (постановление Совета Министров СССР №961-403 от 29.04.1946). Однако отзывы командования бронетанковыми войсками об ИС-4 как наиболее современном из всех существующих машин в мире оправдались не в полной мере. В серию он пошел только с 1947 г. Его выпуск не был массовым и оказался неудачным. В итоге в 1949 г. танк сняли с серийного производства. Поскольку Малышев, противодействуя военным лоббистам в данном вопросе, не акцентировал внимания на технических проблемах нового танка, указанный случай дает основания говорить больше о ведомственных интересах, чем о предвидении того, что ИС-4 станет неудачным проектом танкопрома.

Конверсия влекла за собой не только сокращение военного выпуска, но скопление на заводских складах материальных излишков – запасных частей, вооружения и других изделий бронетехники, которую плани-

ровалось либо снять с производства, либо сократить объем выпуска. В этой связи руководители военных отраслей промышленности были заинтересованы в реализации таких излишков, а не в списании их в качестве убытков. По этой причине руководители наркоматов настаивали на продолжении выпуска техники в полном объеме, даже в условиях разворачивавшейся конверсии. 20 сентября 1945 г. нарком танковой промышленности Малышев направил в секретариат Л.П. Берии в правительстве записку, в которой просил не сокращать в сентябре его наркомату выпуск танков и артсамоходов, так как на заводах Наркомтанкопрома образовались большие заделы¹¹. Он предлагал «в качестве исключения» разрешить Кировскому заводу не снижать выпуск танков ИС-3 и артсамоходов ИСУ-152 и ИСУ-122». Берия как обычно решил свести все заинтересованные в этом вопросе стороны в одну группу. 25 сентября он поручил своему заместителю в ГКО А.М. Петросьянцу (тот также был помощником Берии как заместителя председателя правительства) созвать группу от заказчиков и производителей. Первых представлял маршал Я.Н. Федоренко, вторых – В.А. Малышев. В группу включили П.И. Кирпичникова – заместителя председателя Госплана, курировавшего выпуск военной продукции. Судя по окончательной резолюции на документе: «В дело. Вопрос решен постановлением СНК от 6.10.1945.» процедура ведомственных согласований завершилась компромиссным решением.

ТАНКОСТРОЕНИЕ И ТРАКТОРОСТРОЕНИЕ: ПРОБЛЕМА ВНЕДРЕНИЯ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НОВЫХ ОБРАЗЦОВ ТЕХНИКИ

Одной из сложных задач, которую не удавалось разрешить в советском танкостроении всю вторую половину 1940-х гг., являлось освоение и переход на массовый выпуск среднего танка Т-54, разработанного еще в 1944 г. на заводе №183 в Нижнем Тагиле. Полигонные испытания новый танк

проходил уже в марте 1945 г., однако «доводили» его до боеготового состояния еще почти пять лет.

За годы войны в советском танкостроении сформировался «костяк» директорского корпуса, важнейшей компетенцией которого являлось умение обеспечить бесперебойный выпуск военной техники в чрезвычайных условиях. Они умели налаживать производство после эвакуации, выстраивать и поддерживать связи с поставщиками сырья и комплектующих при периодической нехватке трудовых и материальных ресурсов, быстро осваивать новые образцы бронетехники и внедрять их в серию. Однако высокие потери танкового парка снимали проблему выпуска военной продукции с длительными гарантийными сроками эксплуатации. Она возникла перед директорами уже в мирное время. Об этом свидетельствует сложный процесс принятия на вооружение новых образцов танков.

В условиях конверсии в СССР осталось два крупных центра танкостроения – завод №183 в Нижнем Тагиле и Кировский завод в Челябинске. С марта 1946 г. завод №183 свернул выпуск Т-34 и должен был перейти на новый танк Т-54¹². В течение 1946 г. шла продолжительная процедура межведомственных согласований, в процессе которой распределялись обязательства хозяйственных министерств-поставщиков перед производителем нового танка – Министерством транспортного машиностроения и конкретным исполнителем – заводом №183¹³. Перед тем как подготовить проект правительственного постановления «Об обеспечении производства средних танков Т-54 на заводе №183», начальник отдела Госплана, отвечавшего за выпуск бронетехники, И.Х. Рудько неоднократно согласовывал вопросы обеспечения выпуска новых танков с руководителями различных хозяйственных структур. Всего в процессе согласования участвовало 12 министерств различного профиля, начиная от министерства машиностроения, тяжелого машиностроения и станкостроения, отвечавших за поставки

оборудования для выпуска танков, до министерства кинематографии и животноводства, от которых требовалось предоставить киноаппараты и сельскохозяйственные угодья для работников завода №183¹⁴. Причем только в 3 случаях из 14 удавалось договориться с первого раза. С большинством министров возникающие разногласия и детали приходилось неоднократно «пересогласовывать» по телефону¹⁵. Наконец 29 апреля 1946 г. было принято постановление Совета Министров СССР, в соответствии с которым танк принимался на вооружение, и завод №183 должен был выпустить 165 единиц. Однако реальный выпуск составил только 3 опытные машины¹⁶. В 1947 г. выпустили еще 22 танка. Как показали дальнейшие события, это были еще недоработанные образцы. Материалы фонда Госплана показывают, что сроки, которые были поставлены советским руководством перед таковыми заводами по внедрению нового танка в серию, не учитывали состояния их производственных мощностей.

Для выяснения обстановки и принятия мер из отдела танковой промышленности Госплана в феврале 1948 г. на завод №183 был командирован инженер А.А. Антюхин. Согласно результатам проведенной проверки выяснилось, что завод просто не располагал необходимыми для выполнения военной программы мощностями. За послевоенный период работы парк производственного оборудования в танковых цехах сократился на 27%, а количество рабочих снизилось в три раза – с 7196 человек до 2358¹⁷. Многие после окончания войны вернулись из Нижнего Тагила домой (были реэвакуированы), а сам завод перешел на производство вагонов – на продукцию, которую выпускал до войны.

В 1948 г. в производстве Т-54 участвовали уже три завода (№75 в Харькове, №174 в Омске и №183 в Нижнем Тагиле). Однако, согласно отчетам Госплана, омский и харьковский заводы план не выполнили ни по танкам, ни по запчастям к ним¹⁸. Собранный в течение года партия из 593 танков вызва-

ла волну жалоб со стороны военных. По этому вопросу министр Вооруженных сил Н.А. Булганин в январе 1949 г. даже созвал специальное совещание с офицерами 5-й армии, куда поставлялись новые средние танки. Вердикт танкистов оказался неутешительным. По словам заместителя командира полка подполковника Беляничева, «танк имеет много конструктивных и производственных дефектов, указывающих на то, что с этой машиной поторопились, не довели ее в производстве»¹⁹. О том, насколько массовыми и серьезными оказались рекламации со стороны военных, свидетельствует тот факт, что Т-54 в 1949 г. был временно снят с производства до устранения всех дефектов. Только в конце года его выпуск был возобновлен – заводы сдали небольшую партию в 54 единицы²⁰. Даже не вдаваясь в вопрос

о качестве собранных машин, было очевидно, что план по выпуску Т-54 был сорван – сборочные цеха не получили необходимого количества танковых башен: как сообщало в Совет Министров СССР руководство Госплана, организация их производства на заводах №200 и №174 оставалась неудовлетворительной²¹.

В феврале 1949 г. на совещании в Министерстве транспортного машиностроения при анализе причин массовых дефектов по Т-54 главный конструктор А.А. Морозов назвал себя «основным виновником в этом вопросе»²², однако очевидно, что поспешные решения о внедрении недоработанной машины принимали на более высоком уровне.

Такая же ситуация повторялась и с выпуском танковых дизелей и запчастей к танкам. Срыв выполнения программы по

Таблица 3. Выпуск бронетехники в СССР в 1948-1952 гг.

Продукция (единиц)	Годы				
	1948	1949	1950 (1-2 квартал)	1951	1952 (январь- ноябрь)
1. Танки (всего)	748	3854		1611	1725
В том числе:					
А) тяжелые «ИС-4»	155				
Б) средние «Т-54»	593*	54	363***	1566	1694****
В) плавающие танки «ПТ-76»				45	31
2. Арттягачи	80	370	240**	733**	****599
3. Авиадесантные САУ «АСУ-57»				5	74
4. Бронетранспортеры (БТР-152, БТР-40)			96	1170	1077
5. Запасные части к артсамоходам, танковым дизелям, арттягачам (в млн руб.)	140	211	122,7	356,5	394
6. Дизели танковые	2119	2140	1161	2284	879
*Все 593 танка Т-54, собранные в 1948 г., были отклонены как боеготовые от приема на баланс воинских частей.					
**Арттягачи выпускались на заводах двух министерств: транспортного машиностроения (артиллерийский тягач АТ-Т) и автомобильной и тракторной промышленности (артиллерийский тягач М-2).					
*** В 1950 г. общий выпуск танков Т-54 составил 1007 единиц.					
****С 1952 г. помимо арттягачей «АТ-Т» и «М-2» предприятия ВПК перешли на выпуск небольших партий арттягачей «АТ-С», «АТ-Л».					
*****Всего в 1952 г. было выпущено 1854 танка Т-54.					
Источник: РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 96. Д. 58. Л. 7; Оп.97. Д. 152. Л. 69; Оп.97. Д. 152 Л. 30, 38, 39, 82. Оп. 95. Д. 142. Л. 4, 113; Устьянцев С., Калмыков Д. Боевые машины Уралвагонзавода – Танки Т-54/Т-55. «Медиа-Принт», 2006. С. 34.					

запчастям в 1949 г. в Госплане объясняли «несвоевременным доведением Министерством транспортного машиностроения до заводов-изготовителей номенклатуры запчастей, предъявленных Министерством вооруженных сил СССР на 30 млн рублей во исполнение постановления Совета Министров СССР от 15 августа 1949 г.»²³. Проще говоря, из-за бюрократической волокиты информация о требуемом количестве запчастей на заводы поступила слишком поздно. По данным докладных записок Госплана в правительство о выпуске военной продукции, в течение 1949-1952 гг. заводы ни разу не выполнили план производства запчастей и танковых двигателей²⁴.

Проблемы с реализацией программы заводы танкостроения имели и по другим боевым машинам. В 1948 г. план производства танков ИС-4 не выполнили Челябинский и Кировский (г. Ленинград) заводы. В этом же году Кировский завод должен был изготовить также 15 тяжелых танков ИС-7, но не сделал ни одного танка²⁵. Только с 1950 г. удалось организовать по-настоящему выпуск Т-54 (см. таблицу 3).

Закономерно вставал вопрос о том, почему в годы войны дистанция от разработки нового образца боевой техники до его внедрения в серийное производство, была существенно короче, чем в мирное время? Ответ на него крылся в самом подходе к процессу применения нового вооружения. В огне войны срок использования его был недолог. Устранив основные технические недостатки, боевую технику сразу отправляли на фронт, где она не успевала выработать свой гарантийный ресурс. Именно об этом говорил на февральском совещании 1949 г. министр транспортного машиностроения И.С. Носенко, разбирая причины с массовыми дефектами по танку Т-54: «И эти дефекты можно было бы давно исправить <...> Но мы <...> жили еще порядком военного времени, забывая, что в войну танки брали горячими, с большим количеством дефектов, чем сейчас. Почему в военное время так от нас принимали танк? Потому что живучесть

танка была 10-15 дней <...>. Мы создали хорошую машину, но имеющую и конструкционные дефекты и технологические, и мы безобразно долго тянули ликвидацию этих дефектов»²⁶. Следует добавить к этому еще одну причину. Заводы, на площадях которых налаживалась сборка новых танков, не располагали для этого ни материально-техническими возможностями, ни кадровым потенциалом, поскольку имели напряженную программу по военному и гражданскому выпуску.

«ДЕЛО ЗАЛЫЦМАНА» В КОНТЕКСТЕ ПРОБЛЕМЫ КОНВЕРСИОННОГО ПЕРЕХОДА ТАНКОПРОМА

Состояние оборудования не позволяло сохранять военный выпуск на требуемом от правительства уровне, поскольку реализовалось сразу две задачи: перестройка на более современные образцы боевой техники и переход на гражданский выпуск более технологически сложной продукции по сравнению с довоенным периодом. Это хорошо видно на примере крупнейшего в годы войны производителя тяжелых танков – Кировского завода в Челябинске (Челябинский тракторный завод – ЧТЗ). Поскольку в годы войны на заводе было полностью ликвидировано производство тракторов, его пришлось восстанавливать заново. Завод остался единственным действующим предприятием, способным выпускать тракторы, поскольку на восстановление разрушенных в годы войны Харьковского и Сталинградского тракторных заводов требовалось время. 26 мая 1945 г. приказом по Наркомату тогда еще танковой промышленности была установлена проектная мощность завода. Согласно новым планам ЧТЗ переходил на выпуск новых тракторов типа «Сталинец» – С-80, сокращая сборку тяжелых танков ИС-3²⁷. При этом если до войны, в 1940 г., завод выпускал 28 тракторов С-65 в сутки, то согласно проектной мощности в 1946 г. этот выпуск должен был составить уже 50 тракторов модели С-80²⁸. Сложность задачи

заклучалась в том, что новый тип трактора «Сталинец» был гораздо сложнее своего предвоенного предшественника С-65. Он имел на 40 % больше деталей, а трудоемкостью С-80 превышал предыдущую модель в 1,5-1,7 раза²⁹. В течение года на предприятии шел процесс реорганизации цехов и передачи части станочного парка с танкового на тракторное производство. Если в мае 1945 г. 90% станочного парка завода было задействовано на танковом производстве и только 10% выпускало запчасти к тракторам, то к середине ноября 1946 г. 62% станков работало на сборке тракторов и запчастей к ним. При этом доля тракторного выпуска была выше, если иметь в виду, что станки (около 23%), выпускавшие дизельные двигатели, производили их и для танков, и для тракторов (см. таблицу 4.)

Однако, даже нарастив мощности по тракторостроению, ЧТЗ не справлялся с плановыми заданиями по производству гражданской продукции и в 1947 г. план по тракторам не выполнил. В середине 1947 г. по плану завод должен был перейти на выпуск нового тяжелого танка ИС-4. Однако его освоение, как писал в Госплан в феврале 1948 г. директор завода И.М. Зальцман, было осложнено программой по выпуску тракторов. Завод своевременно не получил специальных универсальных станков, заказанных для тракторного производства, и, чтобы не срывать программу по С-80, взял на ее обеспечение из танковых цехов 290 станков. В результате Министерству

транспортного машиностроения пришлось смириться с тем, что достижение производительности 6 танков в сутки было отодвинуто на 9 месяцев вперед³⁰. В целом период реконструкции завода и выход его на проектную мощность в 50 тракторов и 6 танков в сутки заняли несколько лет. К началу 1947 г. ЧТЗ выпускал по 8-10 тракторов в сутки³¹. Министерство транспортного машиностроения неоднократно переносило строки реализации программы в полном объеме специальными приказами 18 ноября 1945 г. и 4 мая 1946 г., корректируя ее и сокращая объем планируемого суточного выпуска танковых моторов (с 25 до 17 шт.). В 1947 г. Кировский завод изготовил 5758 тракторов, выйдя на показатель 25 машин в сутки³². Наконец, 14 марта 1947 г. глава Министерства транспортного машиностроения В.А. Малышев утвердил проектное задание на реконструкцию с выводом завода к 1 января 1951 г. на годовую мощность 15250 тракторов (50 единиц сутки). Параллельно предполагалось держать выпуск тяжелых танков ИС-4 на уровне 1860 единиц в год (6 единиц в сутки)³³. К началу 1948 г. основные кадры завода были задействованы в гражданском секторе, где в январе 1948 г. на тракторном производстве трудилось 90% всех рабочих³⁴.

Глава Министерства транспортного машиностроения В.А. Малышев в письме к руководству Кировского завода в Челябинске писал о невыполнении «всех экономических и финансовых показателей в работе завода». По его словам, представители ад-

Таблица 4. Перераспределение станков на Кировском заводе (ЧТЗ) в рамках организации производства тракторов

Производство	Количество станков	
	До перестройки на 26 мая 1945 г.	На 15 ноября 1946 г.
танковое	2260	773
дизельное	2695	1198
тракторное	-	2617
запчасти к тракторам ЧТЗ	504	614
Источник: РГАЭ Ф.4372. Оп. 95. Д. 416. Л.256.		

министрации завода не вели борьбу «с излишествами» и жили «на широкую ногу»³⁵. По всей видимости, гарантии такой жизни директор завода И.М. Зальцман обеспечивал, напрямую обращаясь к высшему руководству за поддержкой. Специалист по истории ВПК Урала Л.В. Шубарина отмечает, что в годы войны Зальцман имел возможность напрямую обращаться к руководителю танковой промышленности В.А. Малышеву³⁶. Практика прямого обращения к руководству страны использовалась им и позднее. Шведский историк Л. Самуэльсон в своем известном исследовании по истории Челябинского тракторного завода отмечает, что в 1948 г. (когда в очередной раз программа по производству тракторов не была выполнена) Зальцман написал письмо Сталину, в котором, «признавая свою ответственность за выполнение плана 1948 г.», просил вождя дать указание Совету Министров выполнить правительственное постановление «о помощи Кировскому заводу»³⁷.

Провал реорганизации производства на ЧТЗ в условиях мирного времени (срыв программы выпуска тракторов в 1947 и 1948 гг., проблемы с освоением танка ИС-2) сказался на карьере директора И.М. Зальцмана. 18 февраля 1949 г. из Москвы по линии Совета Министров он получил выговор за невыполнение заданий правительства по ИС-2 и выпуск танка с производственными дефектами³⁸. В апреле и мае 1949 г. на завод были направлены две комиссии из Москвы. Работу директора ЧТЗ признали неудовлетворительной. В результате И.М. Зальцман, несмотря на все свои предыдущие заслуги и регалии, полученные в годы войны за организацию танкового производства (организация эвакуации Кировского завода из Ленинграда в Челябинск и восстановление производства танков КВ на новом месте, налаживание выпуска танков Т-34 на заводе №183 в Нижнем Тагиле, руководство Наркоматом танковой промышленности в 1942-1943 гг.), был снят с должности директора Челябинского тракторного завода³⁹.

Исследователи отмечают, что он лишился покровительства местных региональных властей. На наш взгляд, И.М. Зальцман стал своеобразной «жертвой» конверсионного перехода. Невыполнение производственного плана (что стало одним из аргументов в пользу его снятия с должности) было характерно и для других заводов, причем не только танкостроения. Однако многие директора избежали подобной участи. И современники, и историки отмечают организаторские способности «танкового генерала», проявленные в годы войны. Однако мирное время востребовало иные компетенции, которые директорский корпус не всегда вовремя актуализировал или не имел их вовсе (к Зальцману скорее применима первая характеристика). Умение директора завода достигать результата, «не постоаяв за ценой», перестало быть актуальным с окончанием войны. Руководители предприятий столкнулись с новыми вызовами, на которые многие не могли ответить. Навыки быстрой мобилизации людских и материальных ресурсов, неограниченная возможность использовать сверхурочные работы с целью выполнения срочных директив центра оказались неэффективны. Теперь с повестки дня, по словам историка Л.В. Шубариной, «не сходили вопросы рентабельности, ликвидации излишков материальных запасов, наличие оборотных средств»⁴⁰. В такой ситуации мобилизационные методы управления оценивались в финансовом отношении как затратные⁴¹. Это привело в конечном итоге к ротации директорского корпуса, заслуги которого в годы войны не гарантировали стопроцентной протекции. Зальцман «попал» под ротацию как раз в тот период, когда военно-промышленный комплекс завершал конверсионный переход. В 1947г.⁴² завершился выпуск бронетехники, принятой на вооружение в годы войны. К 1950 году был преодолен переходный период второй половины 1940-х гг., который некоторые исследователи определяют как кризис в таковой промышленности⁴³.

В начале 1950-х гг. в значительной степени обновилась номенклатура выпуска на танкостроительных заводах. Армия получала партии современных бронетранспортеров и артиллерийских тягачей. Если в первом полугодии 1950 г. было произведено только 96 БТР, то в 1951-1952 гг. заводы поставляли более 1 тыс. БТР-40 и БТР-152. Было унифицировано танковое производство. Заводы полностью переключились на выпуск основного танка Т-54. Если в 1949 г. было собрано только 49 машин, то в 1950 г. промышленность поставила уже 1007 единиц и в дальнейшем только наращивала их производство (в 1951 г. – 1566 шт., в 1952 – 1854)⁴⁴.

Принимая во внимание эти данные, полагаем, что с мнением таких авторитетных исследователей, как В.В. Запарий и Л.В. Шубарина, можно согласиться лишь отчасти. Танкостроительные заводы действительно наращивали гражданский выпуск в ущерб военному, однако это не было связано с тем, что сталинское руководство «не колеблясь, пошло на резкое ослабление танковой индустрии»⁴⁵. Тем более в Кремле не выражали намерения «выжимать соки из отрасли»⁴⁶. Объем выделяемых танкопрому ресурсов был действительно сокращен в связи с сокращением военной программы и переходом на работу по законам мирного времени. Отрасль лишилась некоторых предприятий, переданных в другие наркоматы. Однако данные мероприятия вписывались в логику конверсионного перехода (сокращение обычных вооружений, перераспределение ресурсов в пользу новейших оборонных систем, увеличение доли гражданской продукции) и проводились сознательно с целью вывести экономику из состояния войны, привести ее в более сбалансированное состояние, а также осуществить модернизацию советской «оборонки». Выполнение этой задачи, как мы видим, в значительной мере было возложено на Госплан и лично А.Н. Вознесенского, противостоявшего ведомственному давлению со стороны руководства ВПК, старавшегося сохранить прежние приоритеты в ресурсном обеспечении.

Сокращение выпуска военной продукции было обусловлено не только переходом на мирный (четвертый) пятилетний план (1946-1950 гг.). Этот процесс шел параллельно с освоением новых образцов бронетехники и прекращением производства морально устаревших типов танков и других видов боевых машин (см. данные таблиц 2, 3). К их качеству предъявлялись более высокие требования. В таком же положении находились все остальные отрасли ВПК. Из того же танкопрома в зарождающуюся атомную промышленность были переведены группы квалифицированных рабочих, инженеров, часть оборудования. Данный факт свидетельствует не об ошибках в управлении танковой отраслью, а о смене послевоенных приоритетов советской «оборонки», которая вступала в новую эпоху – время реактивных двигателей, атомного оружия и ракетостроения.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Об историографии советского ВПК: *Деманов А.А.* Военно-промышленный комплекс СССР в 1946-1955 годах: вопросы историографии. //Вестник Чувашского госуниверситета 2008. №3. С. 13-23.
- ² Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф.4372. Оп. 94. Д. 324. Л. 40.
- ³ РГАЭ Ф.4372. Оп. 94. Д. 324. Л. 30.
- ⁴ Там же. Л. 28.
- ⁵ Там же. Л. 34.
- ⁶ Там же. Л. 36.
- ⁷ Там же. Л. 35.
- ⁸ Там же. Л. 40.
- ⁹ Там же. Л. 39.
- ¹⁰ Там же.
- ¹¹ Там же. Л. 38.
- ¹² Там же. Оп.95. Д. 416. Л. 97.
- ¹³ Там же. Оп.94. Д. 1124. Л. 363.
- ¹⁴ Там же. Оп.94. Д. 1124. Л. 361-362.
- ¹⁵ Там же.
- ¹⁶ *Устьянцев С., Калмыков Д.* Боевые машины Уралвагонзавода – Танки Т-54/Т-55. «Медиа-Принт». 2006. 227 с. С. 34.
- ¹⁷ РГАЭ. Ф.4372. Оп.95. Д. 416. Л. 96.
- ¹⁸ Там же. Оп. 96. Д. 58. Л.7.
- ¹⁹ Цит. по: *Устьянцев С., Калмыков Д.* Боевые машины Уралвагонзавода – Танки Т-54/Т-55. «Медиа-Принт», 2006. С. 34.

- ²⁰ Там же. С. 34.
- ²¹ РГАЭ. Ф. 4372. Оп.97. Д. 152. Л. 69.
- ²² Тест стенограммы совещания в Министерстве транспортного машиностроения в феврале 1949 г. с участием коллектива конструкторов, директоров заводов и руководства министерства приводят в своем исследовании С. Устьянцев и Д. Калмыков: *Устьянцев С., Калмыков Д. Боевые машины Уралвагонзавода – Танки Т-54/Т-55. «Медиа-Принт», 2006. С. 34.*
- ²³ РГАЭ. Ф. 4372. Оп.97. Д. 152. Л. 69.
- ²⁴ Там же. Оп. 96. Д. 58. Л. 7; Оп.97. Д. 152. Л. 69; Оп.97. Д. 152 Л. 30,38,39,82. Оп. 95. Д. 142. Л. 4, 113.
- ²⁵ Там же. Оп. 96. Д. 58. Л. 7.
- ²⁶ Цит. по: *Устьянцев С., Калмыков Д. Боевые машины Уралвагонзавода – Танки Т-54/Т-55. «Медиа-Принт» 2006. С. 34.*
- ²⁷ РГАЭ. Ф.4372. Оп.95. Д. 416. Л. 267.
- ²⁸ Там же. Л. 262.
- ²⁹ Там же. Л.258.
- ³⁰ Там же. Л. 264.
- ³¹ Там же. Л.258.
- ³² Там же. Л. 255.
- ³³ Там же. Л. 261.
- ³⁴ Там же. Л. 255.
- ³⁵ *Шубарина Л.В. Производство танков в структуре оборонно-промышленного комплекса СССР (1945-1953 гг.) // Проблемы истории, филологии и культуры. №XVI/3. Москва-Магнитогорск-Новосибирск, 2006. С. 232.*
- ³⁶ Там же. С. 229.
- ³⁷ *Самуэльсон Л. Танкоград: секреты русского тыла, 1917-1953. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. С. 256. Текст письма автор обнаружил в архиве Челябинской области.*
- ³⁸ *Федоров А.Н. И.И. Зальцман и Челябинский обком ВКП(б): взаимоотношения местных партийных и хозяйственных органов в первые послевоенные годы // Вестник Томского государственного университета. История. 2016. №3 (41). С. 68.*
- ³⁹ *Сушков А.В. На цековском ковре. «Дело И.М. Зальцмана» на рассмотрении в Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б). 1949 год. // Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2017. №1. С. 34.*
- ⁴⁰ *Шубарина Л.В. Производство танков. С. 229.*
- ⁴¹ *Запарий В.В. Танковая промышленность на Урале в 1940-е годы. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2013. С. 19.*
- ⁴² *Запарий В.В. Предприятия танковой промышленности Урала в период демилитаризации: 1945-1947 гг. // Экономическая история. 2016. № 2 (33). С. 68.*
- ⁴³ *Запарий В.В. Танковая промышленность на Урале в 1940-е годы. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2013. С. 19.*
- ⁴⁴ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 96. Д. 58. Л. 7; Оп.97. Д. 152. Л. 69; Оп.97. Д. 152 Л. 30, 38, 39, 82. Оп. 95. Д. 142. Л. 4, 113; *Устьянцев С., Калмыков Д. Боевые машины Уралвагонзавода – Танки Т-54/Т-55. «Медиа-Принт», 2006. С. 34.*
- ⁴⁵ *Шубарина Л.В. Становление и развитие оборонно-промышленного комплекса на Урале, 1945-1965. Автореф. дисс...докт. ист. наук. Челябинск, 2011. С. 32.*
- ⁴⁶ *Запарий В.В. Предприятия танковой промышленности Урала. С. 67.*

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Деманов А.А. Военно-промышленный комплекс СССР в 1946-1955 годах: вопросы историографии. //Вестник Чувашского государственного университета 2008 г. №3.*
2. *Запарий В.В. Танковая промышленность на Урале в 1940-е годы. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2013. 18 с.*
3. *Запарий В.В. Предприятия танковой промышленности Урала в период демилитаризации: 1945-1947 гг. // Экономическая история. 2016. № 2 (33). С. 65-74.*
4. *Самуэльсон Л. Танкоград: секреты русского тыла, 1917-1953. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. 372 с.*
5. *Сушков А.В. На цековском ковре. «Дело И.М. Зальцмана» на рассмотрении в Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б). 1949 год // Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2017. №1. С. 33-50.*
6. *Устьянцев С., Калмыков Д. Боевые машины Уралвагонзавода – Танки Т-54/Т-55. «Медиа-Принт», 2006. 227 с.*
7. *Федоров А.Н. И.И. Зальцман и Челябинский обком ВКП(б): взаимоотношения местных партийных и хозяйственных органов в первые послевоенные годы // Вестник Томского государственного университета. История. 2016. №3 (41).*
8. *Шубарина Л.В. Производство танков в структуре оборонно-промышленного комплекса СССР (1945-1953 гг.) // Проблемы истории, филологии и культуры. №XVI/3. Москва-Магнитогорск-Новосибирск, 2006.*
9. *Шубарина Л.В. Становление и развитие обо-*

ронно-промышленного комплекса на Урале, 1945-1965. Автореф. дисс...докт. ист. наук. Челябинск, 2011.

10. Российский государственный архив экономики (РГАЭ) Ф. 4372. Оп. 94. Д. 324, 1124. Оп. 95, Д. 416; Оп. 96. Д. 58; Оп. 97. Д. 142, 152.

REFERENCES

1. Demanov A.A. Voенно-promyshlennyj kompleks SSSR v 1946-1955 godah: voprosy istoriografii // Vestnik CHuvashskogo gosuniversiteta 2008g. №3.
2. Zaparij V.V. Tankovaya promyshlennost' na Urale v 1940-e gody. Avtoref. diss. kand. ist. nauk. Ekaterinburg, 2013.
3. Zaparij V.V. Predpriyatiya tankovoj promyshlennosti Urala v period demilitarizacii: 1945-1947gg. // Ekonomicheskaya istoriya. 2016. № 2 (33).
4. Samuel'son L. Tankograd: sekrety russkogo tyla, 1917-1953. M.: Rossijskaya politicheskaya enciklopediya (ROSSPEN), 2010.
5. Sushkov A.V. Na cekovskom kovre «Delo I.M.Zal'cmana» na rassmotrenii v Komissii partijnogo kontrolya pri CK VKP(b). 1949 god. // Magisra Vitae: elektronnyj zhurnal po istoricheskim naukami i arheologii. 2017. №1.
6. Ust'yancev S., Kalmykov D. Boevye mashiny Uralvagonzavoda – Tanki T-54/T-55. «Media-Print», 2006. 227 s.
7. Fedorov A.N. I.I. Zal'cman i CHelyabinskij obkom VKP(b): vzaimootnosheniya mestnyh partijnyh i hozyajstvennyh organov v pervye poslevoennye gody // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya. 2016. №3 (41).
8. SHubarina L.V. Proizvodstvo tankov v strukture oboronno-promyshlennogo kompleksa SSSR (1945-1953gg.) // Problemy istorii, filologii i kul'tury. №XVI/3. Moskva-Magnitogorsk-Novosibirsk, 2006.
9. SHubarina L. V. Stanovlenie i razvitie oboronno-promyshlennogo kompleksa na Urale, 1945-1965. Avtoref. diss...dokt. ist. nauk. CHelyabinsk, 2011
10. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki (RGAE) F.4372. Op. 94. D. 324, 1124. Op. 95, D. 416; Op. 96. D. 58; Op. 97. D. 142, 152.

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

PART 2

© 2023 A.V. Zakharchenko

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow

The Part 1 of the article was published in the "Izvestiya of Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences. History Sciences" Vol. 5, No 2 (2023), pp. 153-161.

The post-war conversion of the defense industry led to technological, organizational, structural and production changes. This process is analyzed within the chronological framework of 1945 – early 1953 in the context of interdepartmental relations. In defending their interests, the customer (armed forces) and the manufacturer (People's Commissariats/Ministries of Defense Industries), depending on the situation, could unite into lobbying groups or, on the contrary, come into conflict with each other on issues of increasing weapons production and resource distribution. The State Planning Committee of the USSR (Gosplan) was at the center of interdepartmental relations and lobbying initiatives, consistently pursuing a course towards conversion in the military-industrial complex. It balanced the ambitions of departments and sought to bring the post-war economy to a state of equilibrium. The author substantiates the thesis that an increase in the share of civilian products, accompanied by a decrease in defense production at tank industry plants, should be considered as manifestations of an objective process, i.e., a conversion transition.

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

DOI: 10.37313/2658-4816-2023-5-3-107-119

EDN: HKJBPN

Aleksei Zakharchenko, Doctor of History, Professor of the Department of Humanities.

E-mail: zaharchenkoav@gmail.com