

**СОВЕТСКО-АМЕРИКАНСКИЕ КОНТАКТЫ
ПО ВОПРОСАМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В СССР
(на примере переговоров с компанией «Дженерал моторс» в 1928–1929 гг.)**

Орешкин Олег Юрьевич, кандидат исторических наук, учитель истории ГБОУ «Школа им. И.С. Полбина», Москва, Россия, vicit1945@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-1338-5053>

Аннотация. Предметом изучения является опыт переговоров СССР с руководством американской компании «Дженерал моторс» в 1928–1929 гг. Представлены основные этапы переговоров. Исследованы планируемые советской стороны объемы производства автомобилей, а также возможное соотношение количества грузовых и легковых машин, их ожидаемая стоимость. Изучены предлагаемые американцами условия кредитования по поставкам импортных комплектов для сборки автомобилей в СССР. Проанализированы объемы возможного кредитования, условия и сроки возврата кредитов, а также размеры долевых отчислений. Уделено внимание рассматриваемым вариантам оказания автотресту технической помощи. Изучены ожидаемые сроки строительства корпусов заводов для основного производства, условия привлечения иностранных специалистов, варианты подготовки и обучения советских инженеров, предоставления и монтажа оборудования. Проанализированы предлагаемые для СССР условия оплаты технической помощи, а также возможные варианты инвестирования. Выявлена позиция «Дженерал моторс» по вопросу содействия в организации подсобных производств. Проведены сравнения переговорных позиций «Форда» и «Дженерал моторс» по ключевым вопросам сотрудничества с СССР в изучаемый период. Изучены условия продажи автомобилей, собранных в СССР, требования к использованию торговых марок «Дженерал моторс». Названы возможные последствия для сторон в случае прекращения сотрудничества. Сделан вывод о причинах остановки переговоров с «Дженерал моторс».

Ключевые слова: автомобильная промышленность СССР, автотрест, М.Л. Сорокин, «Дженерал моторс», «Форд», сборочное производство, автомобиль «Шевроле», Детройт, К.В. Уханов, М.Г. Гуревич, Моссовет.

Для цитирования: Орешкин О.Ю. Советско-американские контакты по вопросам автомобилестроения в СССР (на примере переговоров с компанией «Дженерал моторс» в 1928–1929 гг.) // Вестник Костромского государственного университета. 2026. Т. 32, № 2. С. 13–19. <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2026-32-2-13-19>

Research Article

**SOVIET-AMERICAN CONTACTS
ON AUTOMOTIVE INDUSTRY ISSUES IN THE USSR
(in terms of negotiations with General Motors in 1928–1929)**

Oleg Yu. Oreshkin, PhD in History, teacher of History at Polbin School in Moscow, Russia, vicit1945@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-1338-5053>

Abstract. The subject of study is the experience of negotiations between the USSR and the leadership of the American company General Motors in 1928–1929. The main stages of negotiations are presented. The volumes of car production planned by the Soviet side were investigated, as well as the possible ratio of the number of trucks and cars, their expected cost. The credit conditions offered by the Americans for the supply of imported kits for assembling cars in the USSR have been studied. The volume of possible lending, conditions and terms of repayment of loans, as well as the amount of share deductions were analysed. Attention is paid to the considered options for providing technical assistance to the automobile trust. The expected terms of construction of plant buildings for the main production, conditions for attracting foreign specialists, options for training and teaching of Soviet engineers, provision and installation of equipment were studied. The terms of payment for technical assistance offered for the USSR, as well as possible investment options, were analysed. We revealed the position of General Motors on the issue of assistance in organising subsidiary industries. Comparisons were made of the negotiating positions of Ford and General Motors on key issues of cooperation with the USSR in the period under study. The conditions for the sale of cars assembled in the USSR, the requirements for the use of General Motors trademarks were studied. Possible

consequences for the parties in case of termination of cooperation are named. The conclusion is made about the reasons for stopping negotiations with General Motors.

Keywords: Soviet automotive industry, automobile trust, Mark Sorokin, General Motors, Ford, assembly production, Chevrolet car, Detroit, Konstantin Ukhanov, Moisey Gurevich, Moscow Soviet.

For citation: Oreshkin O.Yu. Soviet-American contacts on automotive industry issues in the USSR (in terms of negotiations with General Motors in 1928–1929). *Vestnik of Kostroma State University*, 2026, vol. 32, no. 2, pp. 13–19. (In Russ.) <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2026-32-2-13-19>

Изучение вопросов о вкладе американских компаний в развитие советского автомобилестроения обусловлено особой ролью иностранной помощи в становлении отрасли в изучаемый период. В результате переговоров 1928–1929 гг. в СССР был построен крупнейший на тот момент автомобильный завод, выпускавший так необходимые советской промышленности автомобили, прежде всего грузовые.

Правильный выбор надежной компании-партнера влиял на сроки создания в стране не только сборочного, но и налаживания собственного производства автомобилей. Неудачный опыт сотрудничества СССР с «Дженерал моторс» (далее ДМ) внес необходимую ясность и ускорил процесс принятия окончательного решения в пользу «Форда».

Актуальность статьи обусловлена:

– научной значимостью изучения опыта организации автомобильной промышленности как фактора экономического развития СССР в исследуемый период;

– востребованностью применения данных об условиях сотрудничества с американскими компаниями на примере «Дженерал моторс» для сравнительных оценок по вопросам взаимодействия с другими иностранными компаниями, работавшими в СССР;

– потребностью в применении исторического опыта межгосударственного партнерства в сфере автомобилестроения на современном этапе.

В отечественной историографии вопрос о роли иностранной помощи в становлении советского автомобилестроения находит свое отражение. В советский период выходят работы Ю.А. Долматовского [Долматовский], Д.Г. Шнейдеровой [Шнейдерова], Н. Осинского [Осинский], Л.М. Шугурова и В.П. Ширшова [Шугуров, Ширшов]. Исследования посвящены автомобилестроению и сотрудничеству с иностранцами на рубеже 1920–30-х гг. Авторы подчёркивают особую роль американской компании «Форд» в становлении автомобилестроения в СССР.

На современном этапе продолжена традиция изучения американского фактора в развитии советского автомобилестроения. Вновь подтверждается особый вклад компании «Форд». В работах Л. Сигельбаума [Сигельбаум], К.В. Шляхтинского [Шляхтинский], С.Г. Камолова [Камолов], Б.М. Шпотова [Шпотов 2003; Шпотов 2004; Шпотов 2005; Шпотов 2008] показано сотрудничество СССР с американскими

компаниями. Основное внимание уделено помощи со стороны корпорации «Форд» по вопросам строительства и оборудования автозавода в Нижнем Новгороде. В исследовании Т.И. Харламовой [Харламова] приводятся отдельные подробности переговоров СССР с американской фирмой «Автокар» по развитию завода АМО.

Интерес представляет работа В.Г. Шишки [Шишка]. Автор рассматривает вопрос об усилиях советской комиссий по поиску потенциальных партнеров в Европе и США в первой половине 1928 г. для развития автомобилестроения в СССР. Приведены отрывочные сведения о взаимодействии с «Дженерал моторс».

Таким образом, большинство исследований сосредоточены на изучении взаимодействия с теми иностранными компаниями, сотрудничество с которыми нашло практическое применение в СССР. Вместе с тем продолжительные переговоры советской стороны с ДМ имеют единичное отражение в научных трудах. Вопрос требует дальнейшего изучения. Его исследование позволяет лучше понять, почему Советский Союз вместо «Дженерал моторс» предпочёл компанию «Форд» на рубеже 1920–30-х гг.

Новизна исследования заключается в комплексном подходе к изучению основных аспектов переговоров советской стороны с компанией «Дженерал моторс», в выявлении преимуществ и недостатков обсуждаемых условий сотрудничества с компанией.

Источниковой базой исследования стали вводимые в научный оборот дневники переговоров советских представителей с руководством ДМ, отчетные материалы о посещениях заводов компании, черновые варианты договоров, составленные руководством автотреста, доклады и письма, направляемые в адрес Моссовета. Данные документы представляют особый интерес и позволяют увидеть факты и за кулисы переговоров, которые не находят отражения в официальных документах (распоряжениях, договорах, контрактах и т. д.).

Данные материалы находятся в составе фонда Моссовета Центрального государственного архива Московской области (ЦГАМО). Используемые источники подтверждают вывод о важности опыта переговоров с «Дженерал моторс» для дальнейшего развития автомобилестроения в СССР на рубеже 1920–30-х гг.

Управление автомобильной промышленностью было сосредоточено в руках автотреста ВСНХ СССР. Согласно уставу треста от 14 января 1925 г., в его составе находилось 5 предприятий: 1-й Государственный автомобильный завод (бывш. АМО) в Москве, 4-й Государственный автомобильный завод (бывш. Ильина и далее «Спартак») в Москве, 1-й авторемонтный завод (бывш. Лебедева и будущий ЯАЗ) в Ярославле, Государственная фабрика автопринадлежностей в Москве, Бронетанковый завод в Москве [Собрание законов: 278].

В 1928 г. автотрест вместе со своими предприятиями перешел в подчинение Московского совета народного хозяйства (МСНХ) ВСНХ РСФСР¹. Переход автотреста в ведение МСНХ и Моссовета фактически делало московские власти одним из главных переговорщиков с иностранными компаниями, ведь в их ведении оказалась вся автомобильная промышленность страны.

В 1928–1929 гг. правление автотреста возглавлял М.Л. Сорокин. Он был одним из представителей советской стороны на переговорах с иностранными компаниями по вопросам организации автомобильной промышленности в СССР. В июне 1928 г. Сорокин подготовил предварительные расчеты по строительству будущего завода. Завод должен был организовать выпуск 12 тыс. автомобилей в год. Для этого предусматривалась общая сумма почти на 34,8 млн руб., из них 14 млн валютой².

Затраты на строительство корпусов завода и других технических помещений должны были составить 14 млн руб. Эти работы предполагалось осуществить за счет ресурсов внутри страны, поэтому не требовалось валютных вложений³.

Сложнее выглядел вопрос о приобретении оборудования. Из 20 млн руб., предусмотренных на эти цели, 13,5 млн руб. нужно было вложить в виде валюты. Самым дорогим в оборудовании должен был стать механический цех стоимостью 12 млн руб. (9 млн валютой и 3 млн червонцами)⁴.

Третье направление расходов – это техническое содействие со стороны иностранных компаний. Оно включало проекты строительства, спецификацию оборудования, изыскание и консультацию со стороны иностранных инженеров, а также помощь в обучении советских специалистов. Ориентировочный объем вложений составлял 2 % от стоимости завода, то есть 750 тыс. руб., из которых 500 тыс. руб. вносились валютой⁵.

Строительство планировалось в течение трех лет. Завод должен был включить сборочное, кузовное, механическое, термическое, инструментальное, модельное, кузнечно-прессовое производство, а также кузницу⁶. Ожидалось, что выпуск 12 тыс. собственных машин произойдет на 4-й год проекта.

В первый же год необходимо организовать сборку автомобилей на базе импортных комплектов. Минимальный выпуск по годам ожидался таким: 3 тыс. машин за 1-й год, 5 тыс. авто за 2-й год и 3 тыс. авто за 3-й год⁷.

Очевидно, что будущий завод требовал серьезных валютных вложений, поэтому, ориентируясь на потенциального партнера за рубежом, СССР учитывал три обстоятельства: фирма-партнер выделит кредит, вложит инвестиции и окажет техническое содействие в организации завода по производству автомобилей в СССР.

Активная фаза переговоров выпадает на сентябрь – октябрь 1928 г. Изучаемые документы позволяют увидеть, что в этот период у советской стороны не было окончательного решения. В письме председателю Моссовета К.В. Уханову (автор не указан) отмечалось, что СССР одновременно вел переговоры с несколькими автомобильными компаниями. Помимо «Дженерал Моторс компани» (ДМК), письма с предложениями о сотрудничестве были направлены компаниям «Форд», «Крайслер», «Пежо» и «Мерседес-Бенц». Однако, несмотря на такие разнонаправленные сигналы, в письме отмечалось, что если «Форд» не перережет путь ДМК, то договор возможно заключить уже в конце сентября 1928 г.⁸ Это означало, что в этот период автотрест наиболее плотно сотрудничал именно с ДМК.

Первые контакты автотреста и «Дженерал моторс» происходят в августе 1928 г. Эти сведения мы обнаруживаем в дневниках переговоров. 31 августа 1928 г. состоялись переговоры с участием М.Л. Сорокина, М.Г. Гуревича (Амторг) и Ромли (вице-директор ДМК). Представитель ДМК отметил, что политика компании первоначально направлена на открытие сборочных производств, и только впоследствии, при наличии условий, помогает в организации собственных производств⁹. В то же время Ромли выражал готовность выдать кредит на один год и, возможно, продлить его в дальнейшем¹⁰. Кредит планировался на закупку у американцев готовых автомобилей и комплектов частей.

На следующий день стороны обсудили первые условия кредитования. Предложение советской стороны сводилось к готовности в течение 3–4 лет приобрести части автомобиля «Шевроле» для сборки в СССР в объеме от 17 до 32 тыс., или в среднем 5–10 тыс. комплектов в год. При этом оставалось право покупки как целого комплекта, так и отдельных деталей. Американцы положительно отнеслись к отправке на обучение советских специалистов. Одним из предварительных условий было обязательство автотреста продавать собранные автомобили исключительно внутри СССР¹¹. Схема кредитования, предложенная ДМК, предполагала, что СССР вносит

25 % кредита при отправке частей, еще 25 % оплачивает через 6 месяцев, затем по 16,6 % вносит через 12, 18 и 24 мес. Однако не указывалась общая сумма поставок. Также американцы отказывались от договора на 3 года и предлагали заключать его ежегодно в момент новой закупки¹². СССР в свою очередь просил увеличить срок последнего платежа с 24 до 36 месяцев. Американцы предложение не поддержали¹³.

В середине сентября наши представители скорректировали план кредитования. В его основе – оплата 15–20 % от суммы кредита наличными при отправке авточастей для сборки, а остальные платежи вносятся примерно равными частями через 6, 12, 18, 24, 30 и 36 мес. Таким образом, средний кредит возрастал с 10½ мес. до 18 мес. Отмечается, что и этот вариант представителями ДМК был отвергнут¹⁴.

Другой аспект взаимодействия – это вопрос о технической помощи. В сентябре 1928 г. стороны рассматривали два варианта технического содействия. Первый – консультационный, другой предполагал выполнение ДМК всех работ. Во втором случае условием оказания помощи были долевыми отчисления от закупок комплектов для сборки автомобилей. Стоимость полного комплекта частей равнялась половине цены собранного автомобиля. При покупке полного комплекта дополнительных отчислений не устанавливалось. При заказе неполного комплекта уплачивалась по 5 долл. за каждые недостающие 10 % или по 25 долл. с одного комплекта¹⁵.

Таким образом, если СССР планировал в первый год приобрести 5 тыс. полных комплектов, а фактически бы купил 4 тыс., то он дополнительно оставался должен за 1 тыс. некупленных комплектов 25 тыс. долл., или 25 долл. за каждую машину. Срок организации собственного производства было предложено увеличить с 3 до 6 лет¹⁶. Советская сторона назвала такие условия неприемлемыми¹⁷. Этот вопрос стал предметом дальнейших переговоров.

Позднее, в октябре 1928 г., в ДМК сперва сообщили о возможности снижения долевыми отчислениями наполовину, а после допустили полный отказ от них¹⁸.

Для чего же покупать неполный комплект, ведь на его основе нельзя собрать автомобиль целиком? Такая потребность возникала по мере появления у СССР производства собственных комплектующих: от импортных аналогов постепенно можно было отказываться, а «Дженерал Моторс» был заинтересован продавать полные комплекты весь период договора о поставках. Следовательно, чем дольше в СССР не будет построено собственных производств, тем больше комплектов для сборки американцы смогли бы реализовать.

Что же включала в себя техническая помощь? Это разработка проекта строительства завода, передача схемы и спецификации оборудования, приглашение

в СССР иностранных инженеров, обучение на заводах «Дженерал моторс» советских специалистов¹⁹.

Третье направление сотрудничества – это привлечение инвестиций со стороны ДМК. Такая возможность в это время обсуждалась с другим потенциальным партнером – компанией «Форд». Последние подтвердили свои намерения по созданию концессии²⁰. Аналогичное предложение было сделано ДМК, но Прагт (представитель компании) ответил, что в настоящее время это невозможно; также было отказано в инвестициях²¹. В изучаемых документах мы видим, что в дальнейшем к вопросам об инвестициях и создании совместной компании стороны больше не возвращались.

Еще одним направлением сотрудничества в осенний период было посещение автомобильной комиссии (в составе Страканова, Иванова, Эскина) заводов «Дженерал моторс» в Европе (Берлин) и Америке (Детройт, Флинт). Члены комиссии отметили, что при определенных условиях было возможно строительство в СССР завода на 100 тыс. машин²².

В конце 1928 г. советской стороной был подготовлен черновой вариант проекта (точной даты установить не удалось) с правками автора, где приведены основные положения контракта автотреста с «Дженерал моторс экспорт компани» (ДМЭК)²³. Договор должен был вступить в силу с 1 января 1929 г. и действовать 4 года. Он состоял из двух частей. Первая часть определяла условия поставки готовых легковых и грузовых автомобилей марки «Шевроле», а также частей для сборки машин в СССР. Вторая устанавливала этапы строительства новых автомобильных заводов. Контракт предполагал техническую помощь ДМЭК в организации сборочного завода, завода по производству коммерческих кузовов, завода по производству легковых и грузовых автомобилей «Шевроле»²⁴. Алгоритм взаимодействия по строительству каждого завода был примерно одинаков. Сперва ДМЭК должен был передать автотресту схему завода и список необходимого оборудования. Далее советская сторона в установленные сроки (как правило, в течение 12 месяцев) должна была возвести здание завода и оснастить его оборудованием, после чего ДМЭК направлял технический персонал для управления и оперирования цехом. Таким образом, сборочный завод и завод по производству коммерческих кузовов должны были появиться в течение года с дня контракта, то есть к началу 1930 г. Автомобили должны были собираться из готовых комплектов агрегатов, поступающих из США. ДМЭК рассчитывало на ежегодный сбор 10 тыс. грузовых и 2 тыс. легковых автомобилей «Шевроле»²⁵.

Сложнее дела обстояли с организацией завода по собственному производству автомобилей. На каждый элемент производства предполагалось создание

собственного завода. Так, сперва должен был быть построен завод по производству полной рамы шасси и рессор шасси. К 1 января 1931 г. американская сторона должна была передать чертежи и спецификацию оборудования для производства радиаторов, радиаторных коробок, частей шасси из листового металла, передней оси и рулевого управления, передних и задних фар. На 1 января 1932 г. Автотрест должен был получить документацию, необходимую для производства задней оси, конусов, передач, а к 1 января 1933 г. – для мотора, кузовов открытого пассажирского типа. Далее трест обязывался построить каждый завод в течение 15 месяцев после получения документации. Однако проект договора не предусматривал содержание архитектурных проектов и строительных спецификаций. Все расходы, понесенные ДМЭК, возмещались Автотрестом в валюте США²⁶.

Мы не обнаруживаем данных планируемого количества ежегодно выпускаемых автомобилей, но есть указание на количество рам шасси – 25 тыс. комплектов. Вероятно, ожидался соответствующий объем автомобилей²⁷. Предусматривалось снижение долевых отчислений до 1 долл. за каждые недостающие 2 %²⁸. Проект не включал условий инвестиций, прежде всего связанных с финансированием приобретения оборудования. Это дает основание полагать, что все расходы СССР должен был взять на себя.

Следующий этап переговоров – январь – февраль 1929 г. Интерес представляет записка, подготовленная Сорокиным 1 февраля 1929 г.²⁹ В ней обнаруживаются планируемые размеры кредитования. Ожидалось, что советская сторона будет закупать у ДМК сборочные комплекты в течение 4 лет на общую сумму 10 млн долл. На первый год сумма поставок планировалась на 750 тыс. долл. и далее – по 3 млн долл. ежегодно. Однако в документе нет указания на количество комплектов, планируемых к приобретению, и объемы производства собственных автомобилей.

По-прежнему сохранялись разногласия по условиям погашения кредитов. Позиция ДМК оставалась неизменной. В то же время советская сторона внесла новые предложения: 25 % оплачивались при отправке частей, а далее платежи вносились равными частями по 18 % через 12, 24, 36 и 48 мес.³⁰

Тогда же, в феврале 1929 г., советская сторона предложила увеличить кредитование еще на 10 млн долл.³¹ Однако компания в такой инициативе отказалась³². Американцы согласились на уменьшение суммы отчислений до 25 центов за недостающий процент, то есть 12,5 долл. за один комплект³³.

В этот период были скорректированы и условия технической помощи. Компания подтверждала обязательство составить проект завода, снабдить чертежами и допустить советские кадры на американские заводы, но отказывалась обеспечить посылку своих

специалистов в СССР, кроме инженера-консультанта и команды помощников. Это объяснялось нежеланием брать ответственность за возможные неудачи в развитии автозавода. Сложность вызывало обеспечение техпомощью подсобных производств. Американцы соглашались распространить ее только на те производства, которые были внутри корпорации³⁴.

В период между 6 и 12 февраля 1929 г. сторонами было продолжено обсуждение вопроса о технической помощи и ряда других условий. СССР предлагал увеличить штат обучения советских специалистов с 30 до 40–50 чел. в год, расширить сборку машин с минимального объема в 25 тыс. до возможного количества в 100 тыс. в год. В изучаемых документах впервые называется планируемая стоимость проекта завода – 100 тыс. долл. (оплата технической документации), а изготовление материалов – в порядке технической помощи по себестоимости. Корпорация полностью отказывалась от долевых отчислений. Стороны обсуждали замену 4-летнего договора на 3-летний³⁵.

Однако переговоры в Нью-Йорке 18 февраля 1929 г. фактически поставили крест на дальнейшем сотрудничестве. Американская сторона отказывалась от технического содействия в постройке нового автозавода. Компания была готова заключить соглашения лишь в части помощи по организации сборочных заводов. Советская сторона выразила сожаление, что после почти 12-месячных переговоров была выдвинута совершенно новая база условий. Фирма признавала, что отступила от своих первоначальных условий, но уточнила, что таким было решение исполкома корпорации. Вопрос об оказании содействия в налаживании собственного производства откладывался на 1–2 года³⁶.

В этих условиях американцы не оставляли попыток сохранить сотрудничество с СССР в рамках сборочного производства. 27 февраля 1929 г. Сорокин докладывал, что были предложены новые условия кредитования: 25 % при отправке частей, далее первые 3 мес. – по 3 %, а затем в течение 33 мес. – по 2 % от основной суммы долга, плюс 6 % годовых и еще по $\frac{1}{5}$ % в месяц, итого – 8,4 % годовых к сумме основного платежа³⁷. Однако эти усилия не изменили позиции советской стороны.

Бесперспективность дальнейших обсуждений подкреплялась директивой советского правительства (утвержденная Политбюро ЦК ВКП(б) 7.03.1929) т. Шейнману, Межлауку, Сорокину на переговоры с «Фордом» об автозаводе. В документе указывалось, что «ввиду всего этого сообщаем вам письменно, что если предложение Моторса (по существу сводящееся к простой покупке частей для сборки) неприемлемо вообще, то заключение договора с Фордом хотя бы о технической помощи (в том объеме, который им предлагался, т. е. включая проекти-

рование завода, пуск его через 4 года в ход и т. д.) считается Правительством на худой конец приемлемым, так как наш главный интерес заключается в постройке не позже 4-летнего срока собственного автомобильного завода».

В качестве дальнейших шагов предлагалось:

- 1) вести переговоры;
- 2) договор о техпомощи заключить на срок не более 10 лет, включая четыре года на постройку завода;
- 3) платеж за первые четыре года вместе – один миллион долларов, за последующие 6 лет – по 500 тысяч долларов; ежегодно, сверх оплаты отдельных услуг; какая-либо накидка к отпускным ценам «Форда», разумеется, отпадает.

В целях заинтересовать американцев допускалась закупка минимального количества комплектов авточастей, не свыше, однако, 58 тысяч комплектов за четыре года³⁸.

31 мая 1929 г. СССР и компания «Форд» заключили договор о технической помощи, ее результатом станет строительство и пуск собственного автомобильного производства в Нижнем Новгороде (с 1930 г. Горький) [Шпотов 2008: 274].

Таким образом, выбор компании для работы в СССР – это результат сложных переговоров. «Дженерал моторс» хотя и не стал партнёром, но выработанная переговорная база явилась хорошей наработкой для сотрудничества с «Фордом». Судьба переговоров была предопределена после отказа «Дженерал моторс» от помощи в создании собственного производства автомобилей в СССР. Преимущество «Дженерал моторс» было в готовности идти на кредитование, но его условия оказались слишком жесткими для советской стороны. Отказ от увеличения сроков кредитования не устроил советское руководство. СССР добивался растягивания периодов внесения платежей с целью выиграть время для накопления необходимой иностранной валюты. Возможно, более мягкие условия займа могли изменить настроение советского правительства и способствовать возврату к переговорам с «Дженерал моторс». «Форд» же настаивал только на прямой оплате всей суммы за поставляемые комплекты, но при этом готов был участвовать в строительстве завода. Эти обстоятельства предопределили дальнейшее сближение СССР с компанией «Форд».

Примечания

- ¹ Центральный государственный архив г. Москвы (ЦГА Москвы). Ф. Р-415. Оп. 2.
- ² Центральный государственный архив Московской области (ЦГАМО). Ф. 66. Оп. 11. Д. 6323. Л. 87.
- ³ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6323. Л. 87.
- ⁴ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6323. Л. 87.
- ⁵ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6323. Л. 77–78.
- ⁶ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6323. Л. 79.

⁷ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6323. Л. 83.

⁸ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 66.

⁹ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 61.

¹⁰ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 1.

¹¹ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 63–64.

¹² ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 65.

¹³ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 2.

¹⁴ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 90.

¹⁵ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 2.

¹⁶ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 2.

¹⁷ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 91.

¹⁸ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 5–6.

¹⁹ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 63–64.

²⁰ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6274. Л. 20.

²¹ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 6.

²² ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6274. Л. 1–19.

²³ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 4–17.

²⁴ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 4.

²⁵ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 7–8.

²⁶ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 8–13.

²⁷ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 10.

²⁸ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 16.

²⁹ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 18–21.

³⁰ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 18.

³¹ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 128.

³² ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 132.

³³ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 19.

³⁴ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 131–132.

³⁵ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 134–136.

³⁶ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 140.

³⁷ ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 181–182.

³⁸ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 162. Д. 7. Л. 45.

Список литературы

Источники

Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1925. № 1–41. Отд. второй. Москва: Управление делами СНК СССР, 1925. 480 с.

Исследования

Долматовский Ю.А. Автомобиль за 100 лет. Москва: Знание, 1986. 235 с.

Камолов С.Г. Российско-французские инновации автомобильной отрасли промышленности: исторический опыт для современного государственного управления // Проблемы экономики и юридической практики. 2017. № 6. С. 18–24.

Осинский Н. Автомобилизация СССР: Статьи, очерки, речи (1927–1929). Москва: Госиздат, 1930. 244 с.

Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биография советского автомобиля / пер. с англ. М.И. Лейко. Москва: РОССПЭН, 2011. 430 с.

Харламова Т.И. Автомобилизация страны в 1920–1930-е годы: дискуссионный опыт // Известия МГТУ. 2012. Т. 3, № 2 (14). С. 274–280.

Шишка В.Г. Разумное заимствование: зарубежный опыт как движущий фактор советского автомобилестроения в конце 1920-х годов // Вестник Пермского университета. 2013. № 3 (23). С. 166–174.

Шляхтинский К.В. Россия: гении и дороги: из истории отечественного автомобилестроения. Москва: Инфомедиа Паблшерз, 2007. 265 с.

Шнейдерова Д.Г. Пути развития автостроения. Москва; Ленинград: Авиаавтоиздат, 1932. 82 с.

Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили Страны Советов. Москва: ДОСААФ, 1983. 105 с.

Шпотов Б.М. Бизнесмены и бюрократы: американская техническая помощь в строительстве Нижегородского автозавода, 1929–1931 гг. // Экономическая история: ежегодник, 2002. Москва, 2003. С. 191–232.

Шпотов Б.М. Генри Форд: жизнь и бизнес. Москва: КДУ, 2005. 384 с.

Шпотов Б.М. Компания Форда в Советском Союзе в 1920–1930-е гг. // Экономическая история: ежегодник, 2007. Москва, 2008. С. 267–286.

Шпотов Б.М. Переплатил ли Советский Союз компании Форда? (К вопросу о цене индустриализации) // Экономическая история: ежегодник, 2003. Москва, 2004. Вып. 10. С. 160–180.

References

Dolmatovskij Ju.A. *Avtomobil' za 100 let* [A car for 100 years]. Moscow, Znanie Publ., 1986, 235 p. (In Russ.)

Harlamova T.I. *Avtomobilizacija strany v 1920–1930-e gody: diskussionnyj opyt* [The Motorization of the Country in the 1920s and 1930s: A Discussion of the Experience]. *Izvestija MGTU* [Izvestiya MGTU], 2012, vol. 3, no. 2 (14), pp. 274–280. (In Russ.)

Kamolov S.G. *Rossijsko-francuzskie innovacii avtomobil'noj otrasli promyshlennosti: istoricheskij opyt dlja sovremennogo gosudarstvennogo upravlenija* [Russian-French Innovations in the Automotive Industry: Historical Experience for Modern Public Administration]. *Problemy jekonomiki i juridicheskoy praktiki* [Economics problems and legal practice], 2017, no. 6, pp. 18–24. (In Russ.)

Osinskij N. *Avtomobilizacija SSSR. Stat'i, ocherki, rechi (1927–1929)* [Motorization of the USSR. Articles, essays, and speeches (1927–1929)]. Moscow, Gosizdat Publ., 1930, 244 p. (In Russ.)

Shishka V.G. *Razumnoe zaimstvovanie: zarubezhnyj opyt kak dvizhushhij faktor sovetskogo avtomobilestroenija*

v konce 1920-h godov [Smart borrowing: foreign experience as the driving factor of the Soviet automotive industry in the late 1920s]. *Vestnik Permskogo Universiteta* [Perm University Herald], 2013, no. 3 (23), pp. 166–174. (In Russ.)

Shljahtinskij K.V. *Rossija: genii i dorogi: iz istorii otechestvennogo avtomobilestroenija* [Russia: geniuses and roads: from the history of the domestic automotive industry]. Moscow, Infomedia Publisherz Publ., 2007, 265 p. (In Russ.)

Shnejderova D.G. *Puti razvitija avtostroenija* [Ways of development of auto construction]. Moscow, Leninograd, Aviaavtoizdat Publ., 1932, 82 p. (In Russ.)

Shpotov B.M. *Biznesmeny i bjurokraty: amerikanskaja tehničeskaja pomoshh' v stroitel'stve Nizhegorodskogo avtozavoda, 1929–1931 gg.* [Businessmen and bureaucrats: American technical assistance in the construction of the Nizhny Novgorod Automobile Plant, 1929–1931]. *Jekonomicheskaja istorija: ezhegodnik, 2002* [Economic history: yearbook, 2002]. Moscow, 2003, pp. 191–232. (In Russ.)

Shpotov B.M. *Genri Ford: zhizn' i biznes* [Henry Ford: Life and Business]. Moscow, KDU Publ., 2005, 384 p. (In Russ.)

Shpotov B.M. *Kompanija Forda v Sovetskom Sojuze v 1920–1930-e gg.* [Ford's company in the Soviet Union in the 1920s–1930s.]. *Jekonomicheskaja istorija: ezhegodnik, 2007* [Economic history: yearbook, 2007]. Moscow, 2008, pp. 267–286. (In Russ.)

Shpotov B.M. *Pereplatil li Sovetskij Sojuz kompanii Forda? (K voprosu o cene industrializacii)* [Did the Soviet Union overpay Ford's company? (On the issue of the cost of industrialization)] *Jekonomicheskaja istorija: ezhegodnik, 2003* [Economic history: yearbook, 2003], ed. by L.I. Borodkin. Moscow, ROSSPEN Publ., 2004, pp. 160–180. (In Russ.)

Shugurov L.M., Shirshov V.P. *Avtomobili Strany Sovetov* [Cars of the Land of Soviets]. Moscow, DOSAAF Publ., 1983, 105 p. (In Russ.)

Sigel'baum L. *Mashiny dlja tovarishhej. Biografija sovetskogo avtomobilja* [Cars for comrades. Biography of the Soviet automobile], trans. from English by M.I. Leiko. Moscow, ROSSPEN Publ., 2011, 430 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 22.10.2025; одобрена после рецензирования 02.02.2026; принята к публикации 15.04.2026.

The article was submitted 22.10.2025; approved after reviewing 02.02.2026; accepted for publication 15.04.2026.