Вестник Костромского государственного университета. 2026. Т. 32, № 3. С. 24–30. ISSN 1998-0817
Vestnik of Kostroma State University, 2026, vol. 32, no. 3, pp. 24–30. ISSN 1998-0817
Научная статья
5.6.1. Отечественная история
УДК 629.33
EDN MNQHCI
https://doi.org/10.34216/1998-0817-2026-32-3-24-30

СОВЕТСКО-АМЕРИКАНСКИЕ КОНТАКТЫ ПО ВОПРОСАМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В СССР (НА ПРИМЕРЕ ПЕРЕГОВОРОВ С КОМПАНИЕЙ «ФОРД» 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 исследования являются переговоры СССР с руководством американской компании «Форд мотор компани» в 1928–1929 гг. В центре внимания автора – планируемые аспекты сотрудничества, возможные формы финансового участия компании в реализации проекта, ожидаемые размеры затрат. В работе рассмотрены предлагаемые американцами условия поставок импортных комплектов для сборки автомобилей в СССР, уделено внимание вариантам оказания технической помощи, названы условия предоставления проектов, чертежей, спецификаций и иной документации. Комплексному анализу подвергаются ожидаемые сроки строительства корпусов завода, планируемые к открытию обслуживающие производства, предлагаемые для СССР условия оплаты технической помощи, а также ключевые разногласия в переговорных позициях сторон. Значимым аспектом исследования является сравнение отдельных условий, предлагаемых компаниями «Форд» и «Дженерал моторс» в изучаемый период. Сделан вывод о преимуществах компании «Форд», позволивших ей в дальнейшем стать партнером СССР в строительстве крупнейшего в стране автомобильного завода.

Ключевые слова: автомобильная промышленность СССР, автотрест, М.Л. Сорокин, «Дженерал моторс», «Форд мотор компани», сборочное производство, торговая накидка, Моссовет.

***Для цитирования*:** Орешкин О.Ю. Советско-американские контакты по вопросам автомобилестроения в СССР (на примере переговоров с компанией «Форд» в 1928–1929 гг.) // Вестник Костромского государственного университета. 2026. Т. 32, № 3. С. 24–30. https://doi.org/10.34216/1998-0817-2026-32-3-24-30

Research Article

SOVIET-AMERICAN CONTACTS ON AUTOMOTIVE ISSUES IN THE USSR (USING THE EXAMPLE OF NEGOTIATIONS WITH FORD IN 1928–1929)

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

Abstract. The subject of the study is the negotiations of the USSR with the leadership of the American Ford Motor Company in 1928-1929. The planned aspects of cooperation were studied. Investigated possible forms of financial participation of the company in the implementation of the project, the expected costs. The conditions offered by the Americans for the supply of imported kits for assembling cars in the USSR have been studied. Attention is paid to the options for providing technical assistance to the USSR. The conditions for the provision of projects, drawings, specifications and other technical documentation are named. The expected construction time of the plant buildings has been studied. Service facilities planned for opening are considered. The terms of payment for technical assistance offered for the USSR are analysed. Key disagreements in the negotiating positions of the parties were revealed. Comparisons were made between individual conditions proposed by Ford and General Motors during the study period. The conclusion was made about the advantages of the Ford company, which allowed it to further become a partner of the USSR in the construction of the country's largest automobile plant.

Keywords: Soviet automobile industry, auto trust, Mark Sorokin, General Motors, Ford Motor Company, assembly production, trade cape, Moscow Soviet.

***For citation*:** Oreshkin O.Yu. Soviet-American contacts on automotive issues in the USSR (using the example of negotiations with Ford in 1928–1929). Vestnik of Kostroma State University, 2026, vol. 32, no. 3, pp. 24–30. (In Russ.) https://doi.org/10.34216/1998-0817-2026-32-3-24-30

© Орешкин О.Ю., 2026

Изучение опыта переговоров с американской компанией «Форд» обусловлено ее особой ролью в развитии отечественной автомобильной промышленности. По итогам переговоров 1928–1929 гг. при участии компании в СССР был построен крупнейший в стране завод по производству легковых и грузовых автомобилей.

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 ФМК 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.

Вопрос об участии иностранных компаний в развитии автомобильного дела широко представлен в отечественной историографии. В советский период проблема нашла отражение в работах Долматовского [Долматовский], Шнейдеровой [Шнейдерова], Осинского [Осинский], Шугурова [Шугуров]. Исследования посвящены автомобилестроению и сотрудничеству с иностранцами на рубеже 1920–30-х гг. Авторы подчёркивают особорую роль американской компании «Форд» в становлении автомобилестроения в СССР. Вместе с тем в работах раскрываются и отдельные фрагменты развития других крупнейших автомобильных производств страны.

На современном этапе продолжена традиция изучения американского фактора в развитии советского автомобилестроения. В работах Л. Сигельбаума [Сигельбаум], К.В. Шляхтинского [Шляхтинский], С.Г. Камолова [Камолов], В.Г. Шишки [Шишка], Т.И. Харламовой [Харламова] показано сотрудничество СССР с американскими компаниями «Форд», «Дженерал моторс», «Автокар». В исследованиях отмечена роль иностранных партнеров в развитии заводов АМО, ЯАЗ, КИМ, ГАЗ.

Особый интерес представляют работы Б.М. Шпотова [Шпотов 2003, 2004, 2005, 2008]. В его научных изысканиях сотрудничество СССР с «Фордом» становится специальной научной проблемой. Основное внимание уделено помощи со стороны компании в вопросах создания автомобильного завода в Нижнем Новгороде. Автор раскрывает важные детали взаимодействия: условия и сроки строительства корпусов, поставок оборудования и оказания технической помощи, отмечает объемы закупок импортных автокомплектов, называет размеры финансовых затрат.

Таким образом, вопрос о роли компании «Форд» в развитии советского автомобилестроения находит широкое отражение в отечественной историографии. Однако внимание исследователей главным образом сосредоточено на опыте работы компании в СССР только после подписания соглашения о техническом помощи 31 мая 1929 г. За скобками научных изысканий остается история переговоров с представителями «Форда» в 1928–1929 гг.

Новизна исследования заключается в комплексном подходе к изучению основных аспектов переговоров советской стороны с компанией «Форд». Репрезентируемые в статье данные позволяют лучше понять, почему строительство крупнейшего в СССР автомобильного завода на рубеже 1920–30-х гг. было поручено именно этой американской корпорации.

Источниковой базой исследования стали вводимые в научный оборот дневники переговоров советских представителей с руководством ФМК, черновые варианты договоров, составленные руководством автотреста, доклады и письма, направляемые в адрес Моссовета. Данные документы позволяют увидеть детали переговоров, которые не находят отражения в официальных документах.

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

Управление автомобильной промышленностью было сосредоточено в руках автотреста ВСНХ СССР [Собрание 1925: 278]. В 1928 г. автотрест вместе со своими предприятиями перешел в подчинение Московского совета народного хозяйства (МСНХ) ВСНХ РСФСР[1].

В 1928–1929 гг. правление автотреста МСНХ 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. На выпуск 12 тыс. автомобилей в год предусматривалась общая сумма почти на 34,8 млн руб., из них 14 млн валютой[2].

Первая активная фаза переговоров выпадает на сентябрь – октябрь 1928 г. В ходе сентябрьских переговоров с представителями «Форд мотор компани» (ФМК) компанией было предложено строительство не в Москве (кроме сборочного завода), а в районе Днепростроя[3].

Американцы возражали против строительства завода на 12 тыс. машин в год и предлагали увеличить производство до 150 тыс. авто. Срок строительства завода должен был составить от 4 до 6 лет. Начало ра-

бот ожидалось с 1929 г. Ориентировочная стоимость такого предприятия оценивалась в 30 млн долл. В эту сумму входили затраты на импортное оборудование и строительство корпусов завода[4].

Учитывая, что расходы были значительными, компания допускала возможность концессионного соглашения. В идеале такая форма сотрудничества позволяла привлечь финансовые средства обеих сторон. Однако на практике выдвигаемые условия были сложнее. Планируемый компанией «Форд» объем инвестиций должен был ограничиваться прибылью, полученной ею от продажи комплектов для сборки авто в СССР.

Ожидалось, что для этого СССР закупит у «Форда» в течение четырех лет 186 тыс. готовых авто и частей для сборки на 93 млн долл., то есть примерно по 500 долл. за комплект авто, и далее после их сборки они будут продаваться в СССР с торговой накидкой в 10 или 25 % (табл. 1). Таким образом, компания получала два источника прибыли: от дилерской цены на комплекты и торговой накидки от продажи собранных авто. В первом случае «Форд» инвестирует 16,75 % от суммы, полученной за комплекты, или около 80 долл. с комплекта. Эти средства направлялись на закупку оборудования. Прибыль от торговой накидки должна была стать источником финансирования строительства зданий заводов.

Вариант 10 % накидки давал в течение четырех лет 25,2 млн долл., то есть меньше 30 млн долл., требуемых для проекта завода. Накидка в 25 % обеспечивала получение 39,3 млн долл., что явно выше требуемой суммы. Советская сторона возражала против таких условий, ведь фактически американцы вкладывали не собственные средства, а суммы, полученные от СССР.

Важно отметить, что сумма 30 млн долл. – это расходы только на строительство и оборудование завода, а с учетом закупки комплектов автомобилей СССР в течение четырех лет должен был потратить 123 млн долл.

Советская сторона выдвинула ряд встречных предложений. Одна из инициатив касалась образования вместо концессии смешанного общества, куда правительство СССР должно было войти в качестве акционера. Советская сторона главным образом предлагала взять на себя расходы по строительству корпусов завода. Планировалось, что американцы в свою очередь направят свою долю обязательств на закупку оборудования. Представители автомобильной комиссии также возражали против торговых накидок, рассматривая их как сверхприбыль. Эти идеи стали предметом дальнейших переговоров[6].

Первым шагом стал отказ компании «Форд» от обременительной для СССР торговой накидки при сохранении в планах только отчислений от производственной прибыли. В октябре 1928 г. стороны договорились о сокращении производства до 100 тыс. автомобилей в год. Американцы поддержали создание смешанного общества для финансирования проекта стоимостью 17,5 млн долл. (вместо планируемых ранее 30 млн долл.), на условиях доли «Форда» в нем в размере 7 млн долл. и вклада СССР 10,5 млн долл. При этом СССР в период с 1929 по 1932 г. должен был закупить 84 тыс. автомобилей и частей[7] (вместо 186 тыс. планируемых ранее) и, таким образом, исходя из примерной цены 500 долл. за авто, потратить еще 42 млн долл. В результате общий объем затрат на проект должен был составить около 60 млн долл. вместо 123 млн долл., рассчитанных в сентябре.

Важно отметить, что рассмотренные выше расходы планировалось направить на строительство и оснащение основных производств. Создание подсобных заводов становится предметом дальнейших переговоров. Впервые указание на необходимость распространения технической помощи на обслужи-

Таблица 1

Расчёты планируемых источников прибыли компании ФМК для дальнейших инвестиций в развитие автомобильного завода в СССР[5]

Год	Объем ввоза авто в СССР (в шт.)	Примерная стоимость ввозимых в СССР авто (в долл.)	Торговая накидка* 10 % (в червонцах в переводе на долл.)	Торговая накидка 25 % (в червонцах в переводе на долл.)	Стоимость ввозимых материалов и оборудования (в долл.)
1	12 тыс.	6 млн	600 тыс.	1500 тыс.	1 млн
2	24 тыс.	12 млн	1200 тыс.	3000 тыс.	2 млн
3	50 тыс.	25 млн	2500 тыс.	6250 тыс.	4,3 млн
4	100 тыс.	50 млн	5000 тыс.	12500 тыс.	8,6 млн
Всего	186 тыс.	93 млн	9300 тыс.	23250 тыс.	15,9 млн

* *Примечание.* В документе полученная сумма дается в советской валюте, но при этом далее складывается со стоимостью ввозимого оборудования, измеряемой в долл., что дает общую сумму в 25,2 млн и 39,2 млн долл. Сложение разных валют в единый итог вызывает неясность.

вающие производства мы обнаруживаем в переговорах с ФМК 25 октября 1928 г.[8]

Спустя два месяца, в декабре 1928 г., Сорокин представил черновой вариант договора между компанией «Форд» и советским правительством. В нем сохранялось предложение о создании совместной компании. Проект документа также предусматривал строительство как основных производств, так и обслуживающих: качественных сталей, резины, электрооборудования, шарикоподшипников, искусственной кожи, лаков, красок, стекла и других предприятий. Общая стоимость проекта оценивалась в 69 млн долл., однако, вероятно, цифра пересматривалась: в тексте эта сумма зачеркнута правкой автора[9].

Завод планировался на 100 тыс. авто в год при 7-часовой смене или 85 тыс. машин при 6-часовой смене. Ожидалось, что советская сторона выделит на строительство и закупку оборудования 60 %, а ФМК 40 % необходимых средств[10].

До пуска собственного производства в ход создавался сборочный завод для сбора автомобилей из импортных комплектов[11]. В течение 1929–1932 гг. советское правительство планировало закупить импортные комплекты на сумму 20 млн долл., или 40 тыс. автокомплектов (при ориентировочной цене 500 долл.). Предполагалось, что эти комплекты будут предоставлены СССР в кредит в среднем на 1,5 года по каждой поставке[12].

Предполагалось, что в качестве технической помощи компания «Форд» предоставит патенты, проекты, снимки, чертежи, планы, касающиеся автомобилей, а также направит инженерных экспертов. За это содействие американцы должны были получить сумму, не превышающую себестоимость расходов и плюс 10 % на эту сумму. Ожидалось, что эти затраты будут производиться от имени совместной компании[13].

Указывалось, что экспортные организации СССР получат право вывозить за рубеж автомобили – как собранные из импортных комплектов, так и изготовленные на заводах компании[14]. В течение двух лет после подписания контракта компания разрабатывает программу по выпуску до 200 тыс. авто в год в одну смену. Ожидалось, что соглашение будет действовать 25 лет, а после предприятие выкупается и переходит в собственность СССР[15].

Второй вариант проекта сохранял большинство условий, но снижал объем первоначального выпуска со 100 тыс. до 50 тыс. в год при 7-часовой смене[16]. Однако в дальнейшем предполагалось доведение производства до 200 тыс. машин[17]. При этом вместо наименования «компания» используется термин «смешанное общество», которое, согласно данному проекту (в отличие от первого варианта), также осуществляет и сборочное производство[18]. Возникает неясность: с одной стороны, указывается, что «Форд» обязывался продавать обществу части и комплекты на общую сумму 30 млн долл.[19] В то же время, согласно проекту договора, расходы на оплату поставляемых комплектов должны были производиться не за счет общих средств совместного общества, а советским правительством[20].

Важно заметить, что рассмотренные выше проекты – это предложения советской стороны, что не означало их автоматической поддержки со стороны американцев.

Реакция от американской компании последовала в начале 1929 г. На встрече 7 января с участием расширенного состава советской делегации (Брона, Гуревича, Рогова, Сорокина, Халепского и Коломойцева) с представителями «Форда» обсуждался ряд вопросов. Создание подсобных производств американцы советовали поручить заинтересованным фирмам. Сама компания подтверждала техническое содействие в основных производствах. Американцы вновь заявляли об ограничении финансирования пределами получаемой прибыли. При этом компания отказывала в кредитовании СССР для закупки комплектов[21].

Следующая встреча планировалась на 15 января 1929 г. в Детройте. Нашими представителями был подготовлен ряд инициатив. Предлагался вариант сокращения размера закупок комплектов и частей до 20–25 млн долл. и получение на них кредита. Строительство завода на 100 тыс. авто планировалось растянуть с 4 до 5 лет. Рассматривалось увеличение инвестиций от Форда с 7 до 9 млн долл. Ожидалось, что дополнительная сумма в 2 млн долл. могла быть направлена на организацию некоторых подсобных производств от имени смешанного общества[22].

16 января 1929 г. состоялись новые переговоры. Американцы по-прежнему оценивали общие затраты на завод по производству 100 тыс. машин в год (в 2 смены) в размере 17,5 млн долл. Однако такие расчеты были сделаны на основе заводов в Канаде, которые не имели ни литейного производства, ни кузницы, ни ряда подсобных предприятий – электрооборудования, шарикоподшипников, стекла, искусственной кожи и т. д.[23] В этих условиях советская сторона настаивала на увеличении капитала до 25 млн. долл. (10 млн долл. от «Форда» и 15 млн долл. от СССР). При этом ожидалось, что СССР в течение четырех лет будет закупать у ФМК 58 тыс. комплектов легковых и грузовых авто (примерно 29 млн долл. – *О. О.*). Для этих целей советская сторона вновь запрашивала кредит. По ее оценке, общий объем затрат, включая строительство подсобных производств, составит 100 млн долл. Однако американцы ответили отказом[24].

Следующая встреча с представителями ФМК состоялась 18 января 1929 г. Американцы считали невозможным увеличение доли их инвестиций

до 10 млн долл. при условии покупки СССР 58 тыс. комплектов. Такой подход требовал от компании увеличения доли направляемой прибыли с 80 долл. до 173 долл., что противоречило установкам «Форда»[25]. Американцы также вновь отказали и в вопросе кредитования[26].

В ходе переговоров 22 и 23 января 1929 г. оказалось, что ФМК планировал отчисление прибыли в 80 долл. не с оптовой продажной цены автомобиля, а с оптовой дилерской цены FAS[27] Нью-Йорк. Эти сведения стали полной неожиданностью для советских представителей[28]. На практике это означало, что 80 долл. образуются не из расчета 16,75 % от цены авто, а как торговая накидка, идущая плюсом к цене автомобиля[29].

Несмотря на значительные разногласия, было решено продолжить переговоры с «Фордом». Это объяснялось, с одной стороны, ожиданием изменения позиции компании в дальнейшем, а с другой – параллельные переговоры с «Дженерал моторс» и разрыв с ФМК мог повлиять на дальнейшие условия сотрудничества[30].

В феврале 1929 г. американцы заявили об отказе от получения дополнительных 80 долл. с продаж, но вместе с тем прекращали и переговоры об инвестициях. Таким образом, роль компании сводилась лишь к оказанию технической помощи СССР в течение четырех лет. За работу «Форд» планировал получать 2,8 % ежегодно (вероятно, от стоимости проекта, в документе нет уточнения)[31].

На последней встрече 21 февраля 1929 г. компания вновь вернулась к идее инвестирования при сохранении 80 долл. торговой накидки к дилерской цене. По мере накопления прибыли «Форд» планировал поставлять оборудование. За техническое содействие ФМК предлагал оплату в размере 3 % (вместо 2,8 %, оговоренных ранее) от стоимости завода в 25 млн долл., то есть 750 тыс. долл. в год. Договор о содействии рассматривался как бессрочный. За составление проекта, изготовление чертежей, техническую информацию американцы требовали оплату по себестоимости и плюс 10 %[32].

Если СССР рассматривал такой вариант как неприемлемый, то компания предлагала вернуться к прежним условиям: отказ от накидки в 80 долл. и поставок оборудования[33].

К началу 1929 г. параллельные переговоры СССР с компанией «Дженерал моторс» зашли в тупик, поскольку компания отказалась от идеи участия в строительстве автозавода в стране, ограничившись предложением помощи только в сборочном производстве[34]. Этот шаг окончательно склонил руководство СССР к идее дальнейшего сотрудничества с «Фордом».

В марте 1929 г. Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило директиву советского правительства о дальнейших переговорах с «Фордом» об автозаводе. В документе указывалось, 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 проектирование завода, пуск его через 4 года в ход и т. д.) считается Правительством на худой конец приемлемым…» Для этого предлагалось построить собственный завод в течение 4 лет, заключить договор с «Фордом» о техпомощи на срок не более десяти лет. За это СССР передает за первые четыре года вместе 1 млн долл., за последующие 6 лет – по 500 тыс. долл., а также закупает минимальное количество комплектов авточастей, однако не свыше 58 тысяч комплектов за четыре года[35].

Итогом длительных переговоров стало заключение 31 мая 1929 г. с компанией договора о технической помощи. Кроме технического содействия, Форд должен был поставить СССР 74 тыс. полных комплектов автомобилей в течение четырех лет на общую сумму 33,6 млн долл. [Шпотов 2004: 163].

Таким образом, главным конкурентным преимуществом ФМК была готовность создать в СССР собственное автомобильное производство. Переговоры с американцами прошли значительную эволюцию: от идеи организации совместной компании до ограничения сотрудничества рамками договора о технической помощи. Это привело к тому, что финансирование данного проекта СССР обеспечивал в полном объеме собственными ресурсами. Дефицит валюты в стране значительно ослаблял переговорные позиции советской делегации, толкал на крайности: от желания строительства завода на 12 тыс. до 150 тыс. автомобилей в год. Усугублял положение и отказ «Форда» от предоставления инвестиций и кредитования.

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. 25. Д. 260. Л. 66.

[4] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6274. Л. 20

[5] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6274. Л. 22.

[6] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6274. Л. 22–23.

[7] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 4–5.

[8] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 6.

[9] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 28–29.

[10] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 29.

[11] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 29.

[12] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 30–31.

[13] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 32.

[14] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 34.

[15] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 41.
[16] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 42.
[17] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 54.
[18] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 45.
[19] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 50.
[20] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 52.
[21] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 98–100.
[22] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 106–107.
[23] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 145–146.
[24] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 149–150.
[25] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 152.
[26] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 158.
[27] FAS (Free alongside ship) – один из видов торговли, в котором продавец оплачивает экспортные пошлины и доставляет товар к судну, зафрахтованному покупателем.
[28] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 168–169.
[29] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 171.
[30] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 175.
[31] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6773. Л. 11.
[32] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 142.
[33] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 144.
[34] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 25. Д. 260. Л. 140.
[35] 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. 2. 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 Паблишерз, 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 / под ред. Л.И. Бородкина. Москва: РОССПЭН, 2003. С. 191–232.

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

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 / под ред. Л.И. Бородкина. Москва: РОССПЭН, 2008. С. 267–286.

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 1920–30-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 juridicheskoj 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.)

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.)

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 automo-

tive 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 Pablisherz Publ., 2007, 265 p. (In Russ.)

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

Shpotov B.M. *Biznesmeny i bjurokraty: amerikanskaja tehnicheskaja 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], ed. by L.I. Borodkin. Moscow, ROSSPEN Publ., 2003, pp. 191–232. (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.)

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], ed. by L.I. Borodkin. Moscow, ROSSPEN Publ., 2008, pp. 267–286. (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.)

Статья поступила в редакцию 10.12.2025; одобрена после рецензирования 25.03.2026; принята к публикации 01.09.2026.

The article was submitted 10.12.2025; approved after reviewing 25.03.2026; accepted for publication 01.09.2026.