

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт

(наименование института полностью)

Кафедра

«История и философия»

(наименование)

46.03.01 История

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Историко-культурный туризм

(направленность (профиль) / специализация)

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему Развитие научной истории ОАО «АВТОВАЗ»

Студент

Ю.Ю. Кузьмичева

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

док. ист. наук, доц. О.А. Безгина

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2021

## Аннотация

Цель работы – проанализировать научную историю Волжского Автомобильного завода.

Для достижения данной цели были поставлены следующие задачи:

- выделить и рассмотреть основные тенденции развития истории отечественной промышленности,
- изучить процессы зарождения научной истории ВАЗа в советский период,
- проанализировать развитие научной истории ВАЗа в 1990-е гг.,
- рассмотреть тенденции в эволюции научной и корпоративную историю ВАЗа в 2000-2010-е гг.

В первой главе рассмотрены основные тенденции развития истории отечественной промышленности и автомобильной промышленности, в частности; изучены основные тенденции и особенности зарождения истории Волжского автомобильного завода с начало его строительства и на протяжении всего советского периода.

Во второй главе проанализированы особенности развития научной истории Волжского автомобильного завода в 1990-е гг., эволюция его научной истории в XXI в.

В заключении представлены выводы по итогам проведенного исследования.

Структура работы включает в себя введение, две главы, четыре параграфа, заключение, список использованных источников и литературы, три приложения.

Объём выполненной работы: 58 страниц с приложениями.

## Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Становление научной истории ОАО «АВТОВАЗ» в СССР .....	11
1.1 Основные тенденции развития отечественной историографии истории промышленности.....	11
1.2 Зарождение научной истории ВАЗа в СССР в 1970-1980-е гг.....	22
Глава 2 Разработка научной концепции истории ОАО «АВТОВАЗ» в постсоветский период.....	30
2.1 Изучение научной истории ВАЗа в 1990-е гг. ....	30
2.2 Развитие научной и корпоративной истории ВАЗа в 2000-2010-е гг. ....	33
Заключение .....	45
Список используемой литературы и используемых источников.....	48
Приложение А Анатолий Эммануилович Лившиц .....	55
Приложение Б Александр Ефимович Степанов .....	56
Приложение В Рудольф Германович Пихоя .....	57

## Введение

Актуальность данной работы обусловлена тем, что АвтоВАЗ на всем протяжении своей истории занимал важное место в истории нашей страны. Поэтому осмысление научной истории АвтоВАЗа поможет структурировать и изучить этапы развития завода, увидеть его значимость не только для жителей нашей страны, но и для многих зарубежных стран. Очень важно оценить вклад историков в изучение различных аспектов развития АвтоВАЗа. Проведенное историографическое исследование объединило опыт как советской, так и постсоветской истории Волжского автозавода.

Объектом данного исследования являются научные и научно-популярные труды, в которых отражены проблемы истории ОАО «АВТОВАЗ».

Предметом исследования являются направления, тенденции, научные результаты изучения проблем исторического развития ОАО «АВТОВАЗ».

Хронологические рамки работы соответствуют периоду с конца 1960-х-2010-м гг., времени создания и развития Волжского автомобильного завода.

Цель работы – проанализировать научную историю Волжского Автомобильного завода.

Исходя из цели поставлены следующие задачи:

- выделить и рассмотреть основные тенденции развития истории отечественной промышленности,
- изучить процессы зарождения научной истории ВАЗа в советский период,
- проанализировать развитие научной истории ВАЗа в 1990-е гг.,
- рассмотреть тенденции в эволюции научной и корпоративной истории ВАЗа в 2000-2010-е гг.

Степень изученности темы. В советской литературе 1930-1950-х гг. изучение автомобильной индустрии не было отдельной темой изучения исследователями. Она лишь рассматривалась как составная часть при

изучении промышленности в целом и была связана с анализом общей проблемы, а именно – ролью пролетариата, рабочего класса в революционном переустройстве общества, осуществлении социалистической индустриализации в России.

Изменения происходят в 1960-1980-х гг. Именно в этот период автомобильную промышленность выделяют как самостоятельную отрасль при изучении промышленной индустрии. Для этого этапа характерны попытки формирования целостной истории отечественного автостроения с выделением определенных периодов развития отрасли, выявление роли автомобилестроения в развитии отечественной индустрии. В это время в работах слабо освещалось сотрудничество отечественных автопроизводителей с зарубежными.

В это время еще не было работ, посвященных историографическому анализу наследия Волжского автомобильного завода. Это был период накопления материалов.

Постсоветскую историографию отличают свои особенности. Это время, когда произошел крах советской идеологии, и на смену пришел новый уклад жизни. Смена произошла и в тенденциях развития исторической науки. С этого времени происходил отказ от политической заданности, начинало публиковаться огромное число источников, что позволило ввести большой объем новых документальных материалов. Смена эпохи позволила расширить проблематику изучаемых проблем. В то время реформировались все стороны жизнедеятельности российского общества. Исследования этого времени отразили данные изменения. Отсюда происходило изменение общетематического вектора исследований. Произошел переход от изучения истории отрасли как единого объекта к изучению ее отдельных периодов, появлялись исследования в сфере проблем автомобилестроения отдельных регионов.

Новым этапом в разработке научной истории ВАЗа стало начало XXI в., когда специалистами дирекции по связям с общественностью ОАО

«АВТОВАЗ» по решению председателя совета директоров В.В. Каданникова и тогдашнего президента акционерного общества А.В. Николаева началась разработка концепции формирования научной истории ВАЗа. Это было обусловлено пониманием места Волжского автомобильного завода в стране, в системе отечественной экономики, в Поволжье. Руководство приняло решение о научном исследовании истории предприятия.

Благодаря совместному с Тольяттинским государственным университетом стремлению к изучению завода при историческом факультете ТГУ в 2002 г. начала действовать лаборатория социальной истории. Инициаторами ее создания стали профессора А.Э. Лившиц и В.А. Овсянников в рамках которой изучалось развитие г. Тольятти и автозавода.

28 августа 2003 г. решением Совета директоров ОАО «АВТОВАЗ» был принят к реализации комплексный проект «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ», который стал оригинальным «детисцем» завода в реализации своей социально-гуманитарной политике, в накопления и создании обобщающих трудов о ВАЗе.

В рамках реализации данного проекта были проведены две всероссийские конференции по истории ВАЗа в 2003 и в 2005 гг. под названием «История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность», организованные совместно Тольяттинским государственным университетом и Волжским автомобильным заводом. С докладами выступили сотрудники кафедры истории Тольяттинского государственного университета, ученые из многих городов России, а также из-за рубежа. По итогам конференций были изданы два сборника [31], [32]. Особенно важно отметить доклад Р.Г. Пихоя «Историография Волжского автомобильного завода» [32, с. 11]. Автор в данной статье указывал на возрастающий интерес к изучению историографии Волжского автомобильного завода и констатировал, что нужно продолжать работу по развитию корпоративной истории, сотрудничеству с местными университетами и крупными научными центрами страны, что является необходимым для дальнейшего развития по изучению истории автогиганта.

Большим шагом в развитии научной истории Волжского автозавода стала книга «АВТОВАЗ между прошлым и будущим: история Волжского автомобильного завода 1966-2005» [25]. Данная работа является первым в отечественной историографии монографическим исследованием по истории Волжского автомобильного завода. Она основана на документах федеральных архивов, архива г. Тольятти и материалах ОАО «АВТОВАЗ», интервью и воспоминаниях ветеранов завода. В работе представлен широкий анализ историографического наследия ВАЗа по 2005 г.

В 2010 г. вышла монографическая работа Е.Ю. Прокофьевой «Отечественная автомобильная промышленность: этапы развития, структура и организация управления, научно-исследовательская база (1896-1991 гг.)» [55]. Данная работа содержит историографический обзор как автомобильной промышленности в стране, так и Волжского автомобильного завода в частности. Автор делает вывод, что к концу 2000-х гг. наиболее проработанным представляется разделы, связанные с историей автомобиля и отдельных предприятий отрасли. В то же время исследования, освещающие процесс формирования и развития отрасли, структуры управления ею, процессов, происходящих внутри автопрома – т.е. задающие целостное видение исторического процесса не проведены.

Таким образом, несмотря на мощную вспышку интереса к созданию и осмыслению научной истории Волжского автомобильного завода в середине 1990-х гг. XX-начале XXI вв., изучение данного вопроса сошло на убыль к концу 2000-х гг. Проект корпоративной истории был закрыт в 2009 г., интерес к созданию диссертационных исследовательских работ за редким исключением стал угасать. Однако АвтоВАЗ продолжает развиваться и важно поддерживать традицию в написании его истории и систематизации накопившихся трудов.

Источниковая база исследования. В нашей дипломной работе представлены источники личного происхождения. Можно выделить два этапа всплеска интереса к написанию мемуаров. Первый пришёлся на 70-е гг. XX в.,

когда при строительстве завода именно рабочий коллектив считался главным героем этой огромной стройки. Второй этап охватил период конца XX-начала XXI в., когда проявилось осознанное желание сохранить память о личном вкладе в историю завода людей, с ним связанных. Данные источники интересны личными переживаниями героев, которые помогают лучше понять события прошедших дней и причины тех или иных решений, как героев, так и производства в целом.

Следствием интереса к данному виду источников стала последовательная работа по сбору таких воспоминаний в конце XX-начале XXI вв. В 1996 г. вышла первая книга серии «ВАЗ: страницы истории» под редакторством А.А Шаврина [14]. Авторы выбрали жанр интервью для изложения информации о ВАЗе. На страницах книги первого выпуска содержатся интервью ветеранов автогиганта, тех, кто стоял у самых истоков. Здесь интервью о первых годах работы и строительства Волжского автомобильного завода, ведь первый выпуск был посвящен временному промежутку с 1966-1974 гг. В книге можно увидеть интервью первого генерального директора В.Н. Полякова, первого технического директора автозавода Е.А. Башинджагяна, главной «хозяйки» связи О.К. Вологиной, одного из первопроходцев завода, который отдал заводу четверть века С.В. Клейменова. Также книга содержит хронику событий в истории завода по годам. Всего вышло пять книг данной серии, и каждая из них содержит богатых материал воспоминаний как простых рабочих, так и лиц, занимающих руководящие должности на заводе за многие годы. Последний выпуск серии вышел в 2005 г.

В данном ключе можно выделить другой труд, состоящий из двух книг под названием «На волне памяти: история Волжского автомобильного в документах и фотографиях», вышедшая в 2001 г. [47], [48]. Редактором составителем также является А.А. Шаврин. Данная работа богата иллюстративным материалом, содержит много статей из газет «Волжский автостроитель», «За коммунизм», «Волжская коммуна»; интервью простых



рабочих, инженеров, руководителей; фотографии документов, связанных с деятельностью волжского автомобильного завода; стихи, среди которых есть сочиненные работниками завода.

Книга воспоминаний бывшего заместителя генерального директора объединения «АВТОВАЗ» (1969-1985) Кацуры П.М. имеет особое значение. В данном труде от первого лица, участвовавшего в тех событиях, рассказывалась поучительная история формирования отличного от общепринятого экономического механизма работы советского предприятия на примере Волжского автомобильного завода [38]. Особая ценность книги в острых оценках событий и личностей, занимавшие высокие должности на заводе. Автор повествовал о времени перехода ВАЗа к рынку, об уроках и изменениях, постигших завод. Повествование доводится до 2005 г., когда произошла глобальная смена на руководящих местах. Первые главы книги содержат информацию о годах жизни автора, его воспоминания о семье, коллегах.

Данные источники помогают раскрыть личность человека, увидеть его характер, порой и душу. Одной из таких откровенных работ является книга Даниловой (Поляковой) Т.Н. «Пережитое. Письма мужу». Жена первого генерального директора ВАЗа Татьяна Николаевна Данилова дала портрет своего мужа таким каким знала его только она, в домашней обстановке в роли мужа, папы. Интересен жанр, в котором написана книга – это письма, в которых автор описывала ее жизнь с мужем В.Н. Поляковым. Каждое письмо подписано автором «Твоя Татьяна» либо «Твоя Танюша» [20].

Таким образом, источники личного происхождения являются одними из самых интересных источников, так как раскрывают отношение автора к происходившим на АвтоВАЗе событиям, и помогают раскрыть личности выдающихся руководителей, что создавали историю Волжского автомобильного завода.

Методология исследования. Системный метод направлен на изучение объектов или явлений прошлого как целостных исторических систем. При этом выполняется структурный анализ, определение взаимосвязи. При данном

методе могут использоваться математические и логические приемы. Сравнительно-исторический метод помогает установить общие тенденции, которые присущие сходным историческим процессам и явлениям. Метод классификации подразумевает деление предмета или явления на группы по определенным признакам.

Новизна исследовательской работы состоит в том, что предпринята попытка дать комплексный анализ научных результатов изучения исторического развития Волжского автомобильного завода по сегодняшний день.

Структура работы включает в себя введение, две главы, четыре параграфа, заключение, три приложения.

## **Глава 1 Становление научной истории ОАО «АВТОВАЗ» в СССР**

### **1.1 Основные тенденции развития отечественной историографии истории промышленности**

Изучение истории Волжского автомобильного завода неотъемлемо является частью не только истории автопромышленности, но и промышленности в целом, поэтому стоит начать с основных тенденций изучения её историографии.

Первый этап формирования историографии отечественной промышленной индустрии начал складываться в 1930-е гг. XX в. и был связан с анализом общей проблемы, а именно – ролью пролетариата, рабочего класса в революционном переустройстве общества, осуществлении социалистической индустриализации в России. Инициатором изучения фабрик и заводов являлся М. Горький, который в сентябре 1931 г. сформулировал основные принципы подобных будущих исследований. М. Горький говорил, что будущие работы должны показывать и доказывать успехи социалистического строительства, помогать людям лучше понять революционные завоевания и бороться с невежеством крестьян, которые приходили работать на завод. Также нужно было показать ужасные будни старых заводов, а новые заводы, построенные в советское время, должны были предстать как «школы техники, революции и гражданской войны», и как «организаторы социалистического строительства и культурной революции» [19, с. 84]. М. Горький утверждал, что рабочие, которые строили заводы, должны сами писать его историю, это, в свою очередь, требует организованного сбора фактического материала для дальнейшего его анализа и описания. С этого времени закладывалась традиция написания истории промышленных предприятий в СССР.

Второй этап сложился в период после XX съезда КПСС в 1956 г. до конца 1980-х гг. Особенностью этого периода в историографии являлось

расширение круга источников, особенно из фондов местных архивов, пристальное внимание к истории рабочего класса. В 1960-1970-х гг. были изданы 36 томов общесоюзной серии, под названием «История индустриализации СССР 1926-1941 гг.». Другим крупным достижением этого времени стало внедрение отечественной историографии периода индустриализации в мировую историческую науку. Темами в исследованиях становились вопросы технического прогресса, роли первых руководителей предприятий во времена создания заводов или крупных обновлений внутри производства, развитие коллективов предприятий и их роль в социальной жизни служащих.

Нужно отметить, что в этот период не в полной мере освещалось сотрудничество с западными предприятиями во времена строительства промышленной индустрии СССР в годы первых пятилеток. А если и происходило освещение, то зачастую оно преуменьшалось. Сказывалось присутствие советской цензуры в то время.

Третий этап сложился с 1990-х гг. XX в., когда произошел крах советской идеологии, и на смену пришел новый уклад жизни. Смена произошла и в тенденциях развития исторической науки. С этого времени происходил отказ от политической заданности, начинало публиковаться огромное число источников, что позволило ввести еще больший объем документальных материалов. Смена эпохи позволила расширить проблематику изучаемых проблем. Сюда добавилось изучение истории заводов военно-промышленного комплекса и принудительного труда в СССР.

С этого времени начинали публиковаться документы, которые содержали информацию о взаимоотношении СССР со странами Западной Европы и Америкой в 1920-1930-е гг. XX в. Поэтому стали появляться работы, в которых освещались условия использования западных технологий и оборудования, причины и обстоятельства, которые подтолкнули крупные страны на сотрудничество с СССР. О сотрудничестве с крупными западноевропейскими странами и США рассказывает работа под названием

«Индустриализация Советского Союза. Новые документы, новые факты, новые подходы». Здесь сообщается, что по подсчетам историков в период с 1923-по 1933 гг. СССР заключил в общей сложности 170 договоров о технической помощи в тяжелой промышленности с компаниями из стран: Германии, Америки, Франции и др. стран [30].

В это время появилась фундаментальная работа об истории транспорта России до 1917 г. [52]. Книга вышла к столетию отечественного транспорта. Автор ставил целью своего труда развеять утверждение ряда исследователей о том, что в России до 1917 г. практически не существовало автомобильного транспорта. Здесь сообщалось, что Россия еще до 1917 г. была крупным импортером автомобилей, а первые четыре международные автомобильные выставки состоялись именно в России. Работа ценна тем, что автор подтверждал свое исследование вводом огромного числа архивных документов. В библиографическом указателе содержится 791 наименование книг и законодательных актов, а вместе с журнальными статьями 5097 номеров. Он был составлен на основе просмотра автором периодических изданий за 1885-1917 гг. Ознакомление с данным трудом и источниками, представленными в нем, дают понять, что еще в самом начале своего развитие автомобильная индустрия в России соответствовала мировому уровню.

Теперь, осмыслив основные этапы и тенденции изучения научной истории отечественной промышленности стоит перейти к этапам изучения научной истории автомобильной промышленности страны. В формировании работ по истории отечественной автомобильной промышленности можно выделить два этапа, имеющих свои подходы и специфику.

Первый этап сложился в 1960-1980-е гг. XX в. Именно в этот период автомобильную промышленность стали выделять как обособленный курс изучения из промышленной индустрии. Для этого этапа характерны попытки формирования целостной истории отечественного автостроения с выделением определенных периодов развития отрасли, выявление роли автомобилестроения в развитии отечественной индустрии. Также, как и в

работах про промышленную индустрию на этом этапе слабо освещалось сотрудничество отечественных автопроизводителей с зарубежными партнерами.

Второй этап начался с 1990-х гг. Это то время, когда реформировались все стороны социально-экономической жизни российского общества. Исследования этого времени отразили данные изменения. Происходило изменение общетематического спектра исследований. Произошел переход от изучения истории отрасли как единого объекта к изучению ее отдельных периодов, стали появляться исследования в сфере проблем автомобилестроения отдельных регионов. Можно привести в качестве примера два монографических исследования – работа доктора исторических наук, профессора Нижегородского государственного университета А.А. Зубкова «Автомобильная промышленность России (1966-1980 гг.)» [28] и труд ученых Тольяттинского государственного университета – кандидата исторических наук, доцента И.П. Плеханова и кандидата исторических наук, доцента В.М. Ямашева «Автомобильная промышленность Среднего Поволжья 1991-1998: кадровый потенциал» [53].

В данных научных трудах можно увидеть широкий спектр вопросов развития автомобильной отрасли на примере Поволжского региона. В первой монографии автор выделял, что в 1960-1970-е гг. автомобильная отрасль становится одной из передовых отраслей хозяйственного комплекса страны и такой рост обусловлен внедрением в 1960-х гг. системы хозяйствования. Автор в своем труде сосредоточил внимание на анализе влияния на автомобильную промышленность хозяйственной реформы 1960-х гг., а именно: на совершенствовании организации управления производством, техническом перевооружении и реконструкции предприятий отрасли в данный период. Оценивая развитие автомобильной отрасли на конец исследуемого периода, автор приводил высказывание бывшего Министра автомобильной промышленности СССР в 1986-1988 гг. Н.А. Пугина, который отмечал, что «резкое сокращение выделяемых средств на развитие отрасли на

рубеже 1970-1980-х гг., крупные вложения в автогиганты ВАЗ и КамАЗ в определенной степени обострили проблему сбалансированности развития предприятий автомобильной промышленности. Техническое перевооружение заводов не дало желаемых результатов в связи с тем, что программы реконструкции предприятий были, главным образом, сориентированы не на резкий подъем технического уровня производства, а на увеличение объема производства» [28, с. 106].

Во второй монографии рассмотрены тенденции, происходившие на рынке рабочей силы в Среднем Поволжье в 1991-1998 гг. на примере ВАЗа и УАЗа. Авторы отметили, что «главным же достижением предприятий автомобильной промышленности Среднего Поволжья можно считать сохранение сотен тысяч рабочих мест работников как в самой отрасли, так и в смежных с ней отраслях. Практически стабильным оставался удельный вес женщин в составе кадров отрасли. Численность самого промышленно-производственного персонала изменилась незначительно» [53, с. 101-103].

В столь тяжелое для страны и, в частности, автомобильной промышленности время 11-12 ноября 1998 г. прошла 4-ая международная автомобильная конференция. В работе конференции приняло участие более 180-ти человек, среди них представители 65 предприятий автомобильной промышленности России, представители более 40 зарубежных фирм. Заместитель министра экономики РФ Митин С.Г. сообщил, что «по результатам конференции предполагается выработка подходов для стимулирования развития в РФ производства автомобильных компонентов нового качественного уровня».

Таким образом, по масштабу данной конференции, можно увидеть, что в столь тяжелое для страны 10-летие автомобильная промышленность оставалась «одной из главных направлений в работе Кабинета Министров» и искались пути модернизации данного сектора.

Работы этого времени все более сужались тематическими, региональными и хронологическими рамками. Но среди разнообразных работ

мало взаимодействующих трудов по истории отечественного автопрома, которые показали бы общую картину развития индустрии. К таковым можно отнести два учебных пособия, содержащие новые подходы в изучении российской автомобильной промышленности – «История отечественного автомобилестроения и ОАО «АВТОВАЗ» [54], которая была создана коллективом кафедры истории тольяттинского государственного университета, и «История отечественного автомобилестроения» [33], созданная исследователями из Москвы, Нижнего Новгорода и Тольятти. Авторы здесь впервые выделяли этапы становления и развития отрасли, ее место в индустриальном развитии страны. Также материалы показывали значение автомобиля в социальных и ментальных изменениях российского общества, показывают ведущую роль конструкторов и руководителей автопрома, характеристику модельного ряда.

Так как в этот период все более расширяется объем архивных материалов, исследователям стало важно описать роль партийно-государственного управления в автомобильной промышленности. Благодаря уменьшению цензуры возможно беспристрастно подойти к изучению данной темы, а завершение советского периода истории помогло оценить его влияние в истории индустрии и выделить основные тенденции. К числу таких работ можно отнести диссертационное исследование А.Г. Агаджаняна «Исторический опыт партийно-государственного управления автомобильной промышленностью СССР в 1960-1970-е гг.» [6]. Исследователь показал, что с середины 1960-х гг. отечественное автомобилестроение начало «функционировать как единая хозяйственная система, возглавляемая центральным органом управления – министерством автомобильной промышленности СССР. Это важное обстоятельство позволило предприятиям автомобильной промышленности более организованно перейти на новую систему хозяйствования, значительно повысить свои производственные показатели и обеспечить начало интенсивного развития отрасли».



В 2006 г. была защищена кандидатская диссертация Е.В. Кравцовой «Становление и развитие автомобильного комплекса Среднего Поволжья во второй половине 1960-х-1970-е гг. XX в.», в которой рассматривалась проблема формирования автомобильного комплекса Средневолжского региона, отличительной особенностью которого являлось то, что при его создании использовался лучший зарубежный и отечественный опыт в автостроении. В труде автор выявил предпосылки возведения крупнейших объектов автомобильной индустрии в Среднем Поволжье, проанализировал тенденции развития ведущих предприятий автостроения региона в области экономической и научно-технической политики [43].

Начали появляться работы, посвященные изучению зарубежного сотрудничества советской стороны со странами Запада. Например, вклад в изучение зарубежного влияния в развитие советской автомобильной индустрии в годы индустриализации внес своими трудами доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Института всеобщей истории Российской Академии наук Б.М. Шпотов [68], [69].

К настоящему времени, накопленные за весь временной промежуток труды, позволяют выделить темы, освещение которых было наиболее частым явлением. Крупные блоки тем, изучаемые за эти периоды:

а) История отечественного автомобиля и транспорта. Это на сегодняшний день наиболее проработанный блок. Авторы таких работ в области истории техники, не затрагивая напрямую проблемы индустриального развития автопрома, давали разносторонне представление о конструкции и поэтапной модификации отечественных автомобилей. Также дан анализ специфики автомобильного транспорта России относительно зарубежных аналогов, приводились данные о фирмах, заводах, сведения об инженерах-конструкторах машин. Такие работы как правило содержат богатый иллюстративный материал: фотографии и рисунки машин, схемы устройств автомобиля, портреты конструкторов. Данный блок по тематике можно разделить еще на три подгруппы:

- 1) исследования, в которых прослеживается развития феномена автомобиля с момента возникновения до настоящих дней;
- 2) работы, характеризующие автомобиль определенного исторического периода;
- 3) труды, посвященные автомобилям определенной марки;

Данная тематика отражена в популярном, ежемесячном научно-популярном спортивном журнале «За рулем». Он был основан в 1928 г. как общественно-литературный научно-популярный иллюстрированный журнал и рассчитан на шоферов и автолюбителей, спортсменов (мотоциклистов и автомобилистов), преподавателей автотодела и тренеров. Здесь публиковались материалы о новых отечественных и зарубежных автомобилях и мотоциклах, о проблемах безопасности и организации движения. Систематически статьи посвящались освещению внутрисоюзных и международных автомобильных и мотоциклетных соревнований. Например, в одном из выпусков журнала за 1986 г. была статья, посвященная новой модели машины ВАЗ 2108. Авторы протестировали машину и на основе личного опыта ответили на часто задаваемые вопросы автолюбителей по поводу технических и внешних характеристик машины и тем самым познакомили огромный круг читателей с новинкой ВАЗа. В заключении они дали свою оценку: «Говорили мы и с теми, кто же поездил на «восьмерке», и среди них не было ни одного, кто так или иначе не признал бы: «Автомобиль хороший!» К такому мнению мы вполне склонны присоединиться. И многое «но...», о котором здесь шла речь, не меняют нашего общего впечатления» [27, с. 17].

К данному блоку относятся и энциклопедии книжного издательства «За рулем». Объем книг заполняли статьи о ведущих и забытых автомобильных фирмах: грузовых, классических, легковых, военных автомобилях и мотоциклах отечественного и зарубежного производства; о конструкторах и дизайнерах; об автомобильной символике. Такие энциклопедии богаты иллюстративным материалом. В 2007 г. в книжном издательстве «За рулем» выходит книга С.В. Канунникова «Отечественные легковые автомобили

(1896-2000 гг.)» [34]. В книге изложена история отечественных легковых автомобилей от первой российской машины 1896 г. до моделей XX-XXI вв. В сжатой форме написана история более 500 моделей с краткими техническими характеристиками и яркими фотографиями.

Отдельный интерес в этом блоке представляют работы признанных специалистов в сфере автомобилестроения. Это работы кандидата технических наук, основателя отечественного стайлинга автомобилей Ю.А. Долматовского [21], [22], историка техники В.И. Дубовского [23], ведущего конструктора гоночных автомобилей Л.М. Шугурова [70], кандидата экономических наук, специалиста в сфере экономики и организации перевозок А.Д. Рубца [58]. Своими трудами они внесли свою лепту в освещение истории отечественного автомобиля. Особо ценны используемые ими источники. Это редкие издания отечественной и зарубежной научной, научно-популярной, периодической литературы, а также мемуары и интервью.

Таким образом, следует отметить, что анализ работ данного блока позволяет судить о продукции автомобильной промышленности на разных этапах ее развития и позволяет провести сравнение с зарубежными продуктами автоиндустрии.

б) история становления и развития предприятий автомобильной промышленности. Данный блок следует разделить на две подгруппы:

4) труды по истории конкретных предприятий автомобильной индустрии. Это исторические, историко-экономические, историко-публицистические исследования;

5) сюда также относятся работы по истории отдельных предприятий или же групп предприятий автомобильной промышленности. Это труды экономического, социального, юридического и иного характера;

Исследования данного блока помогут, благодаря сопоставлению развития отдельных предприятий, обозначить общую направленность

развития индустрии и показать уже социальный аспект такого развития для определенного временного промежутка.

Следует отметить, что в начале XXI в. выходят диссертационные и монографические труды экономического характера. Здесь авторы уже обращали внимание на вопросы инновации, управления, качества, инвестиционной привлекательности. Такие работы начинали складывать новейшую историю российского автопрома.

в) труды различной тематики и различного жанра, которые не прямо связаны с проблемой автомобилестроения. Это блок с работами о личностях, которые причастны к созданию и управлению в сфере автопрома; по отечественному автомобильному спорту.

Важный вклад в изучении истории советской автомобильной индустрии внесли зарубежные авторы. В «автомобильной энциклопедии Бьюли», которая посвящена автомобилям и автопроизводителям Европы, Северной Америки и Азии, включены биографии выдающихся советских конструкторов и материалы об автомобильных предприятиях СССР. Работа британского автолюбителя Энди Томпсона знакомит читателей с историей всех марок советских легковых автомобилей и микроавтобусов. В труде описываются обстоятельства появления, совершенствования и уже дальнейшей судьбы автомобилей в постсоветский период. Здесь присутствуют точные технические характеристики машин, описание дизайна, что подкрепляется яркими иллюстрациями на каждой странице книги. Уникальность работы в том, что Э. Томпсон сумел не только показать модельный ряд советских автомобилей, но и связать их историю с особенностями жизни в СССР [64].

Стоит отметить работу профессора истории XX в. Мичиганского университета Льюиса Сигельбаума, который не раз приезжал в Россию для изучения ее истории. Его монография была посвящена советскому автомобилю [61]. В труде он описал историю крупных автомобильных заводов СССР: АМО-ЗИЛ, Горьковский автомобильный завод. Одна из глав была посвящена истории автогиганта в Тольятти – заводу ВАЗ, который в эпоху

брежневского застоя ассоциировался у автора с молодостью и целеустремленностью. Льюис Сигельбаум исследовал его историю в двух измерениях: «сверху вниз», с точки зрения общегосударственной функции завода, выступавшего в качестве «локомотива» в технологическом прорыве к массовому производству легковых машин, и «снизу-вверх» – с точки зрения рабочих, строителей и жителей нового социалистического города.

Подводя итог, стоит сказать, что история историографии промышленности может быть условно поделена на три этапа, начиная с 1930-х г. и заканчивая нашим временем.

На первом этапе в трудах преобладающей была тема роли пролетариата, рабочего класса в революционном переустройстве общества, осуществлении социалистической индустриализации в России.

Второй этап сложился в период после XX съезда КПСС в 1956 г., когда Н.С. Хрущевым был прочитан доклад с осуждением культа личности И.В. Сталина. Данное событие привело к ослаблению идеологической цензуры во всех сферах общества, в литературе, что отразилось и на историографии промышленности. Особенностью этого периода в историографии являлось расширение круга источников, тематик. Здесь стали обращать внимание на вопросы технического прогресса, внутреннего развития заводов. Из-за цензуры не было достаточно освещено в этот период сотрудничество СССР с зарубежными странами.

Третий этап начинается с распадом СССР, что привело к таким тенденциям: еще большая публикация источников, по сравнению с предыдущим периодом; отказ от цензуры и политического вектора; расширение тематик.

Что касается истории историографии уже конкретно автомобильной промышленности, то здесь можно выделить два этапа.

Первый этап сложился в 1960-1980-е гг. XX в. Именно в этот период автомобильную промышленность выделяли как обособленный курс изучения из промышленной индустрии. Для этого этапа характерны попытки

формирования целостной истории отечественного автостроения с выделением определенных периодов развития отрасли, выявление роли автомобилестроения в развитии отечественной индустрии.

Второй этап сложился с 1990-х гг. Основные тенденции: произошел переход от изучения истории отрасли как единого объекта к изучению ее отдельных периодов; появлялись исследования в сфере проблем автомобилестроения отдельных регионов; стало интересно описать роль партийно-государственного управления в автомобильной промышленности. Благодаря уменьшению цензуры стало возможным беспристрастно подойти к изучению данной темы; начинали появляться работы, посвященные изучению зарубежного сотрудничества советской стороны со странами Запада.

Следует выделить три блока тем, занимающих наибольший интерес у исследователей:

- история отечественного автомобиля и транспорта,
- история становления и развития предприятий автомобильной промышленности,
- труды различной тематики и различного жанра, которые подчас лишь косвенно связаны с проблемами автомобилестроения. Это работы о личностях, которые причастны к созданию и управлению в сфере автопрома; по отечественному автомобильному спорту, по социокультурной работе предприятий и другие.

## **1.2 Зарождение научной истории ВАЗа в СССР в 1970-1980-е гг.**

На протяжении всей истории Советского государства уделялось большое внимание развитию отечественной автомобильной промышленности. Во второй половине XX в. на первый план вышел вопрос поднятия советской промышленности на качественно новый уровень развития. Необходимо было создание отрасли легкового автомобилестроения для ликвидации отставания СССР в этом направлении, так как оно стимулировало развитие тесно

связанных с ним отраслей от металлургии и химии до строительной и легкой индустрии. В этом направлении был предпринят ряд шагов, одним из которых стало создание в Тольятти Волжского автомобильного завода, который ознаменовал новый качественный уровень и производства, и социокультурных процессов в стране.

История становления и развития Волжского автомобильного завода затрагивает два периода в истории нашей страны: при Советской власти и постсоветской России. Для каждого из них характерен особый путь развития, особые социально-экономические и политические условия. Волжский автомобильный завод изначально строился как завод, ориентированный на западный промышленный опыт, на производство одной из лучших в Европе модели ФИАТ-124 и на возможность конкурировать с другими производителями автомобилей на внешних рынках.

Страна была открыта новому сотрудничеству. Строительство завода воспринималось как приближение к светлому будущему, а сотрудничество с итальянской фирмой как скорый способ преодоления отставания в технологическом развитии.

Таким образом, строительство АвтоВАЗа, первые автомобили которого стали выходить с 19 апреля 1970 г., представляла собой новую веху в истории развития автомобильной промышленности нашей страны, и в развитии деловых и дружеских отношений с Италией. Первыми, кто запечатлел и передал сведения о стройке, были журналисты. Когда еще только строился завод, легендарная советская писательница Мариэтта Шагинян написала в газете «Известия» об итальянской компании ФИАТ. Она описывала прекрасную организацию на ФИАТЕ, существующую там систему гарантий и о том, что в какой бы стране не жил человек, на купленную им модель ФИАТа всегда можно будет найти запчасти. Также писатель отмечала, что условия труда рабочих очень комфортные, например, она обратила внимание на то, что в столовых не было очередей. Писательница сообщала, что сейчас ФИАТ строит завод у нас, в Тольятти, и такие же положительные традиции будут

перенесены и в нашу страну. Конечно, такой положительный отзыв на еще не построенный завод вызвал большой интерес населения всей страны и уже в первые годы его строительства заложил положительный образ Волжского автомобильного завода.

Закладывание основ историографии АвтоВАЗа началось с того момента, как он начал строиться. В начале историография складывалась на основе опубликованных источников, таких как периодическая печать. Сведения об этапах стройки публиковались в местных газетах: «Гидростроитель», «За коммунизм». В это время года стала выходить многотиражная газета АвтоВАЗа – «Волжский автостроитель». Данная газета вела заводскую хронику, освещала новости главного конвейера, перспективы технического развития, задачи службы качества, профсоюзную жизнь. Тематика корпоративного издания охватывала все заводские подразделения, а также поставщиков, дилеров, других партнеров ВАЗа. Первый номер вазовской многотиражки вышел 9 августа 1969 г., и газета до сих пор ведет свою деятельность.

На строительство данного завода приезжали молодые специалисты со всего Советского Союза. Во времена советской индустриализации предприятия носили многофункциональный характер с «навешиванием» на него всякого рода задач. Они отвечали не только за производство, но поначалу даже за все: образование, кадры, жилье, воспитание детей, быт, культуру, агитационно-пропагандистские мероприятия. В рамках такого духа времени в 1970-х гг. выходили труды по работе партийной организации Волжского автомобильного завода, работы, посвященные обычным строителям и рабочим, без которых в такой короткий срок не был бы построен завод. В трудах преобладала идея коллективного вклада, взаимного участия первостроителей в создании предприятия.

Здесь большой вклад внес кандидат исторических наук, доцент кафедры истории КПСС ТПИ Иван Андреевич Сидорский своими трудами, посвященными идеологической работе партийной организации на развитие



жизни коллектива Волжского автомобильного завода. В книге «На крутом повороте» автор описал опыт партийной организации в рамках перехода завода на полный хозяйственный расчет и самофинансирование. И.А. Сидорский указывал, что в рамках потери темпов экономического развития в стране, ЦК КПСС объявил 12-ую пятилетку поворотной, и обратился с обращением к советскому народу: «Добросовестно работать на общее благо, проявлять инициативу» [59, с. 173]. Автор отмечал, что именно в это время роль социалистического соревнования всё более возрастала. Происходила перестройка не только в стране, но и в психологии людей. Автор, подводя итог, говорил о продолжении дальнейшей концентрации соревнующихся на выпуске с меньшими затратами продукции отличного качества, следовало избавляться от устаревшего, наполнять соревнование энтузиазмом, повысить гласность и смелее выносить на суд общественности поведение лодырей.

В своей второй книге И.А. Сидорский проанализировал работу советов бригад и советов трудовых коллективов всех уровней на Волжском автомобильном заводе по координации и контролю развития трудовой и общественно-политической активности трудящихся, привлечению их к управлению жизнью трудовых коллективов. Давал оценку эффективности их работы, выявлял трудности, нерешенные вопросы и то, насколько их методы соответствовали современному периоду развития завода [60].

В совместном труде Китаева И.Н., Карнаухова Ю.Г., Сидорского И.А. авторами был проанализирован опыт работы партийной организации, которая с помощью методов идеологической работы мобилизовала коллектив завода на выполнение решений XXVI съезда КПСС, решение внутри плановых задач завода [39]. В книге уделяется внимание нравственному воспитанию трудящихся, отдельные главы посвящены такой работе по месту жительства, профориентации школьников, дисциплине и организованности. Среди других работ этого периода следует назвать такие, как: Китаев И.Н. «Живой огонь соревнования: Из опыта Волжского автомобильного завода» [40]; Анисимов

В.П. «На Волжском автогиганте: Работа партийной организации Волжского автомобильного завода» [7].

Более публицистический характер имеют такие работы, как:

Волин П. «Волжское притяжение» [15]. Этот сборник очерков посвящен формированию вазовского стиля организации работы, создающего особые условия для творчества работников завода, эффективности и качества труда; Романюк В.Я. «ВАЗ – семья рабочая» [57]. Здесь история становления коллектива завода, особенности работы в условиях конвейера, становление системы контроля качества. Эта работа имеет уже публицистический характер публицистические заметки, очерки, хроника строительства Волжского автозавода, воспоминания самих строителей, стихи, посвященные событиям и людям этого периода.

Стоит выделить еще одну тенденцию, которая занимала важное место в трудах этого времени, была своеобразным базисом. В советское время в производственно-хозяйственной деятельности АвтоВАЗа в полном объеме сохранились основы плановой экономики. Внимание уделялось описанию технологической части и организации самого производства, поэтому историки выделяли здесь складывающуюся в это время «историографию инженеров». Это являлось особенностью Волжского автомобильного завода, так как опыт в технической части был передовым для нашей страны. Завод был первым в инновациях: автоматические линии в производстве автомобилей, метрологические службы на заводе, внедрение порошковой металлургии. Весь этот опыт нужно было сообщать и на другие предприятия. Статьи начальника планово-экономического отдела дирекции Волжского автозавода Б.М. Кацмана регулярно публиковались в самом популярном издании по экономике в 1970-80-е гг. – журнале «ЭКО», который издавался Институтом экономики и организации промышленного производств Сибирского отделения АН СССР.

По поручению генерального директора ВАЗа В.П. Полякова в 1974-1976 гг. Кацманом Б.М. готовилась к печати рукопись будущей книги «Завод без компромиссов», с авторским обозначением – Очерк истории Волжского

ордена Трудового Красного Знамени автомобильного завода им. 50-летия СССР, 1966-1975 гг. Это была первая документированная работа по реконструкции истории первых лет строительства ВАЗа, где Б.М. Кацман выступил в роли историка [35]. Однако данная работа вышла намного позже в 2005 г.

Экономика АвтоВАЗа в это время стала объектом исследования заместителя генерального директора по экономике и финансам П.М. Кацурь. Одни из его работ, это «Хозяйственный механизм предприятия» и «Экономический эксперимент в производственном объединении АвтоВАЗ». В первом труде автор проанализировал структуру и методы управления предприятием, нормирование и оплату труда, управление качеством продукции и затрагивал проблему совершенствования хозяйственного механизма предприятия. Работа богата таблицами, показывающие структуру объединения и различные числовые показатели [36]. Второй труд рассказывает об опыте Волжского автомобильного завода по переходу на новые методы хозяйствования, которые бы отвечали современным потребностям развития общества. На данный экономический эксперимент с 1985 г. должны были перейти все предприятия, и опыт ВАЗа оказался одним из самых эффективных [37].

Вершиной данного направления явилось издание уникального для советской практики двухтомного технического отчета о строительстве Волжского автомобильного завода [63]. Работа знакомит с методами проектирования, строительства, монтажа и с первым периодом эксплуатации объектов автозавода. Отчет является важнейшим документом по изучению опыта внедрения новых прогрессивных для своего времени технических решений, обеспечивающих значительное повышение эффективности капиталовложений и эксплуатационных качеств зданий, сооружений, метода совмещенного поэтапного проектирования и строительства.

Юбилеи Волжского автомобильного подстегивали к выпуску работ, которые как бы подводили итог работы пройденного периода. К примеру,

можно назвать труд, тематика которого обыденна именно для советского периода. В 1975 г. на первый десятилетний юбилей была выпущена летопись комсомольской организации ВАЗа. Лидерами комсомольской организации были, по сути, молодые инженеры, будущие руководители структурных организаций. Особенностью данной работы является то, что в труде было дано понимание возникновения и развития завода, положение и роль молодежи в создании завода и города глазами комсомольцев того времени. Данный труд очень важен, так как предавал образ мысли молодого комсомольца нашего города. Эта летопись содержит краткий перечень событий из жизни завода, города, комсомольской организации в хронологическом порядке.

Необходимо отметить и первые шаги сотрудничества завода с политехническим институтом. Вскоре после запуска конвейера Волжского автозавода А.Э. Лившиц возглавил авторский коллектив по написанию истории строительства ВАЗа. В 1974 г. рукопись была подготовлена к печати. К сожалению, монография так и не была опубликована. Вероятно, основная причина отклонения рукописи от печати содержалась в следующем замечании: «в качестве положительного примера приводятся лица, дискредитировавшие себя или снятые с работы как не справившиеся с ней» [50, с. 176].

Анатолий Эммануилович Лившиц внёс большой вклад в развитие высшего образования в Тольятти. Нарботки А.Э. Лившица в рамках сформированного в Тольяттинском политехническом институте (ныне ТГУ) под его руководством научного направления нашли широкое применение в педагогической практике. Доктор исторических наук, профессор, академик Анатолий Эммануилович Лившиц ушёл из жизни в 2004 году. С 1952 года он был неразрывно связан с Тольяттинским политехническим институтом, а затем ТГУ. Именно он являлся основателем научной исторической школы Тольятти и инициатором научного изучения истории ВАЗа [см. приложение А]. Под руководством А.Э. Лившица в 1980-е гг. были защищены диссертации, которые были посвящены вопросам партийного руководства на

промышленных предприятиях Среднего Поволжья, где описывался и опыт ВАЗа [10], [11], [18], [45], [51], [56].

Подводя итог, стоит сказать, что в профессиональной историографии Волжского автомобильного завода советского периода преобладали три темы:

- работа партийной организации и комсомольской организации в жизнедеятельности завода,
- развитие научно-технического прогресса,
- создание завода в контексте «косыгинских» реформ 1960-х гг.

Стоит отметить, что историография Волжского автомобильного завода в этот период в большей степени представлена не только профессиональными историками, но и людьми, непосредственно связанными с работой на заводе: инженерами, представителями руководства, журналистами.

## **Глава 2 Разработка научной концепции истории ОАО «АВТОВАЗ» в постсоветский период**

### **2.1 Изучение научной истории ВАЗа в 1990-е гг.**

Постсоветскую историографию отличают свои особенности. Это время, когда произошел крах советской идеологии, и на смену пришел новый уклад жизни. Смена произошла и в тенденциях развития исторической науки. С этого времени происходил отказ от политической заданности, начинало публиковаться огромное число источников, что позволило ввести еще больший объем документальных материалов.

Что касается деятельности АвтоВАЗа в последнем десятилетии XX в., следует отметить то, в каком положении находилась страна, а с ней и автогигант. Распад Советского Союза кардинальным образом отразился на заводе – возникший экономический кризис огромных масштабов, а затем и проведенная приватизация, сделавшая АвтоВАЗ частным предприятием, по сути, оставили его один на один с множеством проблем, включая засилье криминалитета. Однако, несмотря на это, трудовому коллективу завода удалось преодолеть возникавшие в связи с этим сложности, используя новаторские подходы, и при этом не утратить своих лидирующих позиций на рынке как России, так и стран бывшего СССР.

Волжский автомобильный завод всегда уделял большое внимание позиционированию в средствах массовой информации и проводил рекламные кампании, способствовавшие сохранению и повышению положительного образа. В конце 1990-х гг. информационная политика автогиганта становилась более наступательной. В 1998 г. ВАЗ первым среди автомобильных заводов России организовал во всемирной компьютерной сети Интернет собственный web-сайт. В 1999 г. В московском «Экспоцентре» открылась постоянно действующая экспозиция серийных и перспективных моделей вазовских автомобилей. Резко возросли расходы на рекламу. Акционерное общество

использовало все информационные поводы, чтобы привлечь внимание прессы к своей работе – юбилеи, автосалоны, спортивные соревнования.

На это десятилетие пришёлся мемуарный бум, когда у людей, причастных к истории завода, появилось осознанное желание сохранить свои воспоминания о личном вкладе в историю предприятия. Данные работы интересны личными переживаниями героев, которые позволяют лучше понять события прошедших дней, а также те или иные решения героев.

Много важной информации содержится в воспоминаниях второго генерального директора ВАЗа А.А. Житкова. В своей книге, написанной незадолго до смерти, автор точно определил роль и значение ВАЗа в своей жизни. Он писал: «А вся моя жизнь, как выясняется теперь, на склоне лет, была подступом к главному делу – созданию того явления, которое зовется сегодня Волжским автомобильным. Предприятие, которое с самого начала выходило за рамки сугубо технико-экономического проекта, предполагало складывание новых путей в развитии всего нашего общества. Это была смелая попытка повернуть в рамках прежнего политического строя технику и экономику лицом к человеку, уже даже в том, чтобы дать миллионам советских людей относительно доступный, надёжный личный легковой автомобиль» [24, с. 7].

К данной мемуарной серии относятся работы А.А. Шаврина [14], [47], [48]. Это историк, летописец, журналист. Член Союза журналистов СССР и РФ, заслуженный работник культуры России с 2003г. Собкор областного радио, сотрудник выездной редакции газеты «Советская Россия» и тольяттинской газеты «За коммунизм», фоторепортёр. Создатель и редактор радиовещания ВАЗа. Руководитель отдела имиджа корпорации и корпоративной культуры в дирекции по связям с общественностью.

Его мемуарные работы богаты иллюстративным материалом, содержат много статей из газет «Волжский строитель», «За коммунизм», «Волжская коммуна»; интервью простых рабочих, инженеров, руководителей; фотографии документов, связанных с деятельностью волжского автомобильного завода; стихи, среди которых есть сочиненные работниками

завода. К примеру, в серии книг «ВАЗ: страницы истории» был выбран жанр изложения информации о ВАЗе в виде интервью. На страницах книги первого выпуска содержатся интервью ветеранов автогиганта, тех, кто стоял у самых истоков. Здесь интервью о первых годах работы и строительства Волжского автомобильного завода, ведь первый выпуск был посвящен временному промежутку с 1966-1974 гг.

В данный период в ТПИ происходили попытки проанализировать события 1990-х гг. Например, вышла работа под руководством А.Э. Лившица, посвященная автогиганту. Труд создан коллективом авторов: Большакова О.А.; Голосилов С.В.; Нефедова И.А.; Шуйстрийский А.В. Авторами был рассмотрен плюрализм общественных мыслей и идей политических партий о самоуправлении, проблема самоуправления на акционированном предприятии на примере ВАЗа. Коллектив авторов пришел к выводу, что «в новой экономике, которая должна широко использовать рыночные отношения, нужно учитывать рост значимости социальной политики, рост элементов социалистичности в обществе. Это подтверждается и тем, что Конституция РФ провозглашает Россию социальным государством. Отказ от этого был бы шагом назад» [12]. Следование данным тенденциям, как оптимистично отмечали авторы, поможет в преодолении падения и подъеме жизненного уровня всех работников Волжского автомобильного завода.

Огромный вклад в развитие истории Волжского автогиганта внес А.Е. Степанов. В феврале 1993 г. по инициативе генерального директора АвтоВАЗбанка П.А. Нахмановича, в целях популяризации банковского дела, А.Е. Степанов начал создавать первые коллекции музея в центральном офисе банка и уже в дальнейшем стал его бессменным директором и научным руководителем. Историком Степановым А.Е. была подготовлена монография по истории АвтоВАЗбанка – одного из самых первых в стране негосударственных банков в России. Работа ценна тем, что автор использовал в качестве источников архив АвтоВАЗбанка. Всего в рамках работы по



истории АвтоВАЗбанка было выпущено А.Е. Степановым 4 работы в качестве авторских и 5 работ в качестве инициатора и руководителя проекта.

Таким образом, в 1990-е гг. в период краха социалистической идеологии, неопределенная и сложная обстановка в стране и на ВАЗе мешала выпуску большого числа работ по истории автогиганта. Из положительных моментов можно выделить то, что стало возможным изучение закрытых архивных документов. Качественно новым явлением стало обращение к документальным материалам, что становилось основной источниковой базой исторических исследований. Происходила в этот период вторая волна мемуарного бума, которая продолжается и в XXI вв. Переосмысление новой обстановки в исторической науке и в стране позволили исследователям поднять на качественно новый уровень исследования, которые стали создавать в конце 1990-х-начале XXI вв.

## **2.2 Развитие научной и корпоративной истории ВАЗа в 2000-2010-е гг.**

Начало нового столетия ознаменовало собой и начало для новых подходов к изучению ВАЗа.

Века нового XXI в. началась с мощного всплеска интереса к осмыслению роли ВАЗа в истории, и 28 августа 2003 г. решением Совета директоров ОАО «АВТОВАЗ» был принят к реализации комплексный проект «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ», который стал оригинальным «детищем» завода в реализации своей социально-гуманитарной политики, в накопления и создании обобщающих трудов о ВАЗе. В 2003 г. А.Е. Степанов возглавил данный проект и оставался его бессменным руководителем вплоть до закрытия проекта в августе 2009 г. [см. приложение Б].

Летом 2004 г. специалистами Челябинского государственного педагогического университета и Тольяттинского государственного университета был подготовлен к изданию и увидел свет сборник научных

статей о роли автомобильной промышленности и ВАЗа на новом витке модернизации экономики России [5]. В данных статьях была проведена серьезная аналитика по одной из самых острых проблем нашей российской современности – о месте, роли и историческом предназначении национальной промышленной политики в подъеме экономики страны. Этот труд являлся первым весомым научным продуктом проекта «Корпоративная история».

В рамках данного проекта были проведены две всероссийские научные конференции, которые воплотились в ходе осмысления важности их участниками формирования научной истории АО «АВТОВАЗ». Хронологическое описание подготовки событий:

– 9 апреля 2001 г. Письмо директора по корпоративному управлению П.А. Нахмановича президенту-генеральному директору АО «АВТОВАЗ» А.В. Николаеву с предложением организации работ по историографии АО «АВТОВАЗ», с возложением ответственности на ДКУ.

– 14 июня 2001 г. было написано письмо директора по корпоративному управлению П.А. Нахмановича первому вице-президенту по стратегическому и корпоративному управлению АО «АВТОВАЗ» В.А. Вильчику с обоснованием необходимости организации работ по историографии акционерного общества. Виза В.А. Вильчика: «Согласен на организацию работ по историографии АО «АВТОВАЗ» в рамках дирекции».

– 11 октября 2002 г. произошло координационное совещание при ректоре ТГУ С. Ф. Жилкине о сотрудничестве в вопросе формирования научной истории ОАО «АВТОВАЗ». Были представлены: ОАО «АВТОВАЗ», ТГУ, Институт Российской истории АН РФ, Российская Академия государственной службы. Подписан Протокол о намерениях сторон.

– 11 апреля 2003 г. на пленарном заседании «Дня науки», организованном истфаком ТГУ, профессор А.Э. Лившиц выступил с докладом «Введение в историографию Волжского автомобильного завода».

– 25 сентября 2003 г. выпущен приказ по линии ОАО «АВТОВАЗ» и ТГУ «О проведении 1-й Всероссийской конференции «История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность».

– 21 ноября 2003 г. вышли совместные спецвыпуски газет «Волжский автостроитель» и «Тольяттинский университет», подготовленный к началу работы 1-й Всероссийской научной конференции по истории Волжского автомобильного завода. Среди публикаций: статья о рукописи Б.М. Кацмана «Завод без компромиссов» и интервью с А.Э. Лившицем о предстоящей научной конференции по истории АвтоВАЗа.

Первая конференция состоялась 26-27 ноября 2003 г. В этом же г. вышел сборник трудов по 1-й проведенной всероссийской научной конференции [31]. Редакционная коллегия книги представлена: Лившиц А.Э. (доктор исторических наук ТГУ); Румянцева Н.М. (кандидат исторических наук ТГУ); Прокофьева Е.Ю. (кандидат исторических наук ТГУ); Нахманович П.А. (ОАО «АВТОВАЗ»). Конференция началась с приветственных слов директора Института российской истории РАН А.Н. Сахарова, мера г. Тольятти Н. Д. Уткина и президента-генерального директора ОАО «АВТОВАЗ» В.А. Вильчика. Далее на пленарном заседании зачитаны статьи В.В. Каданникова; П.А. Нахмановича; А.Э. Лившица; Н.Л. Клейна; П.М. Кацур. Суть данных статей сводилась к обоснованию перспектив изучения научной истории завода и о его значимом месте в экономике страны. Затем конференция делилась на три секции с темами:

– развитие крупных промышленных центров в период российской модернизации,

– проблема строительства Волжского автомобильного завода в г. Тольятти и развитие смежных предприятий в России и СНГ,

– экономическое и социальное развитие ВАЗа и крупных предприятий в новых промышленных центрах.

На данной конференции выступило порядка 75-ти ученых со многих городов России. Авторам удалось осветить и историографию волжского

автомобильного завода, представленную на данный период времени; градостроительство нового жилого района; много статей посвящено молодежной политике ВАЗа. Были статьи, освещающие перспективы развития АвтоВАЗа в различных сферах: в сотрудничестве с поставщиками, в условиях конкуренции; статьи, посвященные опыту завода в техническом обслуживании, в кооперации, корпоративной структуре управления, управление организации труда; статьи о благотворительной деятельности и о музее АвтоВАЗа.

26-27 октября 2005 г. была проведена вторая Всероссийская научная конференция с участием историков из Италии, Германии, Швеции, США [32]. Были озвучены на встрече рекомендации, включающие обращение к руководству и общественным организациям АвтоВАЗа о важности ускорения решений и практических работ по строительству современных зданий для документального архива и музея ОАО «АВТОВАЗ».

Конференция также делилась на три секции:

- советская автопромышленность: этапы становления и развития;
- российский автопром в условиях рыночной экономики: потери и находки;
- АвтоВАЗ и его роль в массовой автомобилизации страны: социокультурные последствия.

Конференция окончилась круглым столом, на котором Нахманович П.А. в своем докладе сообщал, что «научная история АвтоВАЗа сегодня – это «ничего» или «почти ничего»». Он сообщал, что «современное состояние науки о ВАЗе не отвечает ни общественным потребностям, ни стратегическим задачам реального сектора экономики» [32, с. 288]. Автор призывал историческую кафедру ТГУ, ее студентов к более углубленному изучению местного завода, называя ряд возможных тем, которые требуют разработки.

Таким образом, проведение данных конференций показало готовность и заинтересованность огромного числа научных сотрудников в осмыслении уже накопленного материала о Волжском автомобильном заводе с целью создания

целостной истории завода и создание новых работ. Данные конференции стали по-настоящему международным событием, так как участниками стали истории из стран западной Европы и США.

ТГУ и дальше надеялся на сотрудничество с Волжским автомобильным заводом. В 2013 г. ТГУ в лице М.М. Криштала, ректора Тольяттинского государственного университета, отправил письмо о проведении III Международной научно-практической конференции «История ОАО «АВТОВАЗ» уроки, проблемы, современность, будущее», которую планировали провести в 2016 г. Был получен ответ, что ОАО «АВТОВАЗ» является партнером мирового альянса Renault-Nissan, выпускающий автомобили нескольких брендов, поэтому обсуждение развития очередного периода в истории завода следовало проводить с учетом деятельности партнеров Renault-Nissan. В связи с этим точный ответ будет дан после обсуждения на организационном комитете по подготовке празднования 50-летия ОАО «АВТОВАЗ» и ответ будет отправлен позже.

Историки Тольяттинского университета стремились привлечь студентов к изучению истории отечественного автопрома, публиковали лучшие научные работы студентов и выпускников. В 2003 и в 2005 гг., в результате совместного сотрудничества ТГУ и ВАЗа вышли два сборника статей студентов исторического факультета ТГУ [29].

Судя по тому, что данная конференция так и не была организована можно сделать вывод, что запрос на проведение третьей по счету конференции получил отрицательный ответ.

Одним из направлений проекта «Корпоративной истории» была работа по созданию художественно-биографической издательской серии под названием «Творцы АВТОВАЗа», начатая в 2006 г. Это цикл книг с биографиями об интересных, великих людях, оставивших свой след в истории Волжского автомобильного завода. Несмотря на закрытие проекта в 2009 г., Степанов А.Е. продолжал работу, и под его редакцией в 2011 и 2013 гг. вышли еще ряд книг данной серии.

Стоит отметить еще вклад, который внес А.Е. Степанов, будучи руководителем проекта «Корпоративная история». В рамках проекта выходили ежегодные выпуски альманахов-ежегодников серии «Неизвестный АВТОВАЗ», которые своими выпусками раскрывали «белые пятна» истории Волжского автомобильного завода.

Первый выпуск начался с книги А.Е. Степанова «Осенний дебют», опубликованной в 2005 г., ставшая ярким событием к наступающему 40-летнему юбилею автомобильного завода [62]. Данная книга подробно раскрывает темы, едва ли не впервые предпринятые к изучению в историографии автогиганта: вопрос о том, как выбиралась дата юбилея завода; «начальная история» его рождения; впервые комплексно показаны человеческие и служебные судьбы русских инженеров-стажеров в Италии и итальянских специалистов в России. Автор вовлекает в научный оборот большой объем новых архивных материалов: отчет о командировке в Турине В.Н. Полякова с 27 марта по 17 апреля; запись беседы, состоявшейся 6 октября 1969 г. у министра А. Тарасова с директорами фирмы ФИАТ.

Второй выпуск под названием «Шаги дерзновений» продолжает тематику первого выпуска и вводит в оборот новые неизвестные архивные документы [67].

Третий выпуск данной серии интересен тем, что он посвящен теме рождения проекта ФИАТ-СССР глазами зарубежной прессы. Впервые вводятся переводы журнально-газетных материалов США, Англии и стран Европы, которые в апреле-мае и августе 1966 г. практически ежедневно знакомили своего читателя со всеми деталями подписания «контракта века» между АО «ФИАТ» и СССР. Например, в книге, из статьи New York Times за четверг 29 сентября 1966 г., можно узнать, что «американские производители предоставят  $\frac{3}{4}$  всего оборудования, которое итальянский автоконцерн ФИАТ установит на русском автозаводе. Правительство возражало против экспорта машинных технологий в Восточную Европу, так как это могло бы укрепить военную мощь этих государств. «Forbes» сообщает, что чиновники

Госдепартамент США считают, что стимулирование «автомобильного бума» в России приведет к оттоку стали из военного сектора» [42, с. 269].

Главным издательским проектом А.Е. Степанова стало издание хроники основных событий истории автогиганта [1], [2], [3]. В своей работе он использовал материалы московского, самарского, тольяттинского архивов, а также средств массовой информации. Это издание стало крупнейшей публикацией по истории автомобильного гиганта, которая уверенно вошла в золотой фонд историографии ВАЗа. Хроника состоит из трех книг, рассказывающих историю автогиганта с 1966 по 2006 гг.

Таким образом, проект «Корпоративной истории» стал неким итогом реализации на заводе концепции формирования научной истории и историографии крупного машиностроительного предприятия страны. ВАЗ данным проектом сделал заявку на уникальный, не имеющий аналогов в деятельности иных предприятий в России, комплекс серьезных научных исторических исследований.

Город Тольятти очень ответственно относится к юбилеям Волжского автомобильного завода и данные события вдохновляют к выпуску новых трудов и созданию интересных проектов по популяризации интереса к автогиганту.

Труд всего коллектива завода стал заслуживать оценки своей деятельности еще в первые годы своего строительства, и первую свою награду ВАЗ получил за победу в Всесоюзном соцсоревновании. Это произошло в 1971 г. и в качестве приза заводу было передано переходящее Красное знамя КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. За последующие годы АвтоВАЗ получил еще множество наград, различных медалей, трофеев. Эта сторона жизни завода стала отдельной темой освещения и к 35-летнему юбилею Волжского автозавода вышел каталог значков, медалей, и другой сувенирной атрибутики [26]. Главная цель каталога – собрать и систематизировать материал наград за 35-летнюю историю автогиганта. Большую часть в нем занимают предметы медальерного искусства.

Затем в 2007 г. в рамках реализации мероприятий по празднованию 40-летия ВАЗа вышел каталог-справочник с наградами с 1970-2006 гг. [49]. На каждой странице каталога размещена фотография медали, информация о том, за какие заслуги ее получают. На следующей странице перечислены работники ВАЗа, которые были награждены представленной медалью.

В этом же 2007 г. вышла книга почета Волжского автомобильного завода, которая была учреждена на заводе в 1970 г. [41]. В нее заносились имена лучших вазовцев, внесших достойный вклад в выполнение производственных задач и достигших высшего профессионализма в своем деле

В 2006 г., к 40-летию Волжского автомобильного завода, вышел библиографический указатель Библиотеки Автограда [4]. В нем собраны наименования книг и статей, которые связаны с историей завода и которые хранятся в библиотеке. Указатель содержит порядка 438 наименований книг и статей. По содержанию можно сделать вывод о разноплановости представленных в нем работ.

К 40-летию вышел доклад, подготовленный коллективом сотрудников Института экономики РАН и специалистов АвтоВАЗа. Доклад был подготовлен на основе материалов готовящейся в то время монографии.

В данной работе приведен анализ показателей развития автогиганта в 1999-2004 гг. Авторы делают вывод, что «наиболее успешными (после кризисного 1998 г.) стали 2001 и 2004 гг. В 2001 г. рост производства за год составил 108,8%, а к уровню 1998 г.-128,4%. По продажам соответствующие показатели 113,8% и 131,2%. При этом доля АвтоВАЗа в общероссийском производстве автомобилей достигла 74%. Среди достижений можно отметить и 2004 г., ставший годом технологического обновления и расширения модельного ряда» [44, с. 30].

В 2005 г. вышла первое монографическое исследование по истории Волжского автозавода, вклад в написание которого внес выдающийся советский и российский историк Р.Г. Пихоя [см. приложение В]. Труд богат



своей источниковой базой и содержит широкий историографический анализ [25].

К 50-летию ВАЗа сотрудники библиотеки автограда создали онлайн-проект под названием «АВТОВАЗ и его время», который размещен на их сайте. Проект освещает историю завода в нескольких страницах:

а) страница «История АВТОВАЗа» состоит из разделов:

1) «хроники», где, начиная с 1966 г. и вплоть до 2018 г., освещены яркие короткие факты из каждого года истории завода. Это поможет любому интересующемуся человеку окунуться в частичку истории ВАЗа;

2) второй раздел посвящен 50-ти историям из жизни завода, которые уже в более подробном рассказе передают, например, историю создания заводского товарного знака или открытия в 2016 г. картинной галереи к 50-летию АвтоВАЗа;

3) третьем разделе помещена целая онлайн галерея кадров, например, отдельная тема фотографий посвящена сотрудничеству с ФИАТ, где на фото запечатлены кадры встреч и переговоров;

б) страница «Созидатели АВТОВАЗа» состоит из разделов:

4) раздел, рассказывающий истории 50-ти людей-легенд завода, внесших огромный вклад в развитие ВАЗа;

5) раздел, посвященный историям 50 династий, семьи которых десятилетиями работают на ВАЗе. Например, здесь можно узнать про династию Артемовых, общий трудовой стаж которых составляет более 500 лет. Об их семье был снят фильм для канадского телевидения в рамках канадского проекта, посвященному 20-летию распада Советского Союза. Через историю завода и данной семьи канадцы хотели показать, как люди адаптировались к переменам и как они живут сейчас. В Канаде очень любят модель LADA, поэтому им было важно показать историю еще одного символа России;

в) страница «ВАЗ 2101» передаёт историю первого автомобиля;

г) страница «Личные истории», где описывается вклад почетных работников автогиганта, внесших неоценимый вклад в его развитие.

Особый вклад в историю автогиганта внес Анатолий Александрович Шаврин, за которым прочно закрепилось народное звание «летописец Волжского автомобильного» [66, с. 2], журналист с большой буквы, который отслеживал в своих материалах еще первые шаги строящегося автозавода... Пожалуй, он остается единственным из всех «профессиональных перьев» [66, с. 2], которых допустил к себе Виктор Николаевич Поляков. С А.А. Шавриным первый легендарный вел искренние и долгие беседы. А.А. Шаврин являлся руководителем литературно-издательской группы при президенте – генеральном директоре ОАО «АВТОВАЗ» с 2000 по 2008 г. Под его редакцией, начиная с 1990-х гг. выходят множество работ на основе систематизации мемуарных источников, которые он продолжил выпускать и создавать в XXI в.

Так в результате общения с Поляковым Виктором Николаевичем была написана под редакторством А.А. Шаврина книга о первом генеральном директоре ВАЗа [65].

Затем в 2008 г. вышла книга воспоминаний Башинджагяна Е.А. под редакцией А.А. Шаврина. В книге автор описывал свой взгляд на первые тяжелые годы создания и становления автогиганта, на людей: от руководителей правительства до специалистов ФИАТА и ВАЗа [8].

В книге личных воспоминаний Зинаиды Ивановны Борщенко (директор Тольяттинского горпромторга (позднее объединения «Промтовары»)) во главе под названием «годы тревог и испытаний» автор сообщала о жизни торговли в Тольятти в 1990-е гг. Эти были тяжёлые времена. Объединение «промтовары» перешло на акционирование. Небольшой промежуток времени в начале 1990-х гг. данное объединение пользовалось бартером. Данная форма торговли появилась в тяжёлой экономической обстановке страны. Интересен в этой главе эпизод касательно Волжского автомобильного завода. Борщенко З.И. рассказывала, что «Появилось понятие «бартер», до сих пор не знаю,

откуда оно взялось, но наше АО «Ставрополь» освоило этот метод. Мы обратились к генеральному директору ОАО «АВТОВАЗ» В.В. Каданникову с просьбой выделить нам автомобили. Он согласился, первые автомобили мы обменяли на женское белье и финские сапоги. Вазовские автомобили тогда спасали не только нас, но и весь город. Чего только не везли в Тольятти за «Жигули» и «Ладу». Автомобилей двадцать прошло через наш «Ставрополь». [13, с. 121]. Моховикова Л.Л. написала книгу-биографию об И.А. Барышникове [46]. Он являлся первым председателем производственного совета АО «АВТОВАЗ». Работа включает воспоминания его коллег. Ценную помощь внесли и родственники самого И.А. Барышникова. В книге можно узнать о том, что именно И.А. Барышников был активным инициатором превращения ВАЗа в акционерное общество. «Барышников говорил, что на них в Москве даже смотрели, как на не вполне здоровых людей. Но они все же считали, что правы. В декабре Барышников и Овчинников добились встречи с председателем Совмина России Силаевым. К счастью, он поддержал».

В это время продолжали выходить работы касательно технического оснащения моделей автомобилей. Например, вышел труд Башинджагяна Евгения Артемовича. Он являлся главным инженером-техническим директором Волжского автозавода с 1966-1972 гг. В его монографии 2000 г. показан путь создания переднеприводного автомобиля, который дошел в своем развитии лишь до экспериментальной модели. Автор приводит конструкторские и дизайнерские решения, примененные на Э-1101, сделав из автомобиля поле деятельности для прогрессивной мысли конструкторского и дизайнерского коллективов. Автор проводил мысль, что создание микролитражного переднеприводного автомобиля стало для коллективов увлечением, которым занимаются в свободное время. К тому же всерьез мало кто относился к Э-1101 [9]. Более широкую картину создания моделей ВАЗа показали Котляров В.А. и Мирзоев Г.К. в книге «Высокой мысли пламень» [16], [17]. Авторы прослеживают весь путь моделей – от зарождения в умах конструкторов и дизайнеров до появления на рынке. При этом авторы делали

упор на процессе создания автомобиля, используя для этого интервью с конструкторами и дизайнерами. В ходе исследования авторы пришли к выводу, что модели ВАЗа создавались по принципу «сделать новой, минимально улучшив старое», чтобы не увеличивать расходы на модернизацию старых цехов или же постройку новых. Однако мировой рынок диктовал свои условия, и авторы показали с каким трудом удалось убедить министерство автомобильной промышленности и руководство Волжского автомобильного завода перейти на создание переднеприводного автомобиля ВАЗ-2108.

Таким образом, на протяжении первых двух десятилетий XXI века была проведена огромная работа по систематизации накопленного ранее материала, выпуск большого числа новых работ, которые расширяли аспекты ранее изучаемых тем и раскрывали еще неизученные аспекты. Введение в оборот после распада СССР архивных документов, снятие цензуры помогли периоду с 2000-2010 гг. быть особенно плодотворным, что можно увидеть по количеству выпускаемых трудов. Последствия пройденных тяжелых для автогиганта 1990-х гг. стало активной темой для изучения исследователями в это время. XXI в. начался с мощного всплеска интереса к осмыслению роли ВАЗа в истории, что реализовалось в проекте «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ», который стал оригинальным «детищем» завода в реализации своей социально-гуманитарной политики, в накопления и создании обобщающих трудов о ВАЗе. В рамках проекта осуществлялось особо активно с 2000-2006 гг. второго десятилетия сотрудничество с кафедрой истории и философии Тольяттинского государственного университета. Единение в вопросе осмысления места ВАЗа в социально-экономической жизни страны и в накоплении созданного о нем материала объединило не только сотрудников и исследователей из города Тольятти, но и из сотрудников Института Российской истории АН РФ, Российской Академии государственной службы. Однако к середине XXI в. исследовательский интерес к истории ОАО «АВТОВАЗ» заметно снизился.

## Заключение

Подводя итог историографическому анализу истории ОАО «АВТОВАЗ», следует сказать, что в целом история историографии промышленности условно может быть поделена на три этапа, начиная с 1930-х гг. и заканчивая нашим временем.

На первом этапе в трудах преобладающей была тема роли пролетариата, рабочего класса в революционном переустройстве общества, осуществлении социалистической индустриализации в России. Второй этап начался после XX съезда КПСС в 1956 г., когда Н.С. Хрущевым был прочитан доклад с осуждением культа личности И.В. Сталина. Данное событие привело к ослаблению идеологической цензуры во всех сферах общества, в литературе, что отразилось и на историографии промышленности. Особенностью этого периода в историографии являлось расширение круга источников, тематик. Здесь стали обращать внимание на вопросы технического прогресса, внутреннего развития заводов. Из-за цензуры не было достаточно освещено в этот период сотрудничество СССР с зарубежными странами.

И третий этап начался с распадом СССР, что привело к таким тенденциям: еще большая публикация источников, по сравнению с предыдущим периодом; отказ от цензуры и политического вектора; расширение тематик. Что касается истории историографии уже конкретно автомобильной промышленности, то здесь выделяется два этапа. Первый этап сложился в 1960-1980-е гг. XX в. Именно в этот период автомобильную промышленность стали выделять как обособленный курс изучения из промышленной индустрии. Для этого этапа характерны попытки формирования целостной истории отечественного автостроения с выделением определенных периодов развития отрасли, выявление роли автомобилестроения в развитии отечественной индустрии.

Второй этап сложился в начале 1990-х гг. Основные тенденции которого проявились в том, что произошел переход от изучения истории отрасли как

единого объекта к изучению ее отдельных периодов; появились исследования в сфере проблем автомобилестроения отдельных регионов; стало интересно описать роль партийно-государственного управления в автомобильной промышленности. Благодаря уменьшению цензуры стало возможным беспристрастно подойти к изучению данной темы; начинали появляться работы, посвященные изучению сотрудничества советской стороны со странами Запада.

Следует выделить три блока тем, занимающих наибольший интерес у исследователей:

- история отечественного автомобиля и транспорта,
- история становления и развития предприятий автомобильной промышленности,
- труды различной тематики и различного жанра, которые не прямо связаны с проблемами автомобилестроения. Это блок с работами о личностях, которые причастны к созданию и управлению в сфере автопрома; по отечественному автомобильному спорту.

Что касается непосредственно развития научной истории Волжского автомобильного завода, то в профессиональной историографии Волжского автомобильного завода советского периода преобладали три темы:

- работа партийной организации и комсомольской организации в жизнедеятельности завода,
- развитие научно-технического прогресса,
- создание завода в контексте «косыгинских» реформ 1960-х гг.

Стоит отметить, что историография Волжского автомобильного завода в этот период больше складывалась не профессиональными историками, а людьми, непосредственно связанными с работой на заводе. Это инженеры, журналисты.

В 1990-е гг. произошел крах социалистической идеологии. Неопределенная и сложная обстановка в стране и на ВАЗе мешала выпуску большого числа работ по истории автогиганта. Из положительных моментов

можно выделить то, что качественно новым явлением стало обращение к актовым, документальным материалам, что становилось основной источниковой базой исторических исследований.

Введение в оборот после распада СССР архивных документов, снятие цензуры помогли периоду с 2000-2010 гг. быть особенно плодотворным, что можно увидеть по количеству выпускаемых трудов. Последствия пройденных тяжелых для автогиганта 1990-х гг. стало активной темой для изучения исследователями в это время.

Века нового XXI в. началась с мощного всплеска интереса к осмыслению роли ВАЗа в истории, что реализовалось в проекте «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ», который стал оригинальным «детисцем» завода в реализации своей социально-гуманитарной политики, в накопления и создании обобщающих трудов о ВАЗе. В рамках проекта осуществлялось особо активно с 2000-2006 гг. сотрудничество с кафедрой истории и философии Тольяттинского государственного университета. Единение в вопросе осмысления места ВАЗа в социально-экономической жизни страны и в накоплении созданного о нем материала объединило не только сотрудников и исследователей из города Тольятти, но и из сотрудников Института Российской истории АН РФ, Российской Академии государственной службы.

К сожалению, в последнее десятилетие практически отсутствуют диссертационные работы историков, раскрывающие какие-либо аспекты истории Волжского автомобильного завода.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории, 1966-2006 гг. Т. 1. 1966-1975 гг. / Сост. А.Е. Степанов. Тольятти : ОАО «АВТОВАЗ», 2006. 615 с.
2. АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории, 1966-2006 гг. Т. 2. 1976-1988 гг. / Сост. А.Е. Степанов. Тольятти : ОАО «АВТОВАЗ», 2006. 822 с.
3. АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории, 1966-2006 гг. Т. 3. 1989-2006 гг. / Сост. А.Е. Степанов. Тольятти : ОАО «АВТОВАЗ», 2006. 926 с.
4. Автомобильная держава с названием гордым: АВТОВАЗ! : библиографический указатель / Сост. Е.Ю. Жирнова. Тольятти : ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2006. 63 с.
5. Автомобильная промышленность на новом витке модернизации экономики России : (на примере возникновения и развития ОАО «АВТОВАЗ») : сборник статей / науч. ред. : Шмакова Н.П. ; ред. - сост. А.Е. Степанов. Тольятти : ТГУ, 2004. 95 с.
6. Агаджанян А.Г. Исторический опыт партийно-государственного управления автомобильной промышленностью СССР в 1960-1970-е гг. : дисс. ... канд. ист. Наук. М., 2003. 198 с.
7. Анисимов В.П. На Волжском автогиганте: работа партийной организации Волжского автомобильного завода. М. : Сов. Россия, 1971. 111 с.
8. Башинджагян Е.А. Идея обретает колеса / авт. проекта и ред. А.А. Шаврин. Тольятти, 2008. 263 с.
9. Башинджагян Е.А. И ничего особенного. Тольятти, 2000. 213 с.
10. Белякова Е.Н. Партийное руководство наставничеством на промышленных предприятиях в семидесятые годы, 1971-1980: по материалам Куйбышевской, Пензенской и Ульяновской областей: дисс. ... канд. ист. наук. Куйбышев, 1983. 231 с.



11. Большакова О.А. Деятельность ВЛКСМ по повышению роли комсомольско-молодежных коллективов на промышленных предприятиях в семидесятые годы, 1971-1980: по материалам Куйбышевской, Пензенской и Ульяновской областей: дисс. ... канд. ист. наук. Куйбышев, 1987. 203 с.

12. Большакова О.А., Голосилов С.В., Ляшенко Е.Н. и др. Самоуправление на промышленных предприятиях в условиях перехода к рынку : из опыта Волжского автомобильного завода 1991-1995 гг. / Под общ. ред. А.Э Лившиц. Тольятти : Изд-во ТПИ, 1995. 130 с.

13. Борщенко З.И. Записки бывалой «магазинщицы» : [книга воспоминаний]. Тольятти : Папирус, 2014. 171 с.

14. ВАЗ: страницы истории, 1991-1996: Кн. 1. / Ред.-сост. А.А. Шаврин. Тольятти, 1996. 189 с.

15. Волин П.Г. Волжское притяжение. М. : Политиздат, 1979. 150 с.

16. Высокой мысли пламень : Управление главного конструктора АВТОВАЗ : страницы истории 1966-1976: Кн. 1. / ред.-сост. В.А. Котляров. Тольятти , 2000. 357 с.

17. Высокой мысли пламень : Управление главного конструктора АВТОВАЗ : страницы истории (1976-1986): Кн. 2. / ред.-сост. В.А. Котляров. Тольятти, 2004. 491 с.

18. Голосилов С.В. Деятельность партийных организаций по идейно-политическому воспитанию трудовых коллективов, 1971-1975 гг.: на материалах Среднего Поволжья : дисс. ... канд. ист. наук. Куйбышев, 1985. 204 с.

19. Горький А.М. и создание истории фабрик и заводов: Сборник документов и материалов в помощь работающим над историей фабрик и заводов СССР. М. : Соцэкгиз, 1959. 363 с.

20. Данилова (Полякова) Т.Н. Пережитое. Письма мужу. Тольятти : Издание ОАО «АВТОВАЗ», ООО «Двор печатный АВТОВАЗ», 2011. 448 с.

21. Долматовский Ю.А. Век автомобиля. Столичный транспорт в генеральном плане развития Москвы // Новое в жизни, науке и технике. М., 1973. 64 с.
22. Долматовский Ю.А. Автомобиль за 100 лет. М., 1986. 235 с.
23. Дубовский В.И. Автомобили и мотоциклы России (1896-1917 гг.). М., 1994. 301 с.
24. Житков А.А. Вершиной жизни стал ВАЗ. Тольятти, 1997. 110 с.
25. Журавлев С.В., Зезина М.Р., Пихоя Р.Г., Соколов А.К. АВТОВАЗ между прошлым и будущим: история Волжского автомобильного завода, 1966-2005 / Под ред. Р.Г. Пихоя. М. : РАГС, 2006. 719 с.
26. Зараковский В.В. Каталог значков, медалей, и другой сувенирной и наградной атрибутики, посвященной ВАЗу. Тольятти : ДИС АО 'АВТОВАЗ'. 182 с.
27. ВАЗ-2108 глазами будущего покупателя // За рулем. 1986. № 7. С. 17.
28. Зубков А.А. Автомобильная промышленность России (1966-1980 гг.). Н. Новгород, 2000. 118 с.
29. Из истории ОАО «АВТОВАЗ». Сборник статей студентов исторического факультета Тольяттинского государственного университета. Выпуск I. Тольятти, 2003. 92 с.; выпуск II. Тольятти, 2004. 78 с.
30. Индустриализация Советского Союза. Новые документы, новые факты, новые подходы. Под ред. С.С. Хромова. Ч. II. М. : Институт Российской истории, 1999. С. 265-267.
31. История ОАО "АВТОВАЗ": уроки, проблемы, современность : материалы I Всероссийской научной конференции 26 - 27 ноября 2003 г. / Отв. ред. А.Э. Лившиц, П.А. Нахманович. Тольятти : ОАО "АВТОВАЗ", 2003. 346 с.
32. История ОАО "АВТОВАЗ": уроки, проблемы, современность : материалы II Всероссийской научной конференции 26 - 27 октября 2005 г. / Отв. ред. Р.Г. Пихоя. Тольятти : ОАО "АВТОВАЗ", 2005. 304 с.

33. История отечественного автомобилестроения: Учеб. пособие / Под ред. Л.В. Храмкова, Н.Н. Щербакова. Тольятти, 2007.
34. Канунников С.В. Отечественные легковые автомобили, 1896-2000 гг. М.: ООО «Книжное издательство «За рулем», 2007. 496 с.
35. Кацман Б. М. Завод без компромиссов : очерк истории Волжского ордена Трудового Красного Знамени автомобильного завода им. 50-летия СССР, 1966-1975 годы / Гл. ред. П.А. Нахманович. Тольятти : ОАО «АВТОВАЗ», 2005. 416 с.
36. Кацура П. М. Хозяйственный механизм предприятия. Куйбышев : Кн. изд-во, 1982. 112 с.
37. Кацура П.М., Ясинский А.И., Смирнов В.М. Экономический эксперимент в производственном объединении АвтоВАЗ. М., 1985. 36 с.
38. Кацура П.М. АВТОВАЗ и его время. Тольятти : ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2009. 215 с.
39. Китаев И.Н., Карнаухов Ю.Г., Сидорский И.А. ВАЗ: опыт идеологической работы. Куйбышев : Кн. изд-во, 1985. 255 с.
40. Китаев И.Н., Лившиц А.Э., Шаронов П.М. Живой огонь соревнования: Из опыта Волжского автомобильного завода. Куйбышев : Кн. изд-во, 1983. 32 с.
41. Книга почета ОАО «АВТОВАЗ», 1970-2006 гг. : справочное издание / рук. проекта : С.А. Чеботарев. ; авт. проекта и сост. Т.Л. Ралка. Тольятти, 2007. 42 с.
42. Колеса России. Последнее дело Валлетты : рождение проекта ФИАТ-СССР глазами зарубежной прессы (по материалам Исторического архива АО «ФИАТ») / ОАО «АВТОВАЗ», Дирекция по стратегическому упр. / Ред.-сост. А. Е. Степанов. Тольятти : АВТОВАЗ, 2007. 359 с.
43. Кравцова Е.В. Становление и развитие автомобильного комплекса Среднего Поволжья во второй половине 60-х-70-е гг. XX века : дисс. ... канд. ист. наук. Тольятти, 2007. 232 с.

44. Мильнер Б.З., Гловацкая Н.Г., Лазуренко С.Г. и др. К сорокалетию АВТОВАЗа. Опыт развития в условиях плана и рынка. М. : Ин-т экономики РАН, 2005. 53 с.

45. Минчук В.С. Совершенствование партийного руководства промышленностью в условиях развитого социализма, 1966-1975 гг.: на материалах Куйбышевской области: дисс. ... канд. ист. наук. Куйбышев, 1984. 233 с.

46. Моховикова Л.Л. "Был и остаюсь вазовцем." И.А. Барышников. Тольятти : АВТОВАЗ, 2001. 144 с.

47. На волне памяти: история Волжского автомобильного в документах и фотографиях. Кн. 1 / Ред.-сост. А.А Шаврин. Тольятти, 2001. 175 с.

48. На волне памяти: история Волжского автомобильного в документах и фотографиях. Кн. 2 / Ред.-сост. А.А. Шаврин. Тольятти, 2001. 191 с.

49. Награды АВТОВАЗа, 1970-2006 : каталог-справочник / Авт. - сост. А.П. Загладышев, В.В. Зараковский. Тольятти, 2007. 263 с.

50. Научное сообщество историков и современный мир: к юбилею университетского исторического образования в Самаре: материалы Всероссийской научной конференции, посвященной 50-летию университетского исторического образования в Самаре (Самара, 12 декабря 2019 г.) / Под ред. П.С. Кабытова, М.М. Леонова, Е.П. Бариновой, Э.Л. Дубмана, О.Б. Леонтьевой, Ю.Н. Смирнова, А.А. Бельцера. Самара : Самарская гуманитарная академия, 2020. 319 с.

51. Овчинников Л.П. Партийные организации Среднего Поволжья и научно-технический прогресс в промышленности в годы XI пятилетки : дисс. ... канд. ист. наук. Куйбышев, 1989.

52. Писаренко Э. Е. История автомобильного транспорта России до 1917 г. М., 1994. 494 с.

53. Плеханов И.П., Ямашев В.М. Автомобильная промышленность Среднего Поволжья 1991-1998: кадровый потенциал. Тольятти, 2003. 110 с.

54. Прокофьева Е.Ю., Голосилов С.В., Рашевский А.А., Кравцова Е.В., Ямашев В.М. История отечественного автомобилестроения и ОАО «АВТОВАЗ»: Учеб. пособие. Тольятти, 2006. 170 с.

55. Прокофьева Е.Ю. «Отечественная автомобильная промышленность: этапы развития, структура и организация управления, научно-исследовательская база (1896-1191 гг.). Тольятти; Самара, 2010. 290 с.

56. Рашевский А.А. Партийное руководство социалистическим соревнованием рабочих машиностроения в годы девятой пятилетки: по материалам партийных организаций Куйбышевской, Ульяновской, Пензенской областей: дисс. ... канд. ист. наук. Куйбышев, 1985. 206 с.

57. Романюк В.Я. ВАЗ - семья рабочая. Куйбышев : Кн. изд-во, 1979. 152 с.

58. Рубец А.Д. история автомобильного транспорта России: Учеб. пособие. М., 2003. 299 с.

59. Сидорский И.А. На крутом повороте: Первые итоги экономического эксперимента в объединении «АВТОВАЗ». Куйбышев : Кн. изд-во, 1988. 180 с.

60. Сидорский И.А. Самоуправление в трудовом коллективе. Куйбышев : Кн. изд-во, 1989. 135 с.

61. Сигельбаум Л. Машины для товарищей : биография советского автомобиля / Пер. с англ. М.И. Лейко. М. : РОССПЭН, 2011. 428 с.

62. Степанов А.Е. Осенний дебют : материалы к нач. истории АВТОВАЗа. Выпуск 1 издательской серии «Неизвестный АВТОВАЗ». Тольятти, 2005. 384 с.

63. Строительство Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР : технический отчет : В 2 т. / Под общ. ред. П.С. Непорожнева. Т. 2: Организация строительства и производство строительных и монтажных работ. М. : Энергия, 1975. 351 с.

64. Томпсон Э. Советские автомобили: полная версия. / Пер. с англ. К. Ткаченко. М. : «Издательство ФАИР», 2011. 376 с.

65. Шаврин. А.А. В.Н. Поляков глазами современников. Тольятти : ДИС АО "АВТОВАЗ", 2003. 447 с.

66. Шаврин перевернул еще одну страницу : тольяттинский журналист, историк, руководитель издательской группы АВТОВАЗа А.А. Шаврин // Волжский автостроитель. 2008. № 241. С. 2.

67. Шаги дерзновений / Ред.-сост. А.Е. Степанов. Изд. сер. "Неизвестный АВТОВАЗ". Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. 607 с.

68. Шпотов Б.М. Бизнесмены и бюрократы: американская техническая помощь в строительстве Нижегородского автозавода, 1929-1931 гг. // Экономическая история: Ежегодник. М. : «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2003. С. 191-232.

69. Шпотов Б.М. Переплатил ли Советский Союз компании Форда? (к вопросу о цене индустриализации) // Экономическая история: Ежегодник. М. : «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2004. С. 160-180.

70. Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. 105 с.

Приложение А  
**Анатолий Эммануилович Лившиц**



Рисунок А.1 – Анатолий Эммануилович Лившиц

Анатолий Эммануилович Лившиц родился в Одессе в 1927 г. С 1941 г. проживал в Куйбышевской области. С 1967 г. – заведующий кафедрой истории КПСС ТПИ. Автор более 100 научных статей, монографий и учебных пособий. Специалист по социально-экономической истории Поволжья. Руководил аспирантурой. Под его научным руководством 15 историков защитили кандидатские диссертации. Анатолий Эммануилович награждён государственными орденами и медалями. В 2003 г. ему было присвоено звание «Заслуженный работник высшей школы РФ».

Приложение Б  
**Александр Ефимович Степанов**



Рисунок Б.1 – Александр Ефимович Степанов

Александр Ефимович Степанов (21 сентября 1960 г. – 26 октября 2015 г.) родился в городе Жигулевск. В 1982 г. поступил на исторический факультет Куйбышевского государственного университета. С 1993 г. творческий путь А.Е. Степанова оказался связан с АвтоВАЗом. В 2003 он возглавил проект «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ». В рамках проекта вышло порядка 62 книг, где А.Е. Степанов выступал как автором трудов, так и координатором, редактором и руководителем множества работ. Таким образом, он являлся одним из главных летописцев огромного наследия по истории ВАЗа.



Приложение В  
**Рудольф Германович Пихоя**



Рисунок В.1 – Рудольф Германович Пихоя

Рудольф Германович Пихоя родился в 1947 г. в г. Полевском Свердловской области. Заведующий кафедрой истории СССР, проректор по учебной работе, первый проректор Уральского университета. С 1990 г. до 1995 г. – руководитель Государственной архивной службы России, главный государственный архивист России. С 1997 до 2015 г. – заведующий кафедрой истории Российской государственности и Российской академии народного хозяйства и государственной службы. С 2015 г. – ведущий научный сотрудник института российской истории Российской академии наук. Автор более 300 научных публикаций, книг и статей, изданных на русском, польском, французском, китайском, венгерском, чешском, немецком и ряде других языков.