

Вестник Ивановского государственного университета.
Серия: Гуманитарные науки. 2026. Вып. 1. С. 105—112.
Ivanovo State University Bulletin. Series: Humanities. 2026. Iss. 1. P. 105—112.

Научная статья
УДК 94(47)"1921/1928":656.13
EDN <https://elibrary.ru/nncrxm>
DOI: 10.46726/H.2026.1.14

НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ РСФСР (ПО МАТЕРИАЛАМ ВЕРХНЕГО ПОВОЛЖЬЯ)

Антон Вячеславович Лебедев, Дмитрий Андреевич Горячкин
Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова,
г. Ярославль, Россия, lebedevAV1984@mail.ru, dima.goria4kin@yandex.ru

Аннотация. В статье анализируется процесс реализации Новой экономической политики на автомобильном транспорте РСФСР. Специфика заявленной темы заключается в региональном подходе к её изучению. В ходе работы на основании архивных данных, многие из которых были введены в научный оборот впервые, рассматриваются исторические предпосылки внедрения новых методов организации производства на предприятиях автомобильного транспорта Верхнего Поволжья и особенности их осуществления. Особое внимание уделяется истории проектирования и организации массового выпуска отечественных марок автомобилей. Таким образом, изучается целостный исторический период становления автомобильной отрасли промышленности — от восстановления первых предприятий, построенных ещё во время Первой мировой войны, которые осуществляли исключительно сборку автотранспортных средств из иностранных комплектующих, до создания конвейерного производства и перехода к плановой экономике.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, новая экономическая политика (НЭП), автотрест, Верхнее Поволжье, хозяйственный расчёт

Для цитирования: Лебедев А.В., Горячкин Д.А. Новая экономическая политика на автомобильном транспорте РСФСР (по материалам Верхнего Поволжья) // Вестник Ивановского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. 2026. Вып. 1. С. 105—112.

Формирование системы управления транспортом в первые годы Советской власти проходило в крайне напряжённой ситуации. Переход к Новой экономической политике (НЭП) внёс существенные коррективы в процесс организации транспортного комплекса государства [Писаренко: 439]. Вместо Главного управления государственных автозаводов (Глававтозав), контролировавшего деятельность всех национализированных предприятий, и Бюро автомобильной промышленности в составе Главного военно-промышленного комитета, которое курировало все военные заказы, 23 апреля 1921 года было создано Центральное управление государственных автомобильных заводов (ЦУГАЗ). Декретом ЦИК от 7 июля 1921 года местный транспорт, в который тогда входила автомобильная отрасль, был включён в структуру Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) в организованном там управлении местного транспорта [Собрание узаконений...: 582—583]. Таким образом было точно определено место автомобильного транспорта в структуре отечественной промышленности и прочерчена управленческая вертикаль, в соответствии с которой была выстроена концепция реформы и механизмы её реализации [Рубец: 125].

© Лебедев А.В., Горячкин Д.А., 2026

При анализе Новой экономической политики на автомобильном транспорте РСФСР необходимо понимать тот исторический контекст, в рамках которого происходил этот процесс. Жизнь требовала принятия таких форм управления, при которых экономические и технические аспекты сливались бы воедино — обеспечивали чёткость и высокую эффективность работы [История: 34]. Перед отраслью стояли глобальные задачи. В первую очередь было необходимо привести в рабочее состояние уже имеющийся автопарк, во-вторых — наладить проектную деятельность и начать выпуск отечественных марок автомобилей. В-третьих, требовалось создать ремонтную базу, чтобы обеспечить должный уровень обслуживания изготавливаемых машин. Сделать всё вышеперечисленное было нужно в условиях полной разрухи и в весьма сжатые сроки [Транспорт России...: 115].

С этой целью постановлением Правления ЦУГАЗ от 27 октября 1921 года были существенно расширены права администрации на предприятиях отрасли. В частности, с этого момента заводы, входящие в структуру рассматриваемого ведомства, могли независимо от руководства закупать сырьё и прочие материалы, необходимые для обеспечения бесперебойной работы. Впоследствии эта политика получила дальнейшее развитие. 16 мая 1922 года управляющим предприятий предоставлялось право самостоятельного приёма заказов, в том случае, если это не могло негативно сказаться на сроках выполнения основного плана. Помимо этого, они могли продавать продукцию на местном рынке, а часть вырученных от этого средств (25 %) поступала в фонд заводоуправления, на премирование особо отличившихся тружеников, а также покупку продуктов первой необходимости и продовольствия для их семей [ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 14. Л. 92].

Одновременно были произведены изменения в планировании и графике работ — с этого момента стали исходить из затрат времени на ремонт одного автомобиля, на который тратилось 1600 часов. Таким образом, по предварительным оценкам на 1921 год появилась чёткая производственная программа, рассчитанная на капитальный ремонт 252 единиц техники. Эти изменения готовили заводы, входящие в систему ЦУГАЗ, к постепенному переходу на систему хозяйственного расчёта. Теперь главным критерием стала рентабельность, которая стимулировала начальство рациональнее подходить к планированию, рассчитывать прибыль и убытки, так как это было очень важно для выстраивания на местах эффективного производства на основе рыночных механизмов управления [Там же. Оп. 1. Д. 7. Л. 16].

Важно отметить, что на данном этапе ЦУГАЗ осуществлял лишь спорадический контроль подчинённых ему промышленных объектов, один раз в квартал проверяя общие цифры выполнения государственного задания. Он не диктовал методов технического выполнения поручений и не вмешивался в организационную структуру завода (как это было впоследствии), предоставляя заводоуправлению выстраивать схему технического и административного управления по своему усмотрению. Единственно, Правление оставляло за собой право ставить в план заказы, выгодные для определённого момента хозяйственного расчёта, а равно и вносить коррективы в производственную программу в зависимости от коммерческой выгоды и постепенного возрастания технических ресурсов конкретного предприятия [Там же. Оп. 1. Д. 14, Л. 29].

Переход к Новой экономической политике внёс существенные коррективы в процесс обеспечения работников транспортного ведомства продуктами первой необходимости и продовольствием. Это было продиктовано катастрофическим положением на местах. «Рабочие все разуты, нет нижнего белья, на голое тело приходится надевать верхнее платье, — отмечалось в докладе профессионального союза, датированном началом 1921 года. — Многие рабочие болеют, с медикаментами так же все обстоит плохо» [Там же. Оп. 1. Д. 7, Л. 16]. Количество

продовольственных пайков и размер денежного жалования теперь ставились в прямую зависимость от итоговой выработки готовой продукции. Если производственная норма осваивалась в полном объёме, то труженик получал базовый оклад, при выполнении полуторной нормы его заработная плата увеличивалась в два раза, а если работник осваивал две нормы, то она возрастала в четыре раза. То же самое и с продовольственными пайками, которые закреплялись за каждым конкретным специалистом определённой категории (в соответствии с тарифной сеткой).

Основная сложность заключалась в том, что финансовая конъюнктура для предприятий, входящих в структуру ЦУГАЗ, работающих по годовому заказу, взятому в золотых рублях в октябре 1923 года и ведущим расчёт с рабочими в товарных рублях была крайне невыгодна. По причине нестабильного положения отечественной экономики курс золотого рубля с 1 ноября 1923 года по 1 февраля 1924 года упал по сравнению с товарным рублём на 36 %. Соответственно столько заводы недополучали с заказчиков против их сметных расчётов в начале хозяйственного года, а контрольные цифры производственной программы оставались прежними. В конечном итоге получался весомый убыток по графе расходов на заработную плату, а замена пайков денежной оплатой труда привела к снижению мотивации у рабочей силы.

«Отношение к работе в минувшем году было крайне небрежное не только по недосмотру, но и по явному злоупотреблению (несоответствие шайб, шплинтов, засорение трубок и прочее), — констатировалось в докладе управляющего ярославского авторемонтного завода М.К. Евсеева. — Приходится наблюдать вялое и ленивое отношение к работе, <...> в цехах замечаются группы ничего не делающих рабочих, которые берутся за дело, только увидев администрацию» [Там же. Оп. 1. Д. 29. Л. 24]. Реальный уровень инфляции был ещё катастрофическим. Стоимость индекса дороговизны жизни по ценам 1913 года составляла 7 рублей 50 копеек, что при стоимости бюджетного набора в 9509 рублей давало курс товарного рубля на 1 ноября 1923 года в 1267 рублей 87 копеек (в денежных знаках РСФСР). При сохранении размеров индекса дороговизны жизни и бюджетного набора на прежнем уровне курс товарного рубля по отношению к денежным знакам 15 февраля 1924 года составлял уже 32148 рублей 80 копеек.

На производственной конференции автомобильных заводов произошёл крайне интересный эпизод, который красноречиво характеризует ситуацию с выплатой заработной платы по отрасли в целом. Во время доклада Председателя ЦУГАЗ кто-то из делегатов выкрикнул с места: «Сейчас вопрос заключается в том, получали ли Вы точно и аккуратно заработную плату, откуда это бралось, ведь это сумма немалая. 18 числа запрашивают, будут ли деньги к 20 числу, почешешь затылок и скажешь “будут”. Для того, чтобы они были, их нужно отыскать. Здесь правильно было сказано, что мы вывернулись с заработной платой, так как в других трестах были заминки на этой почве. Мы вывернулись, так как у нас лучше финансовая сторона, денег больше, коммерческого оборота больше — нет, а просто мы бегали с высунутым языком и добывали деньги. Как-то приходилось изыскивать пути, брать ссуду под продукцию, закладывать продукцию» [Там же. Оп. 1. Д. 33. Л. 31].

Данный хронологический отрезок стал самым трудным для отрасли. В 1923 году был законсервирован завод «Русский Рено» в Рыбинске, одновременно обсуждался вопрос о закрытии предприятия в Ярославле, но этого удалось избежать. Однако падение уровня производства, вызванное перебоями с финансированием, спровоцировало резкое сокращение контингента работников автотранспортной отрасли. На 1 июня 1922 года на ярославском авторемонтном заводе насчитывалось 368 рабочих и 196 служащих (процент накладных расходов на готовую продукцию — 409 %), на 1 октября того же года количество рабочих уменьшилось

до 315, а служащих — до 126 (290 %). Благодаря жёсткой кадровой политике к 1 апреля 1924 года удалось довести расходы по себестоимости до 195 %. При этом социальные расходы составляли 69 % от общего объёма затрат. С учетом этого можно уверенно сказать, что рассматриваемое предприятие вышло на норму, которая существовала на крупных заводах России с массовым производством в дореволюционное время [Там же. Оп. 1. Д. 14. Л. 35].

Последнее было достигнуто исключительно благодаря тому, что «количество служащих на заводе доведено до того предельного минимума, ниже которого при существующих требованиях по контролю и отчетности, а также характеру работы, идти нельзя». Параллельно несколько раз пересматривались нормы выработки. Ключевое увеличение трудовых норм было произведено в январе 1923 года, когда процент выработки был снижен в два раза (с 60 % до 27 %). После этого, главным образом благодаря «приспособляемости» самих рабочих, этот показатель начал постепенно расти. В сентябре 1923 года он дошел до 37 %, в декабре 1923 года — до 44 %, а в апреле 1924 года достиг отметки в 56 %, что составляло норму по существующему тогда коллективному договору. Для сохранения уровня производительности труда всем предприятиям было предписано «жёстко пересмотреть структуру рабочей силы с целью дальнейшего уменьшения процента вспомогательных рабочих и служащих» [Там же. Оп. 1. Д. 16. Л. 83].

Таким образом, к середине 1924 года на местах были созданы реальные предпосылки для перехода автомобильной промышленности на более высокий уровень развития. Технические результаты производственной деятельности наглядно демонстрировали положительную динамику работы. До середины 1922 года предприятия автомобильного транспорта занимались исключительно средним ремонтом всех существовавших на тот момент времени автомобилей (грузовых, полугрузовых и легковых). После — начали осваивать самостоятельный выпуск запасных частей, достигнув за полтора года по этому показателю отметку в 90 %, и приступили к выпуску легковых моторных дрезин, а также тяжёлого типа мотовоза, сконструированных своими собственными силами. В период времени с октября 1923 года по июнь 1924 года Ярославским автомобильным заводом было выпущено 74 автомобиля. Для того чтобы понять реальное содержание приведённых цифр, следует привести цитату из доклада управляющего предприятием, сделанного на техническом совещании 29 июля 1924 года. «Такая производительность может считаться рекордной по сравнению с предыдущими двумя годами — констатировал М.А. Рякин. — Принимая во внимание, что ремонт был тяжёлого восстановительного характера» [Там же. Оп. 1. Д. 29. Л. 39].

14 января 1925 года вместо ЦУГАЗ был создан Трест автомобильных заводов (Автотрест). В его состав вошли: 1-й автомобильный завод (бывший АМО), Москва; 4-й автомобильный завод (бывший П.П. Ильина), Москва; 1-й авторемонтный завод (бывший В.А. Лебедева), Ярославль; фабрика автопринадлежностей и бронетанковый завод (оба располагались в Москве). Реорганизация управленческих структур автотранспортного ведомства была обусловлена необходимостью создания условий для перехода от ремонта к организации проектирования и сборке отечественных марок автомобилей. «Мы вели колоссальную борьбу против иностранного ввоза машин. Нам удалось эту борьбу довести до успешного конца, — вспоминал директор Правления Автотреста К.И. Орлов. — Предполагался ввоз около 4000 машин Автопромторгом и 1300 — ЦУМТ. Мы добились того, что по разрешению СТО были выписаны только 350 машин из-за границы — из них 50 легковых и 300 разных грузовиков <...>. Те миллионы, которые бросались за границу, остались здесь» [ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 22. Л. 58—61].

О характере и содержании этой борьбы наглядно свидетельствуют тяжёлые условия, в которых проходило становление автомобильного транспорта в РСФСР. Для приспособления предприятий отрасли к новому производству требовалось известное количество времени и сил — ни того, ни другого катастрофически не хватало. Оборудование заводов на 50 % не соответствовало своему назначению, 80 % станков требовался капитальный ремонт, качество снабжения оставляло желать лучшего — по признанию современников, многие предприятия находились «на подножном корму». «До последнего времени метод работы завода не изменился, — доложил на производственном совещании управляющий 1-м авторемонтным заводом Ф.А. Никитин. — Организационный план отсутствовал. Только в последнее время мы стали вводить новый порядок, были привлечены новые технические силы. 3 января 1925 года был намечен новый организационный план, но он осуществлён ещё не полностью, а только на 30—35 %» [ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 29. Л. 11].

Под руководством главного конструктора 1-го автомобильного завода (бывший АМО) В.И. Ципулина была подготовлена техническая документация на две автомашины. Первой являлся модернизированный «Уайт» грузоподъёмностью в три тонны (У-3), второй — АМО Ф-15, грузоподъёмностью полторы тонны, разработанный на базе итальянского грузовика «Фиат 15». Проектирование новых автомобилей сдерживалось недостатком инженерных кадров. Технические бюро были укомплектованы не полностью, а квалификация многих специалистов оставляла желать лучшего. При этом часть своих сил им приходилось отвлекать от вопросов нового автостроения на текущие работы по ремонту старых автомобилей. В начале 1925 года инженерно-технические работники отечественных предприятий уделяли только 55 % времени проектированию новых автомобилей, а остальные 45 % тратились на капитальный ремонт автотранспортных средств устаревших моделей. Это было нерентабельно, поскольку старые машины через два года вновь требовали значительных усилий для их восстановления.

«Выпущенные нами за прошлый 1924 год “дикие машины” отремонтированы крайне недоброкачественно, — подчеркнул М.К. Евсеев. — Наша ошибка в том, что мы вводили в ремонт слабосильные машины, в частности Форды, для которых не имелось на рынке подходящих по свойствам материалов. Мы ставили на них те детали, какие имелись в нашем распоряжении, но они оказывались несоответствующими, и выпущенные с нашего завода машины через короткий срок возвращались на завод для нового ремонта. Из предъявленных приёмщику в последние дни 25 автомобилей — принято только 2» [Там же. Л. 51].

Проверка предприятий автомобильного транспорта выявила многочисленные недостатки организации производственного процесса, которые крайне негативно сказывались на рентабельности работы. Накладные расходы составляли 180 %, что предопределяло высокую себестоимость выпускаемых из ремонта автомобилей, на которые затрачивалось 5000—7000 рублей, при этом их не удавалось продать даже за 1500—2000 рублей (цена нового легкового автомобиля иностранного производства тогда составляла 6000 рублей). «Покупатель теперь за свои деньги взыскателен, — посетовал директор Правления Автотреста К.И. Орлов. — По качеству он желает, чтобы машина была как заграничная, а по себестоимости процентов на 25 дороже. На самом деле они по качеству хуже, а по себестоимости на 300 % дороже» [ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 16. Л. 24].

Восстановительные работы в период НЭП являлись серьёзным сдерживающим фактором, мешавшим регулярному выпуску новых машин. По расчётам отечественных специалистов одна новая машина по затраченным на неё усилиям равнялась трём отремонтированным. Средняя мощность механического цеха автомобильного завода РСФСР, по состоянию на начало 1925 года, составляла не свыше 15 единиц авторемонта (или 5 новых автомобилей) в месяц. В то время

в США считалось, что завод, выпускающий меньше 50 машин в день — нерентабелен. Другая сложность заключалась в том, что проектирование отечественных марок шло одновременно по нескольким направлениям, что препятствовало наращиванию производства и сильно сдерживало темпы его развития.

Конструктивные недостатки грузовика АМО Ф-15, выпущенного пробной серией в количестве 10 штук заставили искать новые способы развёртывания отечественного автомобилестроения. В сентябре 1924 года ярославский завод по заданию Автотреста приступил к проектированию нового трёхтонного грузовика Я-3. Это позволило сосредоточить внимание технического персонала на аспектах совершенствования качества проектируемых автомобилей и снижения себестоимости выпускаемой продукции. Группа инженеров во главе с главным конструктором В.В. Даниловым взяла за основу наработки «Уайта», модернизированной работниками АМО. В феврале 1925 года эта марка отдельными частями без всяких на то приготовлений и специального оборудования была пущена в производство, но вплотную к производству первой серии приступили только в августе того же года. Несмотря на многочисленные трудности 7 ноября 1925 года ярославское предприятие выпустило первые два автомобиля этой серии из десяти проектируемых.

Ходовые испытания, проведённые в начале 1926 года на шоссе Москва — Ярославль (общая протяжённость 134 км), выявили определённые недостатки в конструкции — основным дефектом грузовика Я-3 была признана слабость мотора, приводящая к быстрому износу клапанов (двигатель «Уайт-АМО» был рассчитан всего 30 л. с.). После пробега комиссия пришла к следующему заключению: «Во время всего пути и при осмотре после пробега никакой поломки и другие дефекты не выявлены. Тяга машины вполне удовлетворительная, ход ровный, амортизация хорошая, интенсивность торможения достаточная. Разрыва камер не было. Снег особого влияния на скорость и тягу не оказал. Проходимость по ухабам мягкая, несмотря на большую скорость движения. Нагрева тормозов не наблюдалось».

В июне 1926 года грузовики Я-3 были пущены во второй пробег по маршруту Ярославль — Москва — Ленинград и обратно (общая протяжённость составляла 2700 км) [ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 33. Л. 11]. В отличие от предыдущего испытания машины следовали не только по шоссе, но и по грунтовым дорогам. Результаты пробега были признаны «вполне удовлетворительными», а опыт ходовых испытаний и наблюдение за работой отдельных деталей автомобиля в ходе эксплуатации был использован для принятия мер к устранению всех выявленных изъянов. Иностранцы специалисты, привлечённые к анализу результатов испытаний первых отечественных автомобилей, высоко оценили работу, проделанную отечественными инженерами. Узнав, в какие сроки и в рамках какого бюджета был достигнут этот результат, один немецкий инженер сказал главе Автотреста: «Вы совершили героическую работу, вы совершили чудо» [Там же. Л. 31].

В конце 1926 года грузовики серии Я-3 были переданы в Научный автомобильный институт (НАМИ) для уже более серьёзных испытаний и обкатки. После одобрения предприятие в Ярославле приступило к серийному производству данной категории машин. Для этого на заводе была произведена технологическая перестройка, которая заключалась в переходе от индивидуального ремонта к более качественному изготовлению запасных частей, поскольку для серийного выпуска машин необходимо было обеспечить взаимозаменяемость деталей, привести их под единый стандарт с учетом минимальных временных затрат. В ходе модернизации материально-технической базы предприятия было установлено три пневматических молота в кузнечном цехе, нагревательные печи в термическом цехе и 32 станка в механическом.

Тарифно-нормировочное бюро, созданное для оптимизации производства, выработало новые нормы выработки и расценок за проводимые работы. Это позволило заметно снизить себестоимость готовой продукции — если в 1926 году один грузовой автомобиль обходился в 24000 рублей, то в 1928 году этот показатель удалось снизить до 21000 рублей [ЦДНИ ЯО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 3362. Л. 3].

Заместитель председателя Правления Треста автомобильных заводов С.О. Макаровский признался: «Когда была поставлена задача, было сомнение — думали, поговорят о новом автостроении и успокоятся. Я очень жёстко хотел бы подчеркнуть, что у нас имелаась полная вера в осуществление цели. Нам выражали сомнение, что не выпустим новых машин. Говорили — как, откуда, каким средствами. Но теперь убедились, что автомобили построены <...> и на них почти всё русского производства» [ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 29. Л. 11].

«Мы с гордостью говорим, что выполнили производственную программу, — отметил директор Правления Автотреста К.И. Орлов в докладе на производственной конференции Треста 5 октября 1925 года. — По новому автомобильному строительству в СССР заложен не только фундамент, но и воздвигаются стены. Теперь речь идет о количестве... Мы со смелостью говорим, что колоссальная работа проделана и теперь остается только её расширить. Кадры у нас есть, мозг имеется, только нужно расширить работу, ибо мы по качеству такие машины дали, что поставили себя в шеренгу с лучшими фирмами... Мы дали меньше, чем нам было дано задание, но мы потом в следующие годы наверстаем» [ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 33. Л. 10]. О стремительных темпах развития автомобильной отрасли красноречиво говорят цифры производства на ярославском заводе: в 1925 году было выпущено 2 автомобиля, в 1926 году — 30, в 1927 году — 54, а в 1928 году — уже 91 [ЦДНИ ЯО. Ф. 273. Оп. 1. Д. 68. Л. 299].

Наряду с количественными изменениями в отрасли наблюдались качественные перемены. С целью исправления конструктивных недостатков ряд отечественных специалистов были командированы в Европу для заимствования передового опыта автостроения [ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 56. Л. 170—172]. По итогам поездки на ярославские грузовики был установлен мотор «Мерседес Л—3», который шёл в комплекте с коробкой передач и сцеплением. Это позволило увеличить грузоподъёмность до 3 тонн, а скорость — до 45 км/час. Для улучшения тормозных качеств машины установили новый вакуумный усилитель «Бош-Девандер», который был уже встроены в привод тормозов. В 1928 году на ярославский завод стали поступать американские двигатели «Геркулес УХС» мощностью в 93 л. с. Они шли в комплекте со сцеплением, коробкой передач и рулевым управлением, что открыло конструкторам новые возможности для улучшения и модернизации уже существующих грузовиков.

Таким образом, выработка и внедрение основ хозяйственного расчёта на предприятиях автомобильного транспорта Советской России в годы Новой экономической политики, проходившее синхронно со становлением самой отрасли, сыграло решающую роль в процессе разработки и внедрения в технологический процесс первых проектов отечественных марок автомобилей. Одновременно именно в это тяжёлое время благодаря консолидированной работе Треста автомобильных заводов и предприятий на местах в данном направлении удалось заложить устойчивую базу для успешного развития отрасли в рамках наращивания объёмов серийного производства машин в РСФСР.

Список источников

- Государственный архив Ярославской области (ГАЯО).
Собрание узаконений РСФСР за 1921 год. М., 1944. 1198 с.
Центр документации новейшей истории Ярославской области (ЦДНИ ЯО).

Список литературы / References

- История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. СПб; М., 1997. Т. 2: 1917—1945 гг. 416 с.
(The history of railway transport in Russia and the Soviet Union, St. Petersburg; Moscow, 1997, vol. 2: 1917—1945, 416 p. — In Russ.)
- Писаренко Э.Е. История автомобильного транспорта России до 1917 года. М., 1997. 494 с.
(Pisarenko E.E. The history of Russian automobile transport before 1917, Moscow, 1997, 494 p. — In Russ.)
- Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. М., 2008. 304 с.
(Rubets A.D. The history of Russian automobile transport, Moscow, 2008, 304 p. — In Russ.)
- Транспорт России. Исторические очерки: в 4 т. М., 2009. Т. 3: Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918—1955). 270 с.
(Transport of Russia. Historical essays: in 4 vols., Moscow, 2009, vol. 3: Stages of economic transformations in the transport system (1918—1955), 270 p. — In Russ.)

**THE NEW ECONOMIC POLICY
ON AUTOMOBILE TRANSPORT OF THE RSFSR
(BASED ON MATERIALS FROM THE UPPER VOLGA REGION)**

Anton V. Lebedev, Dmitry A. Goryachkin

Yaroslavl State University named after P. G. Demidov, Yaroslavl, Russia, lebedevAV1984@mail.ru, dima.goria4kin@yandex.ru

Abstract. The article analyzes the process of implementing a New economic policy in road transport of the RSFSR. The specificity of the stated topic lies in the regional approach to its study. In the course of the work, based on archival data, many of which were introduced into scientific circulation for the first time, the historical prerequisites for the introduction of new methods of production organization at automobile transport of Upper Volga Region enterprises and the specifics of their implementation are considered. Special attention is paid to the history of designing and organizing mass production of domestic car brands. Thus, we study the integral historical period of the automotive industry's formation — from the restoration of the first enterprises built during the First World War, which exclusively assembled vehicles from foreign components, to the creation of conveyor production and the transition to a planned economy.

Keywords: automobile transport, New Economic Policy (NEP), Avtotrest, Upper Volga region, business accounting

For citation: Lebedev A.V., Goryachkin D.A. The new economic policy on automobile transport of the RSFSR (based on materials from the Upper Volga Region), *Bulletin of Ivanovo State University, Series: Humanities*, 2026, iss. 1, pp. 105—112.

Статья поступила в редакцию 17.06.2025; одобрена после рецензирования 07.11.2025; принята к публикации 23.12.2025.

The article was submitted 17.06.2025; approved after reviewing 17.11.2025; accepted for publication 23.12.2025.

Информация об авторах / Information about authors

Лебедев Антон Вячеславович — кандидат исторических наук, доцент кафедры отечественной средневековой и новой истории, ЯРГУ им. П.Г. Демидова, г. Ярославль, Россия, lebedevAV1984@mail.ru, SPIN: 2284-9586

Lebedev Anton Vyacheslavovich — Candidate of Science (History), Associate Professor of the Department of Russian Medieval and Modern History, Yaroslavl State University named after P. G. Demidov, Yaroslavl, Russian Federation, lebedevAV1984@mail.ru

Горячкин Дмитрий Андреевич — ассистент кафедры новейшей отечественной истории, ЯРГУ им. П.Г. Демидова, г. Ярославль, Россия, dima.goria4kin@yandex.ru, SPIN: 4912-0800

Goryachkin Dmitry Andreevich — assistant of the Department of Modern Russian History, Yaroslavl State University named after P.G. Demidov, Yaroslavl, Russian Federation, dima.goria4kin@yandex.ru