

Журнал "За рулем"

№01, 1928

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №01, 1928 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 52 с.

ISBN 978-5-458-59563-6

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

ISBN 978-5-458-59563-6

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Легковая машина советской конструкции НАМИ 1. По типу близка к автомобилям Форда. При массовом производстве, благодаря простоте и оригинальности конструкции, может дать нужный нам тип легкого дешевого советского автомобиля

БУДУЩЕЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СССР

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ

Заместитель председателя автомобильной секции „Автодора“

1. Наша автомобильная отсталость

ЕЩЕ в начале 1926 г. специальная правительственная комиссия под председательством тов. Я. Э. Рудзутака на основании учета потребности в перевозках по безрельсовым дорогам нашла необходимым пополнение нашего автопарка на ближайшие 5 лет (кончая 1929/30 г. включительно) сорока тысячами единиц.

При неоднократных обсуждениях плана эта цифра возражений не встретила, так как выражала нашу минимальную потребность в автотранспорте. Сейчас в 1928 году, когда

все виды промышленности значительно ушли вперед, пополнение в 40.000 единиц на ближайшие 5 лет, т.-е. по 1932/33 г. включительно не может считаться достаточным. Увеличившаяся наша потребность в перевозках требует значительно большего пополнения автопарка.

По своему автотранспорту наш Союз занимает самое последнее место среди всех сколько-нибудь индустриальных стран. Центральным Статистическим Управлением издана специальная брошюра „Автомобиль в цифрах“, где приведены достаточно полно основные данные развития автомобильного дела в разных странах. Приведем оттуда несколько наиболее характерных цифр:

	Англия	Франция	Германия	С.-А. С. Ш.	СССР
Число автомобилей в эксплуатации	1.023.700	891.000	319.000	22.137.000	20.600
Число жителей на 1 автомобиль	34	46	196	5	7.000
Число автомобилей на 1 кв. км террит.	4,16	1,64	0,67	2,85	0,00097
Число автомобилей на 1 км всех дорог	3,58	3,84	1,51	4,65	0,006
Число автомобилей на 1 км шоссе,н. дорог	16,43	17	1,7	35,5	0,35

Из этой таблицы видно, насколько отстаем мы от всех передовых промышленных стран. Отстали мы также от более мелких стран, например, даже автопарк Польши насчитывает 21.000 автомобилей, т.е. несколько больше, чем у нас.

Неоднократно высказывался взгляд, что значительное увеличение автопарка в нашем Союзе невозможно из-за недостаточного количества хороших дорог. Отсюда вытекало положение — сначала дороги, а затем автомобиль.

Это положение совершенно неправильно, и практика многих стран, главным образом, Америки, показывает, что автомобиль вызвал хорошие дороги, а не наоборот. Только тогда выгодно затрачивать большие средства на дороги, удобные для автомобильного движения, когда в них имеется налицо реальная потребность. Тогда дороги будут создаваться и поддерживаться за счет экономии, которую даст автотранспорт в общем хозяйстве страны.

В наших условиях планового хозяйства обе проблемы — автомобилизация страны и расширение сети автомобильных дорог, должны решаться параллельно.

Но даже для имеющейся сейчас сети шоссейных дорог мы имеем слишком малое количество автомобилей. Относя имеющийся в Союзе автопарк только к шоссейным дорогам, мы получаем всего 0,35 автомобиля на 1 километр, т.е. цифру примерно в 10 раз меньшую количества автомобилей, приходящихся на 1 километр всех дорог (включая грунтовые) во Франции и Англии. Автомобильная нагрузка наших шоссейных дорог и мостовых в 10 раз меньше, чем нагрузка всех дорог во Франции и Англии. Отсюда следует, что даже для работы только на дорогах с искусственной корой мы можем во много раз увеличить наш автопарк.

Применяя же автомобили с хорошей проходимостью по плохим грунтовым дорогам, мы должны еще больше расширить область применения автомобиля.

Из сказанного следует, что емкость рынка у нас вполне достаточна, и что мы можем все имеющиеся в нашем распоряжении средства бросить на развитие автомобильного производства. Конечно, при этом разумеется, что цена автомобиля будет достаточно низка для того, чтобы автотранспорт был выгоден.

2. Собственное автомобильное производство есть в деле автомобилизации Союза единственным правильным путем.

Наш автомобильный парк может пополняться ввозом машин из-за границы и собственным производством автомобилей. Последний способ есть единственно правильный и к нему необходимо всемерно стремиться.

Оборона страны требует пополнения автопарка за счет собственного производства, так как в момент войны мы будем отрезаны от зарубежных баз снабжения.

При ввозе продукции из-за границы Союз должен стремиться сохранить активный баланс внешней торговли, т.е. сумма ввоза не должна превышать суммы вывоза. Поэтому большой

ежегодный ввоз автомобилей всегда будет тормозиться из-за недостатка валюты. Гораздо целесообразнее затрачивать валюту на ввоз оборудования для автомобильных заводов и производить автомобили за счет внутренних средств.

Стоимость автомобильного завода ориентировочно может быть принята равной стоимости годового выпуска завода; около 400% этой стоимости придется на оборудование, закупаемое за границей, и должно быть оплачено валютой. Отсюда следует, что в первый же год полного выпуска завода мы сохраняем вдвое больше валюты, чем требовалось бы для закупки того же количества автомобилей за границей. План пополнения автопарка, намеченный к выполнению комиссией т. Я. Э. Рудзутак в 1926 г., выполнен до настоящего момента в очень небольшом проценте именно по той причине, что при отсутствии у нас значительного автомобильного производства осуществление плана потребовало бы весьма большого количества валюты.

В количестве автомобилей 40.000 шт., намеченное по плану на 5 лет, входит значительное количество грузовых автомобилей большого тоннажа. Принимая в среднем цену одного автомобиля в 4.000 рублей, получаем необходимость затраты валюты около 160 миллионов рублей. Поэтому необходимо принять все меры к развитию собственного автомобильного производства. Автомобильный импорт должен сохраниться лишь как средство для покрытия наиболее острых нужд в автомобилях и, кроме того, он должен быть использован для получения из-за границы помощи в развитии нашего собственного автомобильного производства.

Помощь за границы советскому автостроительству может быть осуществлена на основе специального соглашения с иностранными фирмами и может заключаться в следующем. Автомобильный завод в Союзе ставит производство испытанного типа иностранного автомобиля, который ввозится в форме отдельных частей и комплектов для окончательной доделки и сборки на нашем заводе. По мере развития собственного производства количество ввозимых частей уменьшается и, наконец, прекращается вовсе. Такой подход к организации завода дает возможность с самого начала пускать в производство большое число одинаковых деталей, т.е. ставить производство вполне рационально.

Одновременно с рационализацией производства этот способ даст возможность достигнуть стандартизации нашего автопарка, которая нам так необходима и которая до сего времени не осуществлена из-за ввоза автомобилей разных марок.

3. Какие типы автомобилей нужны Союзу

Для правильной постановки автомобильного хозяйства и для экономного использования автомобильного транспорта Союз должен располагать несколькими основными типами грузовых и легковых автомобилей.

На наш взгляд следующие типы автомобилей являются наиболее необходимыми для производства при укомплектовании всей автомобильной промышленности.

Легковые автомобили:

1) Малый автомобиль городского типа экономичный в эксплуатации и могущий быть использованным в качестве двухместного шасси для грунтовых дорог.

2) Автомобиль полевого типа с хорошей проходимостью, предназначенный, главным образом, для работы по грунтовым дорогам.

3) Автомобиль штабного типа, 6-местный.

Все эти автомобили по своим качествам должны приближаться к типу американских автомобилей, т.е. при относительно мощном моторе иметь возможно малый мерзвый вес, обладать способностью быстро разгоняться и хорошо брать подъемы и, наконец, хорошо проходить по грунтовым дорогам.

Грузовые автомобили:

1) Автомобиль на $\frac{3}{4}$ —1 тонну. Он предназначается как для городской эксплуатации, так и для эксплуатации по грунтовым дорогам и должен обслуживать малые хозяйства, сельскую кооперацию и т. д. Этот тип автомобиля в производстве возможно объединить с полевым легковым автомобилем, используя для них полностью одинаковые механизмы: мотор, коробку скоростей, рулевое управление, тормоза, переднюю подвеску и т. д., за исключением задних рессор и передачи в дифференциале.

2) Автомобиль 1—1 $\frac{1}{2}$ тонны. Служит, главным образом, для обслуживания военного ведомства, а также хозяйств среднего объема.

3) Автомобиль 2—2 $\frac{1}{2}$ тонны. Должен служить, как достаточно экономичная единица для плановых перевозок большого количества однородного груза в тех местах, где применение грузового автомобиля большего тоннажа является затруднительным. Это же шасси может быть использовано и для загородных автобусов с нагрузкой на 20—25 человек и с большой скоростью передвижения.

В производстве грузовых автомобилей 1 $\frac{1}{2}$ и 2 $\frac{1}{2}$ тонны и легкового автомобиля штабного типа могут быть использованы одинаковые детали и даже комплекты механизмов.

4) Автомобиль 3—3 $\frac{1}{2}$ тонны. Этот автомобиль является основной экономической единицей для плановых перевозок, предназначается для обслуживания крупных хозяйств, заводов, транспортных организаций, а также для автобусов на 30—35 мест.

5) Кроме того, в значительно меньших количествах потребуются грузовые автомобили высокого тоннажа в 5 и больше тонн, предназначенные для плановых перевозок и работающие, главным образом, на коротких дистанциях в районе с хорошими дорогами и искусственными сооружениями.

Соотношение указанных типов автомобилей в разных странах является весьма различным. Отношение числа легковых автомобилей к числу грузовых во всем мире в 1926 году было равно 6, при чем для Америки оно равно 7, а для Европы—2,8. Однако, условия хозяйственной жизни в Союзе, во всяком случае на бли-

жайшее время не дают возможности ожидать такого широкого развития легкового автотранспорта, служащего за границей, главным образом, для личного, а не общественного пользования. Поэтому, при обсуждении этого вопроса всегда выносились решения, что на ближайшее время у нас должно преобладать производство грузовых автомобилей.

Распределение грузовых автомобилей по тоннажу в разных странах весьма различно. Америка, страна с наиболее индустриализованным сельским хозяйством, имеет огромное количество автомобилей малого тоннажа, распределенных среди отдельных фермеров и небольших частных предприятий. Наоборот, Германия представляет собою страну с преобладающим количеством грузовых автомобилей большого тоннажа. Процентное распределение грузовых автомобилей по тоннажу в этих странах сводится к следующему:

	До 1 тонны	От 1 $\frac{1}{2}$ до 2 $\frac{1}{2}$ тонн	От 3 тонн и выше
Америка . . .	77,5	17,5	5
Германия . . .	10,5	33	56,5

Бесспорно, что в дальнейшем в СССР спрос на малотонные автомобили будет весьма большим и автомобиль проникнет в мелкие хозяйственные объединения, как только цена на него станет достаточно доступной. Большой процент грунтовых дорог по отношению к шоссе-ным точно так же говорит в пользу именно этого типа автомобиля.

На ближайшее время автомобильная промышленность Союза должна поставить производство грузовиков 3—3 $\frac{1}{2}$ тонны, необходимых для плановых больших перевозок, и грузовиков около 1 тонны для массового пользования в мелких хозяйственных единицах. Из легковых автомобилей наиболее срочной постановки на производство требует полевой автомобиль, который одновременно может обслужить и нужды городского транспорта. Этот тип автомобиля в производстве может быть объединен с грузовым автомобилем около 1 тонны.

По мере развития автомобильного производства в Союзе, для получения максимальной рентабельности автотранспорта, должны последовательно развиваться все перечисленные выше типы автомобилей, но при постановке на производство каждого из них следует сохранять следующее основное правило: меньше число типов, но больший выпуск.

При затрате того же основного капитала мы должны получить гораздо большие результаты в том случае, когда создадим один завод по производству большого количества одного типа автомобилей и будем ввозить из-за границы те типы, которые еще не поставлены на производство. И значительно худший результат получится, если мы тот же капитал затратим на производство сразу всех типов автомобилей в небольших количествах при необходимости ввоза каждого из них из-за границы для получения достаточного автопарка.

4. Наше автомобильное производство за истекшие годы есть лишь подготовка к быстрому его развитию в ближайшем будущем

Производство автомобилей в России было начато в 1908 году на Русско-Балтийском заводе в Риге. С 1908 года по 1916 г. этот завод выпустил всего 450 шт. различных типов автомобилей; при этом очень много частей получалось заводом из-за границы. В 1916 году были начаты постройкой в России 5 автомобильных заводов: 1) Рябушинского и К^о (АМО) в Москве, 2) Лебедева в Ярославле, 3) Русско-Балтийский в Флях, 4) Аксая в Ростове-на-Дону, 5) Русские Рено в Рыбинске. Наиболее оборудованным заводом к началу революции был завод АМО, который в 1924 г. приступил к производству 1½-тонных автомобилей типа Фиат. Ярославский завод в 1925 году приступил к производству трехтонного автомобиля собственной конструкции. Все остальные заводы отошли от автомобильного производства.

Выпуск этих двух автомобильных заводов по годам соответственно равняется:

	1924 г.	г. 24/25	г. 25/26	г. 26/27
АМО...	10	100	275	425
Ярославский в-д—	10	25	55	

Темп развития нашего автостроения ни в коем случае нельзя назвать нормальным и отвечающим потребностям страны. При таком малом выпуске стоимость автомобиля всегда должна получиться очень высокой. Этим уменьшается выгода от автотранспорта и убивается идея автомобилизации страны.

При малом выпуске автомобилей подсобная промышленность, главным образом, металлургия — не имеет достаточного сбыта своей продукции и потому не принимает должных мер для развития соответствующих отраслей.

Для сравнения нашей продукции с другими странами необходимо отметить, что за 1926 г.

производство автомобилей в отдельных странах Европы и Америки равнялось соответственно: Италия — 64.760 шт., Германия — 75.000 шт., Франция — 200.000 шт. Англия — 198.700 шт., САСШ — 4.260.000 штук

Процент общего грузооборота страны, выполненный автомобилями собственного производства в Союзе, пока совершенно ничтожен. Поэтому весь истекший период надо оценивать исключительно с точки зрения подготовки небольшого кадра специалистов — техников и рабочих — и с точки зрения разрешения ряда металлургических задач по изготовлению специальных сталей. Эта подготовка должна дать нам теперь достаточную уверенность в том, что при быстром дальнейшем развитии автомобильной промышленности мы избежим ряда дорогих ошибок.

5. Малое число крупных заводов, а не большое число малых

Организуя большое автомобильное производство, мы должны избрать путь, обеспечивающий наиболее быстрый темп развития и возможно низкую цену выпускаемой продукции. Это есть путь создания немногих больших заводов, каждый из которых должен быть приспособлен для производства ограниченного числа (1—2) типов автомобилей. В этом отношении интересно сравнить американскую автомобильную промышленность с европейской. В то время, как число автомобильных заводов в Америке, примерно, в 4 раза меньше, чем в Европе, американские заводы выпускают почти в 10 раз больше машин. То есть в среднем американский автомобильный завод выпускает в 40 раз

больше автомобилей, чем европейский. Этим и объясняется то, что американские автомобили в среднем дешевле европейских, несмотря на более высокую заработную плату в Америке. Европейская автомобильная промышленность уже ушла это обстоятельство, и за последние годы возникают заводы американского образца с массовым производством автомобилей одного или двух типов.

Такой путь развития автомобильной промышленности наиболее правилен и для Союза. Намеченные у нас программы автостроения не совсем отвечают этому требованию. К настоящему моменту намечена следующая программа развития заводов:



Первая механическая бензиновая колонка в СССР (Москва, Арбатская площадь). В Америке и Европе сотни тысяч таких колонок — неотъемлемая часть городского и сельского пейзажа.

Моссоветом решен вопрос о постройке нового завода для производства грузовых одно-тонных автомобилей с выпуском до 12.000 шт. в год в одну смену. Это же шасси грузового автомобиля предполагается использовать и для легкового автомобиля полевого типа. Срок развития завода намечен в 4 года.

Завод АМО предполагается расширить до производства 1.500 автомобилей в год в одну смену. Срок — 2 года.

Автозавод № 4, находящийся также в ведении Моссовета, начал производить легковые автомобили НАМИ 1 и предполагает в течение 2 лет довести выпуск до 1.000 штук в год.

Годовой выпуск Ярославского завода предполагается в течение 2—3 лет увеличить до 600 грузовых автомобилей.

Ижорский завод в Ленинграде также приступил к производству автомобиля НАМИ 1 и предполагает в течение трех лет довести годовой выпуск до 2.000 автомобилей.

Ведутся переговоры о производстве автомобилей в Харькове и Одессе.

Исключая новый завод Моссовета на 12.000 автомобилей в год в 1 смену, необходимо отметить, что во всех других начинаниях мы продолжаем приблизительно тот же темп медленного развития заводов при большом их числе, но при сравнительно малом выпуске каждого из них.

С точки зрения наиболее рациональной системы производства и максимальной экономии основного капитала — это не является удовлетворительным. Такой способ развития может замедлить общий темп и дать очень дорогой автомобиль. Этот темп является допустимым лишь с точки зрения подготовки людского персонала и баз снабжения для более широкого развития автомобилестроения.

При наличии у нас единого планового хозяйства следует вести автомобильное производство более концентрированным способом, организуя крупные производственные единицы.

6. Завод на 100 тысяч автомобилей

Только на большом заводе мы получим дешевый автомобиль. Это особенно важно для коммерческих легковых автомобилей и для грузовиков малого тоннажа, так как только при дешевой первоначальной цене они найдут большое применение и дойдут до широкого потребителя вплоть до мелких кооперативов; тем самым будет осуществлена идея автомобилизации страны. Исходя из этих соображений, Автодором был выдвинут вопрос о необходимости организации завода с производительностью до 100.000 штук в год автомобиль типа $\frac{3}{4}$ —1 тонны, с одновременным использованием шасси и для легкового автомобиля.

При организации такого крупного предприятия естественно встают серьезные затруднения. Главнейшие из них следующие:

а) финансирование строительства и отпуск валюты на оборудование;

б) кредитование покупателей при сбыте продукции;

в) снабжение завода материалами и полуфабрикатами;

г) подготовка рабочего и технического персонала.

Строительство потребует затраты суммы, необходимой на капитальные работы по самому заводу и средств для подсобной промышленности (которая для своего расширения потребует дополнительных ассигнований). Детальный подсчет всех необходимых для этого кредитований может быть произведен лишь при заданном типе автомобиля и намеченном плане производства. По данным Центрального Статистического Управления, объем капитальных вложений в американской автомобильной промышленности равен в среднем около 500 долларов на 1 автомобиль (включая подсобные предприятия), а для заводов Форда эта цифра спускается до 250 долларов. Средняя производительность американских заводов около 50.000 автомобилей в год на 1 завод. Если бы мы для завода с выпуском 100.000 автомобилей в год приняли для наших условий увеличение капитальных вложений даже вдвое больше против средних данных американской промышленности, мы получили бы необходимость затрат на завод с годовой производительностью в 100.000 штук автомобилей около 200 млн. руб. Из этой суммы, примерно, 30—40% потребуются валютных ассигнований.

Затрата таких больших средств пока, естественно, весьма затруднительна для бюджета нашего государства, поэтому должны быть приняты меры к организации автопроизводства на концессионных началах или на началах смешанного общества. Но даже если бы разрешение вопроса в плане концессий или смешанного общества не дало положительных результатов, необходимо принять меры для изыскания этих средств внутри страны. При распределении государственного бюджета на капитальное строительство по отдельным видам промышленности должен быть соответствующим образом оценен удельный вес автомобильного транспорта в деле подъема всех видов промышленности Союза.

В деле индустриализации страны развитие автомобильного транспорта является фактором такого же значения, как электрификация, на осуществление которой затрачиваются весьма большие суммы.

Наконец, для такой цели, как производство автомобилей, некоторые средства должны быть и могут быть найдены у самих заинтересованных в автотранспорте групп хозяйственных предприятий и отдельных лиц. Внутренний автомобильный заем мог бы оказать большую помощь.

Снабжение автомобильной промышленности материалами, полуфабрикатами, инструментом и готовыми изделиями требует не только средств, о которых было сказано выше, но также и времени для организации новых производств и расширения уже имеющихся.

По стальям, чугуну и вообще черным металлам для автостроения мы имеем в Союзе уже налаженное производство, которое может не удовлетворять в дальнейшем автомобильную промышленность лишь в количественном

отношении. Поэтому надо срочно приступить к расширению их производства.

С цветными металлами дело обстоит значительно хуже: при недостаточной выработке многих из них мы совсем не имеем производства алюминия. Этот вопрос в настоящее время принципиально уже разрешен правительством, и завод для выработки алюминия будет создан в течение ближайших 5 лет; до пуска же этого завода алюминий будет импортироваться. Поэтому при выборе типа автомобиля для массового производства должно быть поставлено требование наименьшего расхода алюминия, что вполне возможно сделать при современных конструкциях.

Снабжение автомобилей резиной, в смысле качества последней, в настоящее время вполне удовлетворительно, и вопрос расширения производства есть, главным образом, вопрос капитальных затрат.

Приборы зажигания и предметы электрического оборудования автомобиля у нас в настоящее время не производятся. Производство магнето и свечей в ближайшее время будет организовано на одном из наших заводов.

Таким образом, и здесь мы имеем право через несколько лет рассчитывать на собственное снабжение.

Вопрос о квалифицированной рабочей силе и о техперсонале представляет серьезное затруднение, так как подготовка людского персонала всегда требует значительного времени. Но при разрешении этой задачи надо исходить из организации малого числа больших заводов, а не наоборот; это даст большую экономию в расходе и возможность значительно снизить квалификацию рабочих.

При большом заводе на 100.000 автомобилей в год с механизированным производством вся работа рабочего сведется к чисто механическим операциям. Заводы с массовым производством автомобилей могут в одну-две недели приспособить чернорабочего к выполнению точной, но весьма узкой работы. Таким образом, организация большого завода автоматически разрешает вопрос о

квалифицированной рабочей силе (остается лишь вопрос жилищного строительства). Что же касается технического персонала, то его должны дать существующие автомобильные заводы и другие производства.

Руководящий персонал на время организации заводов целесообразно подыскать за границей, чтобы таким образом избежать тех ошибок, которые в таком новом деле вполне возможны. Так как высококвалифицированных специалистов на рынке труда за границей очень мало, то более правильным путем здесь является соглашение с автомобильной фирмой об оказании нам технической помощи по организации производства.

На основании всего сказанного мы приходим к следующему заключению:

Организация завода с выпуском 100.000 автомобилей в год (в 3 смены) представляет значительные трудности, но вполне возможна.

Организация завода на 100.000 автомобилей должна потребовать значительного времени, но начать эту работу надо немедленно. Всякое промедление в начале этой работы отодвинет и срок ее окончания.

Новый автомобильный завод Моссовета надо рассматривать, как первый этап в создании завода на 100.000 автомобилей в год.

Необходимо, чтобы план расширенного автомобильного производства был срочно представлен на рассмотрение правительства.

Надо, чтобы все снабженческие базы немедленно начали проработку вопроса об увеличении своего производства до размера, необходимого для удовлетворения автомобильной промышленности по расширенному плану ее развития.

Организация автотранспорта в Союзе потребует не только создания автомобильных заводов, но и рационально поставленных автомобильных хозяйств (гаражи, ремонтные мастерские и, др.).

Об этом — в специальной статье на страницах журнала „За Рулем“.

Проф. Е. А. Чудаков



Гигантские двухэтажные особо вместительные автобусы, недавно выпущенные в Чикаго (Америка)

АВТОМОБИЛЬНАЯ ВОЙНА в СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ

Н. ОСИНСКИЙ

В ДВАДЦАТЫХ числах января мы уже давали в „Правде“ оценку положения в американской автопромышленности, руководящей автопромышленности мира, которая в 1926 г. построила 86⁰/₀ всех произведенных за этот год машин. Мы говорили там о начинающейся автомобильной „войне“, о новых моделях, о сильных снижениях цен, о намечающемся огромном расширении производства и о вероятности крупного перепроизводства со всеми его последствиями. Рассмотрим теперь, что произошло в Америке за истекшие два месяца и сделаем те выводы, которые имеют значение и для автомобилизации СССР.

Приведем прежде всего несколько цифр, характеризующих положение автопромышленности в 1927 г., по сравнению с 1926 г., по последним данным министерства торговли.

Годы	Было произведено готовых машин и частей для автотранспортной сборки	Собрано за границей	Вывезено за границу в готовом виде	Итого вывезено в готовом виде и в виде частей для сборки	Остаток для внутреннего потребления	% вывезенного к общему производству
	В т ы с я ч а х м а ш и н					
1926	4.473	174	306	480	3.993	10,7
1927	3.597	203	384	587	3.010	16,3

Производство за год сократилось на 20⁰/₀, остаток для внутреннего потребления понизился даже на 25⁰/₀; зато сборка за границей увеличилась на 17⁰/₀, вывоз готовых машин возрос на 26⁰/₀, и в сумме весь экспорт расширился на 22⁰/₀.

Производство Форда в 1926 г. было около 1.700 тыс. штук, а в 1927 г. — лишь около 400 тыс. Оптовые продажи его главного соперника Генеральной Корпорации Моторов (Морган) составили в 1926 г. 1.216 тыс. машин и в 1927 г. — 1.563 тыс. штук. Из убыли в 1.300 тыс. единиц у Форда Морган восполнил лишь 350 тыс. штук, и в итоге мы имеем крупное снижение производства и выпуска на внутренний рынок. Последний сократился сильнее, чем производство на автозаводах. И усиленный экспорт был средством борьбы с тем упадком внутреннего рынка, который и вызвал остановку заводов Форда — якобы для подготовки к выпуску новой модели.

Куда же направлялся вывоз американских автомобилей? В 1927 г. в Европу было вывезено лишь 24⁰/₀ всех готовых машин (92 тыс. штук). Остальное уходило в другие страны Америки (35⁰/₀), в Австралию и Н. Зеландию (20⁰/₀), в Африку (7⁰/₀), Азию (5⁰/₀) и особо не перечисленные страны. Европа главным рынком для С. Ш. не является. Но характерно, что в 1926 г. доля Европы была еще меньше — лишь 21⁰/₀ от общей суммы вывоза, и что расширение экспорта за 1927 г. произошло больше всего за счет Европы. Иначе говоря, прежние основные рынки С. Ш. обнаруживают признаки насыщения машинами, и приходится налегать особенно на Европу.

Это означает, между прочим, резкое обострение конкуренции с европейской автопромышленностью. Цены в настоящее время уси-

ленно снижаются и в Европе; автомобильная война, повидимому, приобретает международный характер. Крупнейший французский заводчик Ситроэн пережил острый кризис в 1927 г.; европейские заводы за этот год усиленно реорганизовывались, и в настоящее время из Парижа идут вести о проекте общеевропейского автосиндиката для борьбы с американской конкуренцией. Во Франции, Англии, Германии и Италии 225 заводов выпустили в 1927 г. 500 тыс. автомашин, из них 80⁰/₀ построено 10 крупнейшими заводами. Авторы проекта собираются, объединив в одну организацию все названные автозаводы, закрыть мелкие предприятия, сосредоточить производство на крупнейших и бороться с американцами путем применения американских же методов производства. Лозунг: „Заводы с выпуском не ме-

нее ста тысяч машин“, таким образом, усваивается и европейскими капиталистами, которые дополняют его требованием таможенного соглашения, облегчающего взаимный торговый оборот, но пресекающего доступ американской машине. Осуществится ли этот картель по образцу ряда других, уже возникших в Европе, — покажет будущее. Но во всяком случае, американцев ожидает серьезная борьба на европейских рынках и почти неминуемое повышение таможенных пошлин.

Между тем, американские автозаводчики, выполняя свои новогодние обещания, усиленно разгоняют свое производство. В „Уолл-Стрит Джернал“ от 3 марта приведена очень интересная таблица, показывающая „теоретическую“ и „практическую“ производительную способность американских автозаводов. Первая получена путем перемножения на 300 годовых рабочих дней наибольшего достигнутого до сих пор ежедневного выпуска каждого из заводов. При исчислении второй приняты во внимание технические необходимые (не зависящие от колебаний рынка) перерывы и снижения производства.

Отметим, что „теоретическая“ производительная способность автозаводов составляет 9 393 тыс. штук ежегодно, — цифра буквально ошеломляющая. Что касается „практической“ производительности, то мы приводим ее в разбивке по отдельным предприятиям:

	Тыс. штук
Форд	2.250
Форд в Канаде	120
	2.370
Шевроле	1.200
Окванд-Понтиак	864
Бюик	480
Ольдсмобиль	96
Кадиллак-Ла-Салль	60
Итого заводы Моргана	2.700

	Тыс. штук	Рио	72
Додж	396	Паккард	60
Виллис-Оверленд	372	Хепп	60
Гудзон-Эссекс	360	Мармон	44
Клейслер	350	Чандлер	36
Нэш	216	Фалькон	28
Студебекер	200	Группа мелких	112
Дюрант-Стар	192	Заводы грузовиков	100
Грегем-Пэйдж	96	Всего	7.764

Таблица эта, при некоторых мелких ее недочетах¹⁾, совершенно точно обрисовывает положение вещей. Она прежде всего показывает, что при хорошем разгоне производства выпуск $5\frac{1}{2}$ —6 миллионов машин в 1928 г. (о чем мы писали в „Правде“) возможен и вероятен, даже если не развернется полностью Форд, даже если он не построит более $1\frac{1}{2}$ миллионов машин. Далее она показывает полную обоснованность заявлений моргановских директоров о том, что они при всяких обстоятельствах будут производить больше Форда. Морган уже довел оборудование своих заводов до мощности, превышающей фордовскую. Наконец, кроме Моргана и Форда, имеется, по крайней мере, семь заводов, способных осуществлять массовую конвейерную систему производства.

Как же работают в настоящее время все эти заводы? Что касается Форда, то развертывание его производства задержалось, и он на месяц отстает от своей производственной программы. 9 января Форд заявил, что в феврале будет выпускать по тысяче машин в день, в марте — по две, и затем каждый месяц выпуск будет расти на одну тысячу ежедневно. До конца года он достигнет выпуска 8.000 машин в сутки (из предыдущей таблицы видно, что это и составляет „практическую“ мощность Форда), а если понадобится, перешагнет эту цифру. Нетрудно рассчитать, что при такой программе Форд должен был достичь восьмидесятичного выпуска в сентябре месяце и, что если бы он на этом пределе остановился — построить за 1928 г. 1.810—1.815 тыс. машин, считая и январский выпуск, если же бы он разогнал к концу года за пределы 8.000 вплоть до своей „теоретической“ мощности, Форд мог бы построить до двух миллионов машин.

Фактически Форд в середине февраля дошел только до 800 машин в сутки, а в начале марта сообщалось, что продукция достигла 1.200 машин в день. До двух тысяч он должен был дойти только к концу марта, т. е. запаздывал приблизительно на месяц. Судя по таким предзнаменованиям, Форд вряд ли выполнит всю свою программу, и даже при вполне выгодных для него одного условиях сбыта (перепроизводство же для всей автопромышленности неизбежно) вряд ли построит и 1.800 тысяч машин²⁾.

¹⁾ Производительность Виллис-Оверленд не 372 тыс., а больше; к Моргановским заводам надо прибавить еще около 10 тысяч на завод „желтых грузовиков и автомобилей“, Паккард надо считать вместе с Гудзон-Эссекс (эти компании слились). Дюрант сейчас усиливает свои заводы, и цифра 192.000, вероятно, уже отстает от реального положения.

²⁾ В объяснение задержки, фордовские директора ссылаются на необходимость переделки тормозной системы в новой модели, которая оказалась несоответствующей техническим правилам ряда американских штатов и некоторых европейских государств. Вряд ли только в этом деле. Пока что Форд теряет заказчиков (запись на новый Форд было достигла 800 тысяч), а его сбытовая сеть дезорганизуется за неподачей машин. Этим усиленно пользуется Морган, у которого дело в полном ходу.

Наоборот, Моргановские заводы пользовались медлительностью Форда и широко разворачивали производство. Основная моргановская компания — Шевролз — в прошлом году за январь—февраль построила 159 тыс. машин, в нынешнем году — 202 тыс. (на 27% больше); на март была намечена программа в 127.000, уже превышающая „практическую“ мощность завода. Хуже шел Бюик, но зато выпуск марки Оклэнд за первый квартал 1928 г. намечается в двойном против 1927 г. размере. Выпуск Кадилляка в феврале был на 44% выше всех прежних февральских рекордов. Все заводы Моргана вместе в январе 1928 г. имели оптовый сбыт на 26% больше прошлого года. Предположительная оценка суммарного производства этих заводов в 1928 г. — 2.200 тыс. штук.

Из остальных — Виллис-Оверленд, обещавший развернуть производство до 440 тыс. штук в год (15.000 в январе, 25.000 в феврале и по 40.000, начиная с марта), пока точно выполнял свою программу. Гудзон-Эссекс вместе с Паккардом за январь—февраль построили 64 тыс. машин (в полтора раза больше прошлого года), достигнув почти полной мощности и обещая на март дальнейшее расширение. Реорганизовывавшийся в 1927 г. Додж теперь пошел полным ходом и в феврале выпустил на 25% больше прошлого года. Нет известий о Крейслере (наверное, также расширяющем производство) и о Дюранте (успехи которого, может быть, слабее), но все почти остальные крупные заводы (Нэш, Студебекер, Грегем-Пэйдж, Рио и т. д.) сообщают о том, что работают полным ходом. Одним словом, в автомобильной промышленности, несмотря на разворачивающуюся общую депрессию, продлевается сейчас настоящий американский „Бум“. Этот „бум“ использует: 1) дефицит в выпуске 1927 г., получившийся вследствие ухода Форда, 2) выпуск новых моделей и разоженный январскими выставками интерес покупателей к новым машинам, 3) слабую пока работу фордовских заводов и дезорганизацию его сбытовой сети. „Бум“ носит почти организованный характер и имеет целью запустить маховое колесо американской промышленности (каковым в значительной мере является автостроение) и сдвинуть с мертвой точки всю огромную машину, изжить надвинувшийся общий кризис. Вот почему „бум“, несомненно, сознательно поддерживается Морганом. Для него это есть также и хороший способ „утопить“ главного соперника — Форда.

Однако, этот „бум“ — вещь весьма рискованная и обреченная на крушение. На три-четыре месяца перечисленных выше обстоятельств хватит для поддержания временно обостренного спроса. Но когда автоиндустрия разгонится всерьез, она должна упереться в общее расстройство рынка. Общая депрессия находится как раз в середине своего развертывания, и „маховое колесо“ стали заводить слишком рано. Почти все отрасли промышленности, кроме автомобильной и стальной, находятся в состоянии глубокого упадка. Безработица очень велика. Положение фермеров небластящее: цены на пшеницу низки. Массовый покупатель машин не в состоянии брать на себя новые обязательства по покупке в рассрочку: он еле справляется и со старыми. А „бум“ рассчитывает именно на массового покупателя



Автомобильный затор на площади американского города

К этому присоединяются еще два обстоятельства. Во-первых, выпуск новых особенно усовершенствованных моделей обесценил в небывалом масштабе все прежние модели, вплоть до выпусков 1927 г. Считается, что $4\frac{1}{2}$ миллиона машин новой постройки упали до $\frac{1}{2}$ и $\frac{1}{4}$ прежней цены. Возникают всякие проекты, как с ним разделаться; вопрос об организации торговли поддержанными машинами сразу принял серьезный характер. Заводчики рассуждают о премиях за уничтожение (1) старых автомобилей владельцами. Ясно, что все эти старые (но лучших марок) машины начнут спускаться в потребительские „низы“ — и чем дальше, тем больше — затруднять сбыт массовых новых автомобилей.

Во-вторых, сильно пониженные цены, повидимому, в дальнейшем ходе борьбы будут снижены еще больше. Не так давно один из фордовских директоров интервьюировался на тему о том, дает ли фордовская машина прибыль при нынешней ее цене. Ответ был тот, что сейчас Форд определенно работает в убыток и что вопрос о прибыли есть вопрос о дальнейшем расширении производства. Позже прибыль появится. Можно почти наверное сказать, что если произойдут дальнейшие общие снижения цен, а сбыт начнет задерживаться, целый ряд американских заводов начнет терпеть финансовый кризис. Неизбежным последствием будут крахи и крушение несвоевременно затеянного „бума“.

Вот почему мы думаем, что за развитием

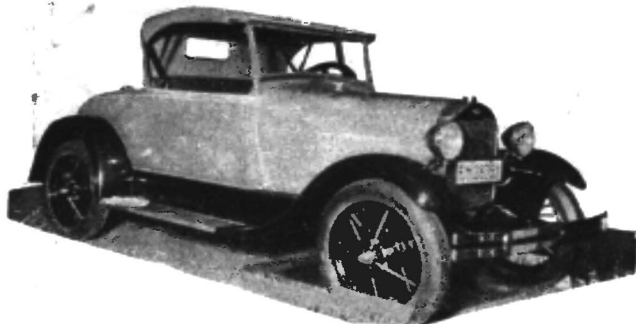
американской автоиндустрии сейчас можно следить буквально с часами в руке, ожидая в каждый момент резкого перелома. Расширение экспорта в необходимом по обстоятельствам дела масштабе — невероятно. Внутренний же рынок рано или поздно должен дать резкую реакцию.

Из этого ясно, какие благоприятные перспективы разворачиваются для импорта американских машин в СССР, поскольку мы в течение ближайшего времени должны будем ввозить машины в целях автомобилизации страны. Наши импортные органы о ввозе машин вообще почти не хотят думать. Между тем, об этом теперь надо думать весьма усиленно, т. к. иначе мы прозеваем исключительно благоприятный момент. В особенности же надо подумать о ввозе к нам поддержанных машин, торговлю которыми ныне хотят в Америке поставить на основе института профессиональных оценщиков и предоставления гарантий за удовлетворительность машины. Скупить массу машин по дешевой цене за сравнительно небольшую валовую сумму сейчас вполне возможно, и это должно бы стать боевой задачей наших органов, ведающих импортом. Нечего и говорить о том, какой успех подобная операция будет иметь среди десятков тысяч граждан СССР, желающих практически осуществлять автомобилизацию страны.

Н. Осинский

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ФОРДА

ВЫПУЩЕННЫЙ в конце прошлого года новый тип автомобиля Форда — модель А, которую с нетерпением ждали в Европе, резко отличается от строившегося в течение более чем 20 лет типа Т.



Новая открытая двухместная машина Форда

Основными чертами нового Форда являются следующие: литраж двигателя увеличен с 2,9 до 3,28 литра. Одновременным увеличением нормального числа оборотов с 1.600 до 2.200 в минуту, максимальная тормозная мощность доведена до 40 л. с. Это позволяет новому Форду развивать скорость до 105 километров в час. При испытаниях в особо благоприятных дорожных условиях эта скорость была даже повышена.

При этом новый Форд весьма „приемист“, т.е. позволяет быстро увеличивать скорость движения — качество очень ценное, особенно в условиях городской езды. На разгон Форда со скорости 8 км в час до 40 км в час требуется всего 8,5 секунды.

Смазка двигателя комбинированная: насосом и разбрызгиванием, что дает безусловное преимущество перед старой системой одним разбрызгиванием. Охлаждение двигателя улучшено введением насоса для воды и увеличением размеров радиатора.

Сцепление — сухими дисками. Всего дисков 9, из них 4 — ведущих и 5 — ведомых.

Вместо ранее применявшейся планетарной коробки скоростей с двумя скоростями, новая модель Форда имеет нормальную трехскоростную коробку со скользящими каретками.

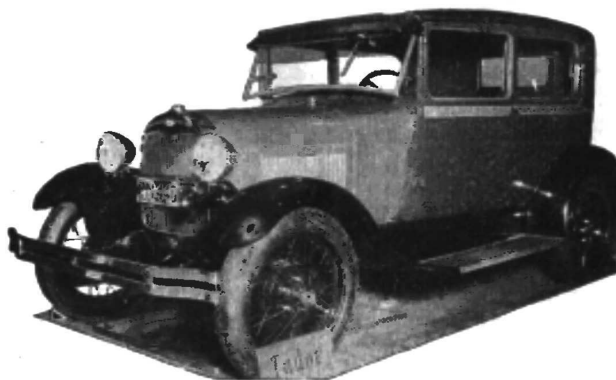
Для обеспечения совершенно спокойного хода мотора, без всякой вибрации вала, коленчатый вал — большего поперечного сечения и массивнее, чем в прежней модели. Поршни применены алюминиевые, и вал тщательно уравновешен.

Подвеска осуществлена двумя полуэллиптическими поперечными рессорами примерно того же типа, что и на старой модели Т. Этот тип, по мнению Форда, является наилучшим.

Автомобиль имеет на всех четырех колесах механические тормоза специальной конструкции Форда, с раздвижными колодками. Они снабжены автоматическим уравниателем усилий. Действуют тормоза и от ручного рычага, и от ножной педали. Общая поверхность трения тормозных накладок составляет 1.084 см².

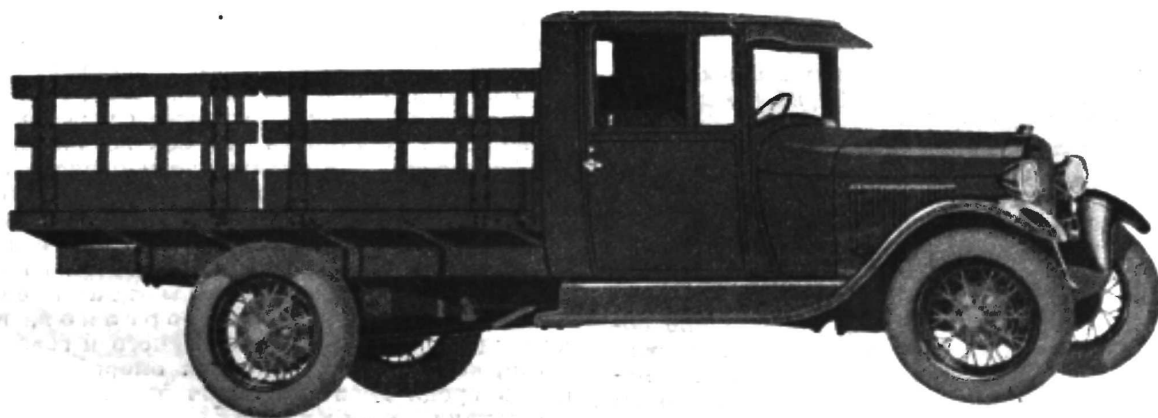
Расход топлива в новой модели значительно снижен, достигая уровня наиболее экономичных европейских машин.

Несмотря на значительное улучшение качеств, стоимость нового Форда поднялась весьма незначительно. Стоимость шасси новой легкой модели франко-завод — 325 долларов, при



Четырехместная закрытая машина Форда

цене старой модели — 300 долларов. Стоимость закрытой машины новой модели — 495 долларов, а открытой двухместной дорожной машины — 385 долларов. Цена шасси грузо-



Новая грузовая машина Форда