

ЧЭНЬ БИН

аспирант кафедры теории общественного развития стран Азии и Африки восточного факультета, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Российская Федерация)
chengbingchina2008@rambler.ru

СОВЕТСКАЯ ПОМОЩЬ КИТАЮ В 1950-Х ГОДАХ: СОЗДАНИЕ ЧАНЧУНЬСКОГО АВТОЗАВОДА

Чанчуньский автозавод № 1 известен как колыбель автомобильной промышленности Китая. Это первый автозавод в Китайской Народной Республике. К его строительству было привлечено 26 советских проектных организаций и около 200 советских заводов и фабрик. Специалисты из СССР участвовали во всем процессе создания автозавода: они выбрали площадки для завода, спроектировали все основные объекты. Советский Союз передал необходимые производственные технологии, современное оборудование и т. д. В командировку в КНР были направлены около 200 высококвалифицированных специалистов Московского автозавода имени Сталина. Сегодня созданная на базе «Автозавода № 1» компания FAW (First Automotive Works) является крупнейшей в Китае промышленной группой по выпуску автомобилей и другой техники. В статье приводятся сведения из китайских источников, воспоминаний участников событий, акцентируется внимание на роли советских специалистов в строительстве одного из крупнейших промышленных предприятий Северо-Востока Китая. Даётся комплексная оценка значимости советской помощи развивающимся странам на примере Китая. Приводятся конкретные примеры и результаты работы советских специалистов на строительстве завода в Чанчуне, и таким образом демонстрируются значение внесенного СССР вклада в промышленное развитие современного Китая и укрепление позиций Советского Союза на международной арене.

Ключевые слова: Чанчунь, автомобилестроение, промышленное развитие КНР, советская помощь, советско-китайские отношения

Тема советской помощи странам социалистического лагеря весьма интересна и актуальна. Она вновь находит свое отражение в современной исторической науке. После окончания Второй мировой войны произошли значительные сдвиги в мировой геополитике. Сформировались два противостоящих друг другу международных политических блока, в одном из которых ведущую роль играл Советский Союз. Под его эгидой развивающиеся страны мира, а также бывшие колонии получали не только финансовую помощь – советские специалисты самых разных направлений осуществляли консультационную и практическую деятельность. В первую очередь это касается проектов по развитию, а в большинстве случаев – становлению промышленного производства в этих странах. Свою помощь СССР предоставлял в самых различных сферах: при участии и активной помощи советских инженеров и рабочих появились авиационная, металлургическая, автомобилестроительная, легкая промышленность в целом ряде государств Азии и Африки. Одной из таких стран стала Китайская Народная Республика, а строительство первого автомобильного завода в городе Чанчунь – ярчайший пример такой помощи Советского Союза соратникам по социалистическому блоку.

В 1950-х годах было опубликовано много работ, посвященных советской помощи Китаю. Однако в последующие годы (1970–1980) эта тема не пользовалась особой популярностью. Лишь в последние десятилетия историки в своих исследованиях начинают вновь обращаться к подобным сюжетам [3]. Публикуются источники¹, появляются работы, посвященные самым разным сторонам советско-китайского сотрудничества в те годы, в том числе и абсолютно не исследованным в предшествующие периоды². Все это говорит о необходимости заново осмыслить историческое значение той поддержки, которая была оказана Советским Союзом Китайской Народной Республике.

После образования КНР (1949) Советский Союз отправил в Китай тысячи высококвалифицированных рабочих для оказания помощи в восстановлении разрушенной в годы войны экономики. В общей сложности было отправлено более 20 тыс. советских специалистов, которые внесли весомый вклад в строительство экономики КНР. Китай начал реализацию 156 проектов в оборонной промышленности, авиации, судостроении, металлургии, машиностроении, энергетике, электротехнической, химической и легкой промышленности, фармацевтике и дру-

гих областях, что заложило прочный фундамент развития современной промышленности КНР³. В промышленном производстве использовалось передовое советское оборудование, применялись современные технологии, при активной помощи советских специалистов были подготовлены инженерно-технический персонал и высококвалифицированные рабочие. В те годы руководителем многотысячной группы советских специалистов в Китае был Иван Васильевич Архипов⁴. За восемь лет работы в КНР он участвовал в осуществлении многочисленных проектов в сфере развития китайской промышленности и экономики, которые осуществлялись специалистами из СССР.

Бескорыстная помощь Китаю со стороны Советского Союза была наглядно продемонстрирована в процессе создания в Чанчуне Автомобильного завода № 1. Это был первый автозавод в Китайской Народной Республике, который заложил основной фундамент автомобилестроения в Китае.

14 февраля 1950 года был подписан Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи между СССР и КНР [2]. Последовали и другие договоры, касавшиеся проектирования и строительства Автомобильного завода. Годовой выпуск автомобилей должен был составить 30000 штук [5: 348–349]. 13 ноября 1951 года было подписано соглашение о строительстве завода между Министерством тяжелой промышленности КНР и Министерством автомобильной и тракторной промышленности СССР [5: 349–351]. Мэн Шаонун, начальник группы подготовки китайской автомобильной промышленности, вспоминает, что именно с этого момента началась стадия подготовки нового автозавода [11: 4]. Предварительно выбрали северо-восточный город Чанчунь как место размещения будущего автозавода. 10 февраля 1951 года Мэн Шаонун приехал в Чанчунь. Территория с западной стороны станции Мэнцзятунь в годы японской оккупации использовалась Квантунской армией, и многое из необходимой инфраструктуры сохранилось. В итоге окончательный выбор территории для строительства был сделан на основании плана, представленного советскими специалистами.

После окончательного определения места возведения завода началось строительство инфраструктуры. В ноябре 1951 года после подписания Соглашения о проектировании советский Государственный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ) мобилизовал свыше ста специалистов, которые начали предварительное техническое проектирование автозавода, завершившееся 23 января 1953 года. Документы были отправлены в Пекин. В марте того же года Финансово-экономический комитет Госсовета КНР утвердил предварительное проек-

тирование, и техническая документация начала поступать на автозавод с 1952 года и до декабря 1954 года была почти полностью получена. Помимо Московского автомобильного завода имени Сталина, еще 25 организаций СССР участвовали в проектировании и строительстве Чанчуньского автозавода.

В начале 1953 года Мэн Шаонун вернулся из Москвы и привез важные предложения советской стороны: увеличить годовую производственную мощность, чтобы обеспечить выпуск трехсот тысяч грузовиков в год; подготовить условия для увеличения производства вдвое на будущее; увеличить финансирование на сумму семьдесят миллионов юаней; срок строительства сократить с четырех лет до трех. Мэн Шаонун также привез график строительства на три года.

Уже 27 мая 1953 года доклад, содержащий предложения, скорректированные в Министерстве тяжелой промышленности, был подан в ЦК КПК. Представленный доклад обсуждался на заседании Политбюро, где выступали Мао Цзэдун, Лю Шаоци, Чжоу Эньлай, Чжу Дэ, Дэн Сяопин.

9 июня 1953 года председатель Центрально-го народного правительства КНР Мао Цзэдун подписал Директиву об ускоренном трехлетнем строительстве Чанчуньского автозавода. ЦК КПК уведомил всех о необходимости максимальной поддержки соответствующих органов в деле строительства, чтобы завершить проект в течение трех лет [5: 347–348]. В конце июня 1953 года, заслушав доклад Премьера Госсовета КНР Чжоу Эньлай о начале работ по строительству автозавода, Мао Цзэдун оставил каллиграфическую надпись на камне, который предстояло заложить в фундамент завода: «Посвящена закладке фундамента Первого автомобильного завода». Таким образом, было закреплено официальное название завода, а до этого он имел лишь номер – «652» (сейчас он известен как Чанчуньский автомобильный завод № 1).

15 июля 1953 года состоялась церемония закладки автозавода. Представитель торговой делегации СССР Соловьев и главный советский специалист Сигачев присутствовали на церемонии, где выступил министр Первого министерства машиностроения КНР Хуан Цзин⁵.

Строительство автозавода шло при поддержке всей страны. Десятки тысяч добровольцев участвовали в его строительстве, в том числе группы студентов, госслужащие, военные и т. д. Министерство связи открыло горячую линию с Москвой для обеспечения бесперебойной связи. Министерство иностранных дел добавило четырех специальных курьеров для передачи материалов автозаводу. Благодаря успешной агитации и информированию из всех точек страны поступали денежные переводы на строительство, отправляемые простыми гражданами КНР.

В первой половине 1955 года большая часть проекта была практически завершена. За три недели до назначенного срока – 13 июля 1956 года – первый китайский грузовик «Цзефан» («Освобождение») сошел с конвейера. 14 октября 1956 года государственная приемная комиссия подписала заключение о качественном завершении строительства автозавода. А 15 октября 1956 года в КНР был официально открыт «Автомобильный завод № 1».

В тогдашнем Китае, когда все нуждалось в возрождении, строительство за три года полноценного автомобильного завода, каких в Китае никогда не строили, можно без преувеличения назвать подвигом. Кроме государственного обеспечения и поддержки народа всей страны, без помощи со стороны СССР создание автозавода не было бы возможным. Все чертежи и все технические данные предоставлялись советской стороной и уже с переводом на китайский язык. Из 22524 нестандартных инструментов 11941 были сделаны в СССР и представляли собой самые новые модели [5: 355]. Там же было спроектировано и изготовлено 3736 единиц различных приспособлений, 236 кузнечных штампов, 6787 наименований специального инструмента. Специалисты из Москвы возвели в Чанчуне теплэлектроцентраль, автоматическую телефонную станцию и многое другое. В 1953 году на МосЗиСе было создано специальное управление АЗ-1 (Автомобильный завод № 1) под руководством инженера П. А. Цветкова⁶. Оно и возглавило проектные работы по Чанчуньскому автозаводу. Был составлен генеральный план завода в целом и его отдельных корпусов. Кроме того, на МосЗиСе специально был построен цех пролетом до 36 метров для испытания станков. Все оборудование для Чанчуньского автозавода проходило здесь окончательные испытания и только потом отправлялось в Китай.

Группу советских специалистов в Чанчуне возглавлял инженер Б. И. Сычев. Непосредственно запуском завода руководил начальник производства Московского автозавода А. В. Кузнецов. Согласно имеющимся документам, во время строительства автозавода советские специалисты дали 19903 письменные и устные рекомендации [5: 257–258]. Они касались как основных аспектов строительства, инфраструктуры, капитального строительства, монтажных работ, так и качества продукции, безопасности производства, экономии и т. д.

Рошин⁷ – специалист по металлоконструкциям, днем занимался пусконаладочными работами, а вечером писал лекции для китайских коллег, чтобы передать им собственные опыт и знания. Специалист по энергетическим системам – Гилев, много лет проработавший на МосЗиСе, стал первым из четырех советских специалистов, приехавших в Китай. И почти

последним он покинул китайский автозавод. Ему трижды продлевали срок договора для работы в Китае, и он проработал на заводе 1240 дней, внеся большой вклад в создание первого китайского автозавода.

По плану надо было сначала построить тепловую электростанцию для обеспечения строительства в зимний период, но из-за непогоды строительство затянулось. График был нарушен, и угрожал простой строительства в зимний период. Чтобы решить эту проблему, на основе многолетней практики Гилев предложил директору Жао Биню⁸ смелый вариант решения этой проблемы: для снабжения теплом временно использовать локомотивы. Его предложение было принято, и Шэньянское железнодорожное управление предоставило 10 локомотивов и 60 котельщиков паровоза. Производственная работа продолжалась по плану. Помимо помощи в решении важных технических вопросов, деятельность Гилева нашла отражение в повседневной производственной работе. Он не только передавал знания, но также обращал внимание китайских коллег на отношение к работе [10: 8]. Про Гилева сохранилось немало воспоминаний его китайских коллег. Во второй половине 1956 года перед отъездом в СССР он очень тщательно искал кандидата на должность главного энергетика вместо себя. Через главного инженера Го Ли он рекомендовал кандидатуру Цзян Цзэминя⁹. Руководители одобрили его предложение. В 1958 году Цзян Цзэминь был назначен заместителем директора по энергетике и работал как главный энергетик всего завода. А через 35 лет Цзян Цзэминь стал главой всей страны.

Советские специалисты принесли с собой на автозавод не только технологию, но и опыт управления. Они приехали в Китай «преподавать», а китайские сотрудники поехали в СССР «учиться». Чэн Цзутао (один из основателей автозавода) вспоминал, что, когда еще только велись проектные работы, советская сторона уже начала рассматривать вопросы подготовки китайских специалистов и технических работников.

Тогдашний директор МосЗиСа А. Г. Крылов¹⁰ и заместитель главного инженера объекта Чанчуньского автозавода Бойко советовали:

В Китае впервые строится такой большой завод. Для того, чтобы обеспечить дальнейшие производственные работы, вы должны отправить к нам своих сотрудников на практику [4: 70].

Чэн Цзутао немедленно передал предложение советской стороны китайским руководителям. Была организована группа практикантов из 518 человек. С февраля 1953 по 1956 год в СССР в общей сложности были отправлены 539 китайских стажеров, ставших основными кадрами в этапе введения в строй Чанчуньского автозавода [4: 71].

Чэнь Цзутао много вспоминал о времени, когда китайские сотрудники проходили практику в МосЗиС:

Я был помощником главного технолога П. А. Цветкова. Он был очень ответственным человеком и обучал меня с огромным терпением. И я постепенно понимал весь производственный процесс создания автомобилей и их проектирования [4: 72–73].

Пань Чэнле – ныне авторитетный профессор по менеджменту, проходил практику под руководством заместителя начальника диспетчерского отделения А. А. Кадырова. Он считал, что координация производственной работы всего завода должно основываться на календарном плане производственных операций, который должен быть тщательно разработан. В течение полугода они обходили весь завод. В каждом цехе Кадыров объяснял, что тут производится, какая технология применяется, как организовано производство. После годичной практики Пань Чэнле вернулся к себе на родной завод, перевел полученные знания на китайский язык и читал лекции для сотрудников.

Следует также отметить, что МосЗиС разработал для Чанчуньского автозавода План организации производства, состоявший из 62 частей и ставший основой для создания системы управления заводом. План включал в себя установление системы, определение обязанностей, нормативы и институциональные параметры. Советская система управления крупными промышленными предприятиями была полностью принята китайскими коллегами.

МосЗиС дал им возможность непосредственно участвовать в проектировочной работе. Как вспоминает Ли Чуаньцзо:

Чанчуньский автозавод был спроектирован на МосЗиС по образцу самого автозавода МосЗиС. Последний этап нашей практики состоял в участии в реальном проектировании Чанчуньского автозавода [7: 29].

Все это создавало очень благоприятные условия для подготовки квалифицированных кадров и было важной причиной того, что в конечном счете Чанчуньский автозавод был построен в запланированные сроки.

По возвращении из Москвы Ли Хуйминь, впоследствии ставший заместителем директора автозавода № 2, говорил:

...во время строительства автозавода № 2 я использовал те знания, которые освоил на практике в СССР, и опыт, который получил в работе на автозаводе № 1. Конечно, я постоянно улучшал знания, но именно тот период заложил фундамент моего дела, которому я посвятил всю свою жизнь [7: 119].

Главный инженер кузнецкого завода У Тинсун писал в своих мемуарах:

Позднее я участвовал в разработке и конструировании кузнецких изделий для своих автомобильных моде-

лей. Все это благодаря моим двум советским учителям и наставникам [7: 119].

Почти каждый стажер вспоминал свою практику, прошедшую в СССР, с подобными нежными чувствами. Особо хочется отметить, что среди этих китайских специалистов были и будущие руководители Китайской Народной Республики – Цзян Цзэминь (председатель КНР с 1993 по 2003 год) и Ли Ланьцин (первый вице-премьер Государственного совета КНР с 1998 по 2003 год). Это еще один важный результат годичной практики в СССР.

На заводе давно уже не выпускают прежний грузовик «Цзэфан». Сегодня созданная на базе «Автозавода № 1» компания FAW (First Automotive Works) является крупнейшей в Китае промышленной группой по выпуску автомобилей и другой техники. Современные китайские специалисты утверждают, что «без помощи Советского Союза не было бы Чанчуньского автозавода, и никто не может отрицать этот исторический факт»¹¹.

Помимо автозавода в Чанчуне, остальные 156 объектов, спроектированных при помощи СССР, были сооружены в 17 провинциях Китая. Эти проекты заложили фундамент индустриализации в новом Китае, а построенные в эти годы предприятия сыграли важнейшую роль в становлении ключевых отраслей тяжелой промышленности.

С 1978 года Китай приступил к проведению реформ и политики открытости, отказавшись от плановой системы и создав систему рыночной экономики, что в первую очередь сказалось на государственных предприятиях, созданных с помощью СССР. Неумелая коммерческая деятельность некоторых из них стала причиной их закрытия. Благодаря акционированию ряд предприятий получил новые возможности развития. Следует отметить, что по мере углубления партнерских отношений стратегического взаимодействия Китай и Россия восстанавливают связи между предприятиями двух стран.

Наложенное в первые годы существования Китайской Народной Республики сотрудничество с Россией продолжается и в XXI веке. Реализуются новые проекты в торгово-экономической сфере, выгодные для обеих стран. Тем не менее именно в 1950-х годах, когда связи между двумя странами только устанавливались, можно отметить особую эффективность и самоотдачу советских и китайских специалистов, чьи совместные усилия были направлены на строительство новых социальных отношений в своих странах, на улучшение материальной базы, развитие промышленности и производства в различных сферах. Пример Чанчуньского автозавода – один из многих подобных примеров, красноречиво демонстрирует серьезность и продуманность подхода к осуществлению заявленных планов. Советские

специалисты не только обеспечили китайских строителей коммунизма проектной документацией для строительства автомобильного завода, но также осуществили рекогносцировку местности для размещения будущего предприятия, обеспечили развитие инфраструктуры в районе завода, составили план строительства, предоставили несколько тысяч квалифицированных рабочих на стройку. Кроме этого, когда автозавод уже был построен, практически все аспекты его работы находились на первых порах под контролем советских специалистов: происходил обмен кадрами, обучение китайских рабочих и руково-

дителей велось как в СССР, так и на месте – в Чанчуне. Именно благодаря этой неоценимой по масштабам, всесторонней вовлеченности профессиональных инженеров и рабочих из Советского Союза был заложен фундамент промышленности современного Китая. Более 75 % оборудования, отвечающего стандартам 1950-х годов, было поставлено из СССР [1: 326–348]. Благодаря самоотверженному и бескорыстному труду простых людей как в Китае, так и в СССР в кратчайшие сроки были построены грандиозные заводы и фабрики, и по сей день составляющие основу производства в наших странах.

ПРИМЕЧАНИЯ

- 1 Например: Китайская Народная Республика в 1950-е годы: Сборник документов: В 2 т. / Под ред. В. С. Мясникова. Т. 2: Друг и союзник нового Китая. Сост.: Е. Р. Курапова, В. С. Мясников, А. А. Чернобаев. М.: Памятники исторической мысли, 2010.
- 2 См., например: Антипина Г. С. «Китайская» коллекция В. И. Ермакова в Гербарии ПетрГУ // Ученые записки Петриводского государственного университета. 2017. № 2 (163). С. 7–15.
- 3 По сведениям, приведенным в статье М. А. Александровой, таких проектов было гораздо больше 156 [1: 330].
- 4 Архипов Иван Васильевич (1907–1998) – советский государственный деятель. Первый заместитель Председателя Совета Министров СССР (1980–1986). Депутат Совета Национальностей Верховного Совета СССР 9–11-го созывов. Член ЦК КПСС (1976–1989). Герой Социалистического Труда (1977). В 1950-х годах был Советником Посольства СССР в КНР, курировал работу советских специалистов в Китае. Его официальный визит в КНР и встречи с китайскими руководителями в 1984 году стали важной вехой в процессе нормализации отношений между двумя странами.
- 5 Хуан Цзин, первое имя – Юй Цзивэй. В 1932 году вступил в КПК. В 1935 году поступил в Пекинский университет, где вскоре вместе с Яо Илином возглавил студенческие выступления 9 декабря. Затем был секретарем бюро ЦК КПК по Северокитайской равнине, входившего в состав Северного бюро, членом Народного правительства Северного Китая. После 1949 года занимал пост мэра и секретаря парткома г. Тяньцзиня, а в 1952 году был назначен министром Первого министерства машиностроения. Отец Юй Чжэншэна – нынешнего Председателя Народного Политического Консультативного Совета Китая (НПКСК), члена Постоянного комитета Политбюро ЦК КПК в 2012–2017 годах.
- 6 Цветков Петр Алексеевич (1908–1989) – советский инженер-механик. В 1934 году окончил (без отрыва от производства) Московский механико-машиностроительный институт имени Баумана. С 1929 года работал на заводе ЗИС (ЗИЛ): рабочий, мастер, начальник цеха, главный технолог, главный инженер проектного управления. В 1939 году на два года ездил на стажировку в США. Был главным инженером проектирования завода КАМАЗ, за что награжден орденом Ленина. В 1953 году возглавил созданное на МосЗиСе специальное управление АЗ-1 (Автомобильный завод № 1), занимавшееся проектными работами Чанчуньского автозавода, за что был награжден орденом КНР. После выхода на пенсию – директор заводского музея ЗИЛа.
- 7 В связи с тем, что в китайских источниках традиционно указываются только фамилии иностранцев, автору не во всех случаях удалось установить полные имена и отчества (или инициалы) советских специалистов, работавших в то время в Чанчуне.
- 8 Жао Бинь – директор Чанчуньского автозавода с 1953 по 1960 год.
- 9 Цзян Цзэминь – Генеральный секретарь ЦК КПК с 1989 по 2002 год, Председатель КНР с 1993 по 2003 год, Председатель Центрального военного совета КНР с 1990 по 2005 год.
- 10 Крылов Алексей Георгиевич – советский партийный и хозяйственный деятель. В 1952–1953 годах заместитель министра автотракторной промышленности СССР. В 1954–1963 годах – директор Московского автомобильного завода им. Сталина. Член ЦК КПСС (1961–1966).
- 11 Хань Юйлинь. Записать и сохранить историю // Цичэ шанье пинлунь. 2009. № 12. (на кит. яз.).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Александрова М. А. Экономика Северо-Восточного Китая и советская помощь 50-х годов XX века // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XVIII. Отв. ред.-сост. Е. И. Сафонова. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 326–348.
2. Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Народной Республикой // Образование Китайской Народной Республики. Документы и материалы. М.: Госполитиздат, 1950. С. 111–114.
3. Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / Под ред. А. В. Лукина. М.: Весь Мир, 2013. 704 с.
4. 陈祖涛口述, 欧阳敏撰写: 《我的汽车生涯》。北京: 人民出版社, 1997. 352页。[Чэнь Цзутао (устное изложение), Оуян Минь (составитель). Моя автомобильная жизнь. Пекин, 1997. 352 с.].
5. 《第一汽车制造厂志 (1950–1986)》第一卷下册。长春: 吉林科学技术出版社, 1991. 422页。[Летописи развития Первого автозавода (1950–1986 гг.). Чанчунь, 1991. Т. 1. Ч. 2. 422 с.].
6. 董志凯, 吴江: 《新中国工业的奠基石 – 156项建设研究》。广州: 广东经济出版社, 2004. 711页。[Дун Чжикай, У Цзян. Исследования строительства 156 объектов, как краеугольного камня новой китайской промышленности]. Гуанчжоу, 2004. 711 с.].
7. 中国第一汽车集团公司编: 《风华正茂的岁月: 在莫斯科李哈乔夫汽车厂实习的日子》。北京: 人民出版社, 2002. 513页。[В годы расцвета молодости – стажировки в Заводе имени Лихачева / Под ред. Китайского первого автомобильного завода. Пекин, 2002. 513 с.].

8. 《1949–1952 中华人民共和国经济档案资料选编》。北京: 中国物资出版社, 1996. 993 页。 [Отдельный экономический архив КНР за 1949–1952. Т. «Инвестиции в инфраструктуру и строительство». Пекин, 1996. 993 с.].
9. 《周恩来外交活动大事记: 1949–1975》。北京: 世界知识出版社, 1993. 587 页。 [Записки о дипломатической деятельности Чжоу Эньлая (1945–1975 гг.). Пекин, 1993. 587 с.].
10. 刘人伟: 《永恒的记忆——苏联专家基列夫的中国情结》。北京: 世界知识出版社, 2010, 262 页。 [Лю Жэнъвэй. Вечная память – Любовь к Китаю: Воспоминания о советском специалисте Гилеве. Пекин, 2010. 262 с.].
11. 全国政协文史和学习委员会编: 《一汽创建发展历程》。北京: 中国文史出版社, 2007. 751 页。 [Создание и развитие Первого автозавода / Под ред. комитета НПКСК по изучению литературы и истории. Пекин, 2007. 751 с.].

Cheng Bing, Saint Petersburg State University (St. Petersburg, Russian Federation)

SOVIET UNION'S AID TO CHINA IN 1950S: CONSTRUCTION OF THE CHANGCHUN AUTOMOBILE PLANT

Changchun Automobile Plant No. 1 is known as the cradle of China's automobile industry. It was the first automobile plant in the People's Republic of China. The plant became the foundation for the car industry in the country. The scope of the work was so big that 26 Soviet design organizations and about 200 Soviet plants and factories were involved into the construction of the first car factory. Specialists from the USSR participated in the whole process of automobile plant construction. The plots for the plant were chosen, all facilities were designed, Soviet production technologies together with modern equipment were transferred. About 200 highly qualified specialists of the Moscow Automobile Plant named after Stalin were sent on a business trip to China. Today, FAW (First Automotive Works), established on the basis of the "Auto Plant No 1", is the largest industrial group in China for the production of cars and other equipment. The research is based on the information obtained from Chinese sources and memories of the participants of the events. The article is focused on the role played by the individuals in the construction of one of the largest industrial enterprises of the Northeast of China.

Key words: Changchun, automobile industry, industrial development of the PRC, Soviet aid, Soviet-Chinese relations

REFERENCES

1. Aleksandrova M. A. The economy of Northeast China and the Soviet aid in the 1950s. *China in world and regional politics. History and modernity*. Issue XVIII. Ed. by E. I. Saffronova. Moscow, 2013. P. 326–348. (In Russ.)
2. Treaty of Friendship, Alliance and Mutual Assistance between the Union of Soviet Socialist Republics and the People's Republic of China. *Education of the People's Republic of China. Documents and materials*. Moscow, 1950. P. 111–114. (In Russ.)
3. Russia and China: four centuries of interaction. The history, current state and prospects of development of Russian-Chinese relations. Ed. by A. V. Lukin. Moscow, 2013. 704 p. (In Russ.)
4. 陈祖涛口述, 欧阳敏撰写: 《我的汽车生涯》。北京: 人民出版社, 1997. 352页。 [Chen Zutao, Ouyang Min. My automobile life. Beijing, 1997. 352 p.].
5. 《第一汽车制造厂志 (1950–1986)》第一卷下册。长春: 吉林科学技术出版社, 1991. 422页。 [Chronicles of development of Automobile Plant № 1 (1950–1986). Changchun, 1991. 422 p.].
6. 董志凯, 吴江: 《新中国工业的奠基石 – 156项建设研究》。广州: 广东经济出版社, 2004. 711 页。 [Dong Zhikai, Wu Jiang. Studies of the construction of 156 objects, as the cornerstone of the new Chinese industry. Guangzhou, 2004. 711 p.].
7. 中国第一汽车集团公司编: 《风华正茂的岁月: 在莫斯科李哈乔夫汽车厂实习的日子》。北京: 人民出版社, 2002. 513 页。 [In the heyday of youth – internships in the Likhachev Plant. Beijing, 2002. 513 p.].
8. 《1949–1952 中华人民共和国经济档案资料选编》。北京: 中国物资出版社, 1996. 993 页。 [A separate economic archive of the PRC for 1949–1952. Vol. "Investments in infrastructure and construction". Beijing, 1996. 993 p.].
9. 《周恩来外交活动大事记: 1949–1975》。北京: 世界知识出版社, 1993. 587 页。 [Notes on the diplomatic activities in 1945–1975. Beijing, 1993. 587 p.].
10. 刘人伟: 《永恒的记忆——苏联专家基列夫的中国情结》。北京: 世界知识出版社, 2010, 262 页。 [Everlasting memory – Love for China. Memories of soviet engineer Gilev. Beijing, 2010. 262 p.].
11. 全国政协文史和学习委员会编: 《一汽创建发展历程》。北京: 中国文史出版社, 2007. 751 页。 [Creation and development of Automobile Plant № 1. Beijing, 2007. 751 p.].

Поступила в редакцию 25.12.2017