
Финансовые взаимоотношения авиационной промышленности и военного ведомства в 1945–1950 гг.

Михаил Мухин

The financial relationships between the aviation industry and the Ministry of Armed Forces in 1945–1950

Mikhail Mukhin

(Institute of Russian History, Russian Academy of Sciences, Moscow)

В научных работах, а в особенности в околоисторической публицистике, нередко можно встретить мнение, что в советской плановой экономике вопросы стоимости и цен решались сугубо произвольными резолюциями высших партийных инстанций, а деньги вообще не играли существенной роли в определении эффективности работы предприятия и отрасли в целом. Между тем анализ документов показывает, что плановая экономика вовсе не отвергала денежный инструментарий, характерный для экономики рыночной, а такие дефиниции, как «себестоимость», «рентабельность», «прибыль» и т.п., активно фигурировали в делопроизводстве. Причём речь шла не о бутафории, а о реальной межведомственной борьбе вокруг связанных с ними сюжетов. Как и всякая продукция, военная техника тоже оценивалась критериями себестоимости и отпускной цены, военные предприятия должны были выполнять план по труду и фонду заработной платы, оставаясь при этом «рентабельными» в той степени, в которой это понятие понималось в рамках плановой экономики.

Вопрос о финансовых взаимоотношениях отраслей «оборонки» с основным заказчиком — военным ведомством, очень обширен, и при этом сравнительно мало освещён в отечественной, и в зарубежной историографии¹. Позволю себе сосредоточиться лишь на одном аспекте этой проблемы — взаимоотношениях армейского руководства и авиапромышленности в первое послевоенное пятилетие. Тогда авиапром, с одной стороны, должен был решать задачи по разработке и освоению в серийном производстве качественно новой для него авиатехники (цельнометаллические самолёты с реактивными двигателями), а с другой — находился в процессе послевоенной реконверсии. Сочетание этих обстоятельств придаёт истории финансовых споров между индустрией и военными особое значение, позволяя анализировать процессы согласования интересов двух ведомств в достаточно специфичной обстановке.

* * *

Сразу после войны встал вопрос о качественном обновлении авиапарка ВВС, поэтому послевоенные месяцы характеризовались достаточно резким изменением ассортимента производимой тем или иным авиазаводом продукции, в связи

© 2018 г. М.Ю. Мухин

¹ Историографический обзор этого сюжета см.: Мухин М.Ю. Финансовые взаимоотношения советских ВВС и наркомата авиационной промышленности СССР в 1941–1945 гг. // Российская история. 2015. № 1. С. 46–53.

с этим зачастую уверенно говорить о динамике отпускных цен не представляется возможным. Тем не менее, опираясь на случаи, когда продукция оставалась в основном неизменной², можно сказать, что к середине 1946 г. отпускные цены на авиапродукцию по сравнению с первой половиной 1945 г. несколько выросли.

Таблица 1

Динамика отпускных цен на авиапродукцию

Тип техники	№ завода	Отпускная цена на I кв. 1945 г.	Отпускная цена на II кв. 1945 г.	Отпускная цена на II кв. 1946 г.
Ла-7 (АШ-82ФН)	21	125	120	180
	381	195	180	
	99	310	310	
Як-3 (ВК-105ПФ)	31	230	200	
Як-3 (ВК-107А)	31			250
	82	200		
Як-9 (ВК-107А)	82		185	
Як-3 (ВК-107А)	31		250	250
	153	135		
Як-9 (ВК-107А)	153		135	200
Як-3 (ВК-107А)	166	142		
Як-9 (ВК-107А)	166		138	
Ту-2 (2АШ-82ФН)	23	590	570	
Ил-10 (АМ-42)	1	275	172	
	18	275	172	
По-2 (М-11Д)	494	41		
	471	41		
	464		44.5	
Як-10/М-11Д	464			150
Ще-2 (2М-11Д)	47	185	180	180
АШ-82ФН	29	90		
АМ-42	24	100		
ВК-107А	26		86	86

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 2941, л. 83–84.; д. 2973, л. 22, 29–30; д. 2986, л. 44.

Эти цены согласовывались планово-экономическим отделом (ПЭО) Наркомата/Министерства авиапромышленности или соответствующего главка³ с финансовым отделом (ФО) ВВС⁴.

Строго говоря, на тот период было бы естественным ожидать обратного процесса – снижения отпускных цен. По опыту войны можно было рассчитывать, что наиболее высокая себестоимость – а значит и отпускная цена – будет установлена

² Следует учитывать, что в конструкцию самолёта или авиадвигателя могли вноситься подчас весьма существенные изменения, влиявшие на его себестоимость и/или отпускную цену в сторону повышения. При этом индекс данного изделия оставался неизменным.

³ РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3253, л. 9.

⁴ Там же, д. 2986, л. 20, 28.

при освоении новой модели в производстве. Однако, как видно из таблицы, новые типы авиатехники в серию практически не принимались, а отпускные цены на отработанные модели техники росли. Очевидно, либо возрастала стоимость самолётов за счёт внедрения в их конструкцию различных дополнительных приборов и устройств, либо рос фонд заработной платы, ведь теперь рабочих нельзя было удержать на авиапредприятии угрозой обвинения в «трудовом дезертирстве», а материальные стимулы подразумевали дополнительные расходы.

«Судьба» новых моделей авиатехники складывалась непросто. Характерным примером урегулирования вопроса об их стоимости является сюжет о прейскуранте на турбореактивный двигатель (ТРД) ТР-1. Отпускная цена первых 10 экземпляров этого авиадвигателя была назначена в 750 тыс. руб. за штуку. Это произошло 13 мая 1946 г., но уже 4 июля дирекция завода № 45, которому был поручен заказ, потребовала увеличить цену до 1 650 тыс. руб., мотивируя это тем, что суммарные затраты на выпуск партии составят 16–17 млн руб., поэтому цена в 750 тыс. руб. для предприятия попросту убыточна. А так как никаких других заказов завод пока не получил, средств на покрытие убытков от освоения турбореактивного двигателя у него не имелось, в связи с чем вставал вопрос — из чего платить зарплату рабочим? Эти аргументы сочли достаточно убедительными и 8 октября того же года цена была повышена до 1 650 тыс., а для второго десятка — установлена на отметке 1 100 тыс. руб.⁵ Как видно из нижеследующей таблицы, жизнь подтвердила расчёты дирекции завода — реальная себестоимость первых 10 двигателей составила более 17 млн руб.

В следующем, 1947 г. борьба вокруг отпускной цены на двигатель ТР-1 между заводом и главком возобновилась. 8 февраля VIII главное управление (ГУ) Министерства авиапромышленности (МАП) окончательно отвергло претензии дирекции завода на сохранение отпускной цены в I квартале на уровне второго десятка. Причём, не оспаривая ни стоимости основных материалов, ни общей трудоёмкости изготовления мотора, главк требовал сокращения среднечасовой оплаты, а главное — резкого снижения цеховых и специальных расходов, а также резервирования на «потери от брака».

Впрочем, полученный результат также не устроил руководство главка, на который, в свою очередь, давили уже из министерства. Дело в том, что, по установленному тематическому плану, VII ГУ, занимавшееся опытным самолётостроением, нуждалось в 40 моторах ТР-1, которые должен был обеспечить завод № 45, входивший в VIII ГУ (опытное моторостроение). При отпускной цене одного мотора в 900 тыс. руб. общая стоимость этого заказа составляла 36 млн руб. Между тем финансирование VII ГУ было серьёзно урезано, поэтому столь дорогостоящий заказ грозил полностью парализовать работу заводов опытного самолётостроения. Мотивируя это тем, что серийный мотор (а ТР-1 к этому времени уже считался таковым) не может стоить запредельно дорого, VII ГУ настаивало на снижении отпускной цены на данный ТРД. После оживлённой дискуссии руководство министерства согласилось с доводами самолётостроителей, и цена была снижена до 550 тыс. руб.⁶ Остаётся только догадываться, с какими эмоциями это решение восприняли сначала в главке опытного моторостроения, а затем на заводе № 45. По итогам очередного раунда интенсивной переписки в марте отпускная цена на ТР-1 составила 876 тыс. руб., причём заводу пришлось согласиться с понижением

⁵ Там же, л. 15, 16, 32.

⁶ Там же, л. 87.

Таблица 2

Плановая и отчётная калькуляция на ТР-1 изготовления завода № 45 в 1946 г. (тыс. руб.)

	Плановая себестоимость на первые 10 штук	Фактическая себестоимость первых 10 штук	Плановая себестоимость по проекту завода на 18 штук	Плановая себестоимость, установленная по согласованию с VIII ГУ
Материалы основные	480	549	280	280
Трудоёмкость в человеко-часах	20 000	—	13 000	13 000
Производственная зарплата	115*	136	62,4**	60***
Потери от брака	120	148	110	105
Заводская себестоимость	1 650	1 731	1 192	1 100
Коммерческая себестоимость	1 650	1 731	1 200	1 100

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 2986, л. 32.

* Из расчёта стоимости 1 человеко-часа в 5 руб. 75 коп.

** Из расчёта стоимости 1 человеко-часа в 4 руб. 80 коп.

*** Из расчёта стоимости 1 человеко-часа в 4 руб. 60 коп.

Таблица 3

Расчётная калькуляция стоимости двигателя ТР-1 в I квартале 1947 г. на заводе № 45

Наименование	Заявлено заводом	Принято VIII ГУ
Основные материалы (поковки, литьё, агрегаты и др.), тыс. руб.	257	257
Трудоёмкость и зарплата:		
а) трудоёмкость, чел.-час.	13 500	13 500
б) среднечасовая зарплата, руб.	4,8	4,6
в) зарплата на единицу, тыс. руб.	65	61
Цеховые и общезаводские накладные расходы:		
а) % к зарплате	539	505
б) сумма на единицу, тыс. руб.	350	308
Потери от брака, тыс. руб.	128	105
Специальные расходы, тыс. руб.	245	169
Заводская себестоимость, тыс. руб.	1 045	900

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3254, л. 6.

цены во II квартале до 795 тыс. руб.⁷ Тем не менее в дальнейшем сопротивление VIII ГУ и дирекции завода было сломлено, и уже во II квартале отпускная цена снизилась до 500 тыс. руб., более того, МАП предполагало дальнейшее снижение стоимости «уже почти серийного ТРД». Во всяком случае, в деловой переписке завода сохранились настойчивые просьбы его управления хотя бы на III квартал сохранить отпускную цену в 500 тыс. руб.⁸

⁷ Там же, л. 91.

⁸ Там же, д. 3255, л. 105.

Известно, что в 1942 г. собственно зарплата сотрудников не играла существенной роли для формирования себестоимости самолётов, на её долю приходилось, в среднем, от 9 до 13% суммарной себестоимости аэроплана. В отношении производства моторов картина была ещё более шаблонна: примерно по трети суммы себестоимости приходилось на материалы и цеховые расходы и около 10% — на зарплату⁹. Как видим, при выпуске установочной партии ТР-1 и при серийном производстве этого мотора в I квартале 1947 г. зарплата составляла ещё меньшую долю. Примерно таков же был удельный вес зарплаты в себестоимости турбореактивных двигателей РД-10 и РД-20.

Калькуляция установочной партии И-300, согласованная 12 сентября 1946 г., позволяет утверждать, что по сравнению с 1942 г. удельный вес зарплаты в общей себестоимости самолётов также мало изменился.

При этом следует учитывать, что по графе «готовые изделия» могли учитываться не только поставки с других предприятий авиапромышленности, но и комплектующие, поступавшие от сторонних ведомств. Причём суммарная стоимость подобных поставок могла достигать 40% по отношению к общей стоимости всех готовых изделий. Например, стоимость готовых изделий, использованных при серийном производстве дальнего бомбардировщика Б-4 на заводе № 22 по состоянию на 23 июня 1947 г., распределялась следующим образом. Внешняя кооперация: министерства электропромышленности, средств связи, вооружения и машиностроения и приборостроения — 3 142 419 руб.; внутренняя кооперация: II, III, IV, V, VII, IX, X, XIV, XVII ГУ МАП, управление комплектации МАП — 4 772 809 руб.; всего стоимость готовых изделий — 7 915 228 руб.¹⁰

На первый взгляд, в рамках плановой экономики авиапромышленности было, в общем-то, безразлично, с какого предприятия получать поставки — входящего в систему МАП или другого ведомства. На самом же деле существовала определённая тонкость, делавшая поставки «из-за пределов авиапрома» менее желательными для авиазаводов. Дело в том, что стоимость «готовых изделий», поставлявшихся другими главками авиапрома, исчислялась по твёрдо определённой формуле: плановая себестоимость, утверждённая ПЭО МАП на 1947 г., и сверх того — 3%, обеспечивающие рентабельность завода-поставщика. В случае поставок с предприятия стороннего ведомства всё было много сложнее. На конец 1940-х гг. не существовало ни утверждённых на правительственном уровне цен подобных поставок, ни отработанного механизма формирования таких цен. Называя вещи своими именами, авиапромышленности приходилось платить столько, сколько поставщик указывал в присланном счёте¹¹.

Возвращаясь к финансовой ситуации авиапромышленности в целом, следует признать, что авиапром столкнулся не со случайными затруднениями, а с органическим кризисом, требовавшим для своего разрешения принципиальных решений на государственном уровне. Так, 28 декабря 1946 г. Госплан представил проект экономического плана на следующий год, согласно которому МАП был обязан произвести продукции на 7 100 млн руб., в том числе оборонной — на 5 425 млн, гражданских самолётов — на 245 млн, ширпотреба и прочей продукции — на 1 111 млн руб. Ещё 319 млн руб. должны были стоить услуги (как

⁹ Мухин М.Ю. Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны. М., 2011. С. 109.

¹⁰ РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3258, л. 2.

¹¹ Там же, л. 11.

Таблица 4

Калькуляция на двигатели РД-10 и РД-20 согласно отчёту за 1947 г. (руб.)

Статьи расходов	РД-20 (завод № 16)	РД-10 (завод № 26)
Материалы	79 201	98 598
Зарплата	14 611	22 225
Спецрасходы	5 895	6 000
Спецупаковка	4 072	2 797
Цеховые расходы	54 320	82 912
Общезаводские расходы	20 620	35 892
Потери от брака	8 862	17 250
Услуги завода № 1	17 500	—
Расходы по постановке нового производства	5 034	106
Итого — заводская себестоимость	210 125	265 784
Коммерческие расходы	651	1 666
Итого — коммерческая себестоимость	210 776	267 450

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3284, л. 226.

Таблица 5

Сметная калькуляция на изготовление одного самолёта И-300 малой серии на заводе № 1

Наименование	Сумма затрат (тыс. руб.)
Материалы основные и полуфабрикаты	80
Зарплата	310
Цеховые расходы	820
Общезаводские расходы	500
Спецрасходы	800
Отправка по железной дороге	10
Итого собственных затрат	2 520
Готовые изделия	150
Двигатели	330
Итого — заводская себестоимость	3 000

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 2986, л. 25.

правило ремонт авиатехники). В натуральном исчислении предполагалось произвести 11 210 самолётов и 19 600 авиамоторов, включая реактивные.

На первый взгляд ничего тревожного этот план не предполагал. Проблема, однако, заключалась в том, что указанные отпускные цены были утверждены в годы войны, а цены на гражданскую продукцию — и вовсе в конце 1930-х гг. В условиях 1947 г. они оказались попросту убыточны для МАП. Его руководство подчёркивало, что цены на ширпотреб и гражданскую продукцию, не связанную с авиапроизводством, механически перенесены со специализированных предприятий на авиазаводы, для которых эти изделия являлись продукцией

побочной, требующей переналадки производства. Впрочем, проблема касалась далеко не только гражданской продукции. МАП сигнализировал, что в ряде случаев отпускные цены на профильную авиапродукцию тоже существенно ниже себестоимости, т.е. заводы вынуждены будут работать себе в убыток.

Фактически по проекту плана для Министерства авиапромышленности планировался убыток в размере 400 млн руб., из которых 166 млн должны были прийти на гражданскую продукцию¹².

Таблица 6

Перечень отпускных цен, принятых в плане 1947 г. (в сокращении)

Тип изделия	Завод-изготовитель, №	Отпускная цена (тыс. руб.)	Себестоимость на 1947 г. (тыс. руб.)
Ту-2/2хАШ-82ФН	23	570	616
Ли-2т/2хАШ-62ИР	84	450	662
По-2/М-11Д	387	30	38
АШ-82ФН	19	70	88
АШ-62ИР	19	34	60
М-11Д	154	10	17

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3219, л. 59.

На следующий год ситуация повторилась. При обсуждении плана на 1948 г. министр М.В. Хруничев сетовал, что крайне низкие отпускные цены на гражданскую продукцию разорительны, так как не покрывают себестоимости и вынуждают авиапредприятия работать в убыток. К примеру, плановая себестоимость самоходного комбайна устанавливалась в 65 тыс. руб. Руководство авиапрома же утверждало, что фактическая себестоимость изделия составит не менее 140 тыс. Однако эти разногласия оказались второстепенны по сравнению с тем, что отпускная цена комбайна, согласно прейскуранту, утверждённому ещё в 1941 г. и с тех пор не менявшемуся, составляла лишь 20 тыс. руб. — т.е. даже при условии, что МАП ухитрился бы уложиться в предписанную Госпланом себестоимость, авиапромышленность теряла бы 45 тыс. руб. на каждом комбайне!

Разумеется, этот казус можно было бы считать уникальным, но к сожалению, об исключительности говорить не приходится. Так, комбайновый мотор У-5¹³ при плановой себестоимости 11 тыс. руб. (МАП утверждал, что фактическая себестоимость составит никак не меньше 13 тыс.), согласно всё тому же прейскуранту 1941 г., имел отпускную цену в 3,5 тыс. руб. Всего же, как отмечал Хруничев, в результате дисбаланса себестоимости и отпускных цен, авиапромышленности предстояли плановые убытки в 760 млн руб., из которых 413 млн приходилось на гражданскую продукцию¹⁴. Как видим, плановый убыток авиапрома всего за год почти удвоился. Судя по всему, доводы Хруничева были услышаны. Во всяком случае, со II квартала 1948 г. отпускные цены на комбайновые

¹² Там же, л. 56.

¹³ МАП получил производственную программу как по выпуску комбайнов «в сборе», так и отдельных моторов.

¹⁴ РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3259, л. 3.

моторы У-5 действительно выросли до 9800 руб.¹⁵ Эта цена, конечно, по-прежнему не достигала как плановой, так и фактической себестоимости мотора, но, по крайней мере, это была разница на проценты, а не в разы.

При этом следует обратить внимание, что далеко не весь плановый убыток формировался за счёт устаревших отпускных цен на гражданскую продукцию. Продукция оборонного назначения так же вносила свою лепту. Это было связано с тем, что к концу 1940-х гг. сам термин «сравнимая продукция» утратил чёткость. Промышленностью были освоены и начали массово устанавливаться на самолётах новые изделия, агрегаты и приборы: бомбардировочный радиолокационный прицел «Рубидий», опознающая аппаратура «Магний» и «Барий», автоматический прицел «АВК», различная радиолокационная сервисная аппаратура, антиобледенители, электрические автопилоты и т.д. В ряд уже освоенных моделей самолётов и авиамоторов были внесены весьма существенные конструктивные изменения. В результате «сравнимость» оставалась разве что в названии типа авиатехники. В качестве примера Хруничев писал: «По самолёту Ту-4 (завод № 23) в сравнении с 1947 г. устанавливаются флюгерные винты и соответствующие агрегаты на моторе; антиобледенители на крыло, оперение, винты и козырёк лётчика; агрегаты для слепой посадки; электрифицированное вооружение и вводится ряд других конструктивных изменений в самолёт. Все эти работы повышают трудоёмкость примерно на 4000 часов; себестоимость — до 30%»¹⁶.

В результате процесс согласования прейскуранта отпускных цен в конце 1940-х гг., как и в начале десятилетия, принял форму упорного противостояния авиапрома и военных. В среднем цены, предлагаемые ВВС, оказывались в 1,5–2,5 раза ниже предложений МАП¹⁷. Это вело к жарким дискуссиям. Так, 15 апреля 1947 г. совместная комиссия, состоявшая из представителей ВВС (начальник финансового отдела полковник интендантской службы А.Т. Сокуренок и начальник III отделения ФО инженер-подполковник С.С. Резняков) и МАП (заместитель начальника планового отдела Х ГУ МАП М.Г. Матвеев и руководитель группы цен Курник¹⁸) рассмотрела отчётные калькуляции за 1946 г. и сметные калькуляции на 1947 г. Было решено впредь, до окончательного утверждения правительством прейскуранта отпускных цен, принять с 1 января 1947 г. для расчётов цены на самолёты, предусмотренные Госпланом СССР в проекте прейскуранта на 1947 г. (см. табл. 7).

При этом специально оговаривалось, что цены устанавливались исходя из технических условий 1947 г., т.е. в случае изменения этих условий отпускные цены так же должны были быть скорректированы. Особенно напряжённые споры вызвал вопрос о стоимости и порядке оплаты доставки самолёта от производителя потребителю. Было решено, что вышеуказанные цены устанавливаются в варианте «франко-заводской аэродром», т.е. не включают в себя стоимость доставки. Однако заводу-изготовителю вменялось в обязанность обеспечить самолёты, перегоняемые «своим ходом», горюче-смазочными материалами и комплектом запчастей и инструментов, необходимых для осуществления перелёта, а также взять на себя все расходы, связанные с подготовкой перелёта. Особый случай представляли собой перевозки авиатехники заказчику по железной дороге. При такой форме

¹⁵ Там же, д. 3260, л. 2.

¹⁶ Там же, д. 3259, л. 37.

¹⁷ Быстрова И.В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е годы). М., 2006. С. 619.

¹⁸ Инициалы в документе не приведены.

Цены на авиатехнику на 1947 г., по прейскуранту Госплана

Завод-изготовитель, №	Типы самолётов	Договорная цена в тыс. руб. (без моторов)	Период действия цен
1	МиГ-9 (РД-20)	680	на I полугодие 1947 г.
166	Ту-2 (2АШ-82ФН)	1 000	на I полугодие 1947 г.
		700	на II полугодие 1947 г.
39	Ту-2 (2АШ-82ФН)	810	на 1947 г.
64	Ил-10 (АМ-42)	403	на 1947 г.
381	УТБ (2АШ-21)	700	на 1947 г.
126	Ли-2 (2АШ-62ИР)	885	на I полугодие 1947 г.
		820	на II полугодие 1947 г.
84	Ли-2П (2АШ-62ИР)	690	на I полугодие 1947 г.
		625	на II полугодие 1947 г.
30	Ил-12 (2АШ-82ФН)	2 000	на I полугодие 1947 г.
18	Ил-10 (АМ-42)	270	на I полугодие 1947 г.
		260	на II полугодие 1947 г.

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3253, л. 9–10.

транспортировки с согласованных цен предусматривались скидки по самолётам: Ил-10 — 900 руб., Ту-2 — 3 800 руб., Ли-2 — 3 300 руб., УТБ — 1 000 руб.

Причём стоимость работ по подготовке самолёта к перевозке железнодорожным транспортом (демонтаж тех или иных агрегатов самолёта, приобретение тары или упаковки и т.п.) также возлагалась на завод. В свою очередь, заказчик брал на себя расходы по доставке самолёта на станцию отправления.

Наконец, следует отметить ещё один важный нюанс соглашения. В течение 1945–1946 гг. авиастроители неоднократно сталкивались с требованиями военных о внесении тех или иных изменений в конструкцию самолётов. Поскольку прейскурант отпускных цен имел форму решения правительства, практически все коррективы осуществлялись, по сути, за счёт авиапрома. Поэтому в соглашении 1947 г. специально оговаривалось: «Установленные цены включают стоимость агрегатов, приборов и вооружения по перечню, согласованному МАП с ВВС ВС. В случае установки на самолёты агрегатов, приборов и вооружения, не предусмотренных вышеупомянутым перечнем, Заказчик дополнительно оплачивает как стоимость самих предметов оснащения или разницу в стоимости этих предметов, так и связанные с их установкой и испытанием расходы, определяемые по соглашениям сторон»¹⁹. Согласно постановлению Совета министров СССР № 2959 от 23 ноября 1945 г., отпускные цены на вновь осваиваемые в производстве изделия должны были устанавливаться по специальному соглашению с заказчиком²⁰.

Несколько позднее аналогичные соглашения с ВВС заключили и другие главки МАП. Скажем, II (моторное) главное управление согласовало цены 16–18 апреля 1947 г. (см. табл. 8).

¹⁹ РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3253, л. 9–10.

²⁰ Там же, л. 127.

Договорные цены на моторы с 1 января 1947 г.

Завод-изготовитель, №	Тип	Договорная цена (тыс. руб.)	Гарантийный срок службы моторов до 1 переборки (часов)
24	АМ-42	8,5	100
24	АМ-40	115	100
29	АШ-82ФН-312	93	150
29	АШ-21	64	100
36	АШ-62ИР	76	400
26	ВК-107А	91	100
26	РД-10	245	25
16	РД-20	245	25
478	М-11ФР	30	200

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3253, л. 11–12, 88–89.

Интересно, что тот самый ТР-1, который на I квартал 1947 г. считался якобы серийным, в этом прейскуранте даже не упомянут. Видимо, руководство VII ГУ несколько поторопилось.

Помимо цен на самолёты и авиамоторы, подобную процедуру согласования проходили также цены на отдельные агрегаты — генераторы, стартеры, реле и т.п.²¹

Однако пока это всё были лишь межведомственные соглашения ФО ВВС и отдельных главков МАП. Силу закона они получали после утверждения их правительством — и, казалось бы, 9 июня 1947 г. составленный представителями ВВС и главков авиапромышленности прейскурант цен на авиапродукцию был утверждён Совмином СССР. Однако тут следует отметить два момента. Во-первых, так как прейскурант официально действовал с 1 января того же года, по сути, он вводился «задним числом». Впрочем, сами согласительные комиссии ВВС и главков МАП заседали весной 1947 г., так что без определённого элемента «заднего числа» тут обойтись было невозможно. Во-вторых, официально утверждённый документ был отнюдь не идентичен «прайс-листам», согласованным весной.

Легко заметить, что собственно цены по сравнению с документами, согласованными весной, остались практически неизменными. Пожалуй, единственным исключением стал авиамотор АМ-42, отпускная цена которого на заводе № 24 повысилась с 85 до 86 тыс. руб. Однако изменился сам перечень изделий, отпускные цены на которые утверждались. Скажем, в правительственном прейскуранте уже не фигурировали турбореактивный истребитель МиГ-9, планировавшийся к производству на заводе № 1, транспортный самолёт Ил-12 (завод № 30), мотор АМ-40 (завод № 24) и турбореактивные моторы РД-10 и РД-20 (заводы № 26 и 16 соответственно). С учётом того, что все «выпавшие из прейскуранта» изделия в 1947 г. выпускались, речь идёт не о том, что из документа были исключены «мёртвые души»²², а о том, что окончательно согласовать отпускные цены на ряд изделий авиапромышленности так и не удалось.

²¹ Там же, д. 3254, л. 17.

²² Изделия, не начатые или прекращённые серийным выпуском. Очевидно, что для таких изделий вопрос отпускной цены не стоял бы.

**Прейскурант отпускных цен на самолёты, моторы и планеры изготовления заводов МАП,
утверждённый Советом Министров СССР
9 июня 1947 г., с вводом в действие с 1 января 1947 г.**

Наименование	Завод-изготовитель, №	Отпускная цена (тыс. руб. за единицу)	Примечания: до 1 июля временная цена (тыс. руб.)
Самолёты			
Ла-9 (АШ-82ФН)	21	238	277
	99	367	
Як-9 (ВК-107А)	153	213	255
Як-11 (АШ-21)	292	183	231
Ил-10 (АМ-42)	18	260	270
	64	403	
Ту-2 (2АШ-82ФН)	23	570	640
	39	810	
	166	700	1000
Ли-2т (2АШ-62ИР)	84	555	580
Ли-2п (2АШ-62ИР)		625	690
Ли-2 (2АШ-62ИР)	126	820	885
УТБ-2 (2АШ-21)	381	700	
По-2 (М-11Д)	168	57	
Як-18 (М-11ФР)	135	133	
	272	113	
Планеры			
Ц-25	47	220	
Г-11	463	95	
А-2	463	15	
Авиамоторы			
АШ-82ФН	19	85	
	29	93	
АШ-62ИР	19	50	
	36	76	
АШ-21	29	64	
АМ-42	24	86	
ВК-107А	26	91	
М-11Д	154	15	
М-11ФР	478	30	

В первом приближении согласовать цены на турбореактивные двигатели удалось лишь к середине лета. 18 июля были установлены временные (на I полугодие 1947 г.) цены на РД-20 (завод № 16) — 265 тыс. руб., РД-10 (№ 26) — 265 тыс. руб.²³ Однако на этом процесс урегулирования цен не прекратился, и только 2 октября были окончательно утверждены отпускные цены на II полугодие 1947 г., которые уже имели силу закона (см. табл. 10).

Процесс формирования отпускных цен интересен не сам по себе, а в видах сопоставления с себестоимостью авиапродукции. Между тем результаты деятельности МАП в 1947 г. давали мало оснований для оптимизма.

Как видим, в ряде случаев реальная себестоимость оказалась выше плановой. Однако куда важнее, что отпускные цены по целому ряду изделий оказались существенно ниже не только реальной, но и запланированной себестоимости. По сути, уже на этапе планирования МАП был вынужден согласиться с тем, что авиадвигатели АШ-82 завода № 29, авиадвигатели АМ-42, РД-10, РД-20, а также самолёты Ла-9, Як-9, Як-11, Ил-10, Ил-12, Ту-2 и турбореактивный истребитель МиГ²⁴ будут производиться в убыток.

Следует отметить, что заводское руководство, как правило, трезво оценивало сложившуюся ситуацию и своевременно пыталось довести до сведения министерства не только необходимость повышения отпускных цен, но и детально аргументировало причины такой необходимости. В качестве иллюстрации можно привести докладную записку дирекции завода № 23 от 16 декабря 1946 г. о необходимости повышения цены на фронтовой бомбардировщик Ту-2²⁵. Отмечалось, что отпускная цена установлена в размере 570 тыс. руб. ещё 17 апреля 1945 г. и с тех пор не менялась. В этой связи резонно было предположить, что себестоимость бомбардировщика, запущенного в серию ещё в 1943 г., в 1947 г. может уже только снижаться — ведь все пуско-наладочные работы остались позади. Во всяком случае, советский авиапром 1930-х гг. характеризовала именно такая динамика — сначала, в период отладки серийного производства, себестоимость изделия была наивысшей, а затем постепенно снижалась. Однако в данном случае наблюдалась иная тенденция — за истекшие два года фактическая себестоимость Ту-2 существенно возросла под влиянием пяти взаимодополняющих факторов.

Во-первых, в IV квартале производственная программа по выпуску этих самолётов существенно сократилась. А так как накладные расходы остались практически неизменными (завод по-прежнему требовалось освещать, отапливать, охранять и т.п.), естественно возросла себестоимость как произведённых самолётов, так и перешедшего на 1947 г. задела.

Во-вторых, за прошедшее время самолёт подвергся существенной конструктивной переработке. Это диктовалось как стремлением повысить ТТХ бомбардировщика, так и ужесточением требований ВВС по части надёжности в свете окончания военных действий. Всего в конструкцию было внесено 120 изменений, в результате чего трудоёмкость бомбардировщика возросла на 5 700 человеко-часов, а это, в свою очередь, повлекло за собой возрастание расходов на зарплату. Таким образом, только за счёт расходов на рабочую силу каждый самолёт подорожал на 15,4 тыс. руб.

²³ РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3255, л. 111.

²⁴ Очевидно, в данном случае подразумевается МиГ-9.

²⁵ РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3257, л. 80.

Таблица 10

Отпускные цены на ТРД на II полугодие 1947 г., утверждённые 2 октября 1947 г. (тыс. руб.)

Завод-изготовитель, №	Тип изделия	Цена
16	РД-20	220
26	РД-10	265
16	Групп. комплект к РД-20	180,3
26	Групп. комплект к РД-10	128,5

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3255, л. 275.

Таблица 11

Себестоимость и отпускные цены авиaproдукции в 1947 г. (тыс. руб.)

Завод-изготовитель, №	Наименование изделия	Себестоимость		Отпускная цена
		По плану 1947 г.	Достигнутая фактически	
Самолёты				
21	Ла-9 (АШ-82ФН)	263	252	238
153	Як-9 (ВК-107А)	234	342	213
292	Як-11 (Аш-21)	195	258	183
18	Ил-10 (АМ-42)	288,4	286,4	260
23	Ту-2 (2АШ-82ФН)	640,8	641,3	570
84	Ли-2т (2АШ-62ИР)	526,1	502	555
168	По-2 (М-11Д)	60	42	57
1	МиГ* (2РД-20)	630	603	500
30	Ил-12 (2АШ-82ФН)	1 430	1 395	1 400
Авиамоторы				
19	АШ-82ФН	83,13	88	85
29		89,3	178,4	93
	АШ-21	68	82	64
24	АМ-42	105	210	86
154	М-11Д	16,8	18	15
16	РД-20	203,5	368,5	220
26	РД-10	291	278	265

Составлено по: РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3256, л. 10.

* Так в документе.

В-третьих, модернизация самолёта потребовала разработки и изготовления новой оснастки, инструментов и приспособлений. За счёт этого каждый Ту-2 подорожал ещё на 15,2 тыс. руб. по графе «спецрасходы».

В-четвёртых, модернизация подразумевала установку дополнительного оборудования и агрегатов, и себестоимость одного самолёта дополнительно увеличилась по графе «готовые изделия» на 11,9 тыс. руб., а по графе «основные материалы» — на 2,6 тыс. руб.

Наконец, в-пятых, в первые послевоенные кварталы практически все авиазаводы столкнулись с массовым оттоком рабочей силы. Законы военного времени больше не действовали, угроза быть обвинённым в «трудовом дезертирстве» исчезла, поэтому рабочие начали массово искать более «хлебное место». Не стал исключением и завод № 23. Чтобы удержать рабочую силу, заводоуправление перешло к выдаче «хлебных надбавок». Это позволило до известной степени решить проблему, но потребовало дополнительных расходов в размере 2,7 млн руб. в год, что добавило к удорожанию каждого самолёта 46,3 тыс. руб.

В силу действия перечисленных факторов фактическая себестоимость Ту-2 возросла на 116 тыс. руб. и составила 625,7 тыс., а с учётом коммерческих расходов на упаковку и транспортировку — 630,4 тыс. руб. Х главное управление МАП, которому подчинялся завод, назначило на 1947 г. плановую себестоимость в 621 тыс. руб., но даже эта себестоимость, повышенная по сравнению с 1945 г., обрекала предприятие на убытки. На основании этого заводоуправление настаивало на повышении отпускной цены (с учётом 3% плановых накоплений) до 640 тыс. руб.

Аргументация дирекции завода выглядит вполне обоснованной и, учитывая время подачи записки, своевременной. Тем не менее ПЭО МАП заняло странную позицию, предлагая заводоуправлению поэтапно снижать себестоимость. В I квартале 1947 г. разрешалось исходить из плановой себестоимости в 750 тыс. руб. (хотя заводоуправление вроде бы о столь высоких значениях и не упоминало), но во II квартале заводу надлежало снизить себестоимость до 550 тыс. руб., в III — до 517, а в IV — до 495,5 тыс. руб., что бы итоговая себестоимость за год составила 555 тыс. руб. за бомбардировщик²⁶. При этом за скобки выводился главный вопрос: за счёт чего, собственно, завод должен был снижать себестоимость изделия. Не доплачивать рабочим? Не ставить на бомбардировщик дорогостоящее оборудование? Не платить за это оборудование поставщикам? Не отапливать и не освещать заводские цеха?

С другой стороны, счесть требования ПЭО принципиально невыполнимыми тоже нельзя. Во всяком случае, всего три года спустя завод № 21 снизил себестоимость истребителя МиГ-15бис в течение года почти на четверть: если в январе 1951 г. он имел коммерческую себестоимость 517 080 руб., то в декабре того же года она составляла всего 394 707 руб.²⁷ Таким образом, теоретически поставленная перед заводом № 23 задача решение имела. Однако, как следует из вышеприведённой таблицы, максимум, чего удалось добиться — поднять до 641 тыс. руб. плановую себестоимость, отпускная цена же осталась на уровне 1945 г.

Возвращаясь к ситуации в авиапроме в целом, следует отметить, что в начале следующего, 1948 г. финансовое положение авиапромышленности резко ухудшилось. Дело в том, что во второй половине 1947 г. ВВС приняли новые нормы надёжности для авиадвигателей. В годы войны средняя длительность «жизни» истребителя или штурмовика на фронте была невелика, поэтому требовать от мотора гарантированной безаварийной работы в течение длительного времени не имело смысла. Мирная жизнь диктовала иной подход — теперь военные хотели не просто мощного, но ещё и надёжного мотора, способного долго работать без ремонта и перечисток. Так, норматив на ресурс (т.е. время работы до первой перечистки) авиадвигателя АШ-82 был поднят со 100 до 150 часов, АШ-73ТК — с 50 до 100, АШ-62ИР — с 300 до 400, АШ-21 — со 100 до 200. Войдя во вкус,

²⁶ Там же, л. 112.

²⁷ Центральный архив Нижегородской области, ф. 2066, оп. 11, д. 55, л. 104.

военные предъявили требования по повышению продолжительности безаварийной работы даже к только что принятым в серийное производство турбореактивным двигателям — ресурс РД-20 был повышен с 25 до 50 часов.

Руководство ВВС было настроено весьма серьёзно. «Авиационное дело» 1946 г. ещё не забылось, поэтому проявлять даже малейшую уступчивость по отношению к авиапромышленности никто не собирался — в январе–феврале 1948 г. военные попросту отказались принимать от авиапрома самолёты с моторами, не соответствующими новым критериям надёжности. В результате огромное количество полностью исправных и готовых к передаче самолётов на общую сумму в 225 млн руб. «зависло» на заводских аэродромах. В свою очередь, авиапредприятия остались без оборотных средств и не могли закупать сырьё и энергию. На некоторых авиазаводах начались трудности с выплатой зарплаты. Вскоре процесс пошёл вглубь — так как самолётостроительные предприятия не имели средств на закупку комплектующих у заводов-смежников, финансовые затруднения начались и на авиаагрегатных предприятиях. «Расширять» образовавшееся «узкое место» пришлось на уровне правительства²⁸.

С другой стороны, надо отметить, что с 1948 г. авиапрому всё чаще удавалось преодолевать «проклятие прејскуранта 1945 г.» и убеждать представителей ВВС поднять отпускную цену на уже освоенный в производстве самолёт ввиду внесённых в его конструкцию изменений и дополнений. Характерный пример такого компромисса — соглашение между Х ГУ МАП и ВВС, подписанное 14 октября 1948 г. по поводу транспортных самолётов Ли-2Т выпуска завода № 126. Представители ведомств согласились, что такие самолёты будут стоить дороже утверждённой ранее отпускной цены:

1. Начиная с самолёта № 3401 — на 33 410 руб. (за установку сигнализации положения дверей, дополнительной грузовой двери с калиткой, 10 двухместных сидений, левого троса для сбрасывания парашютистов, запасных выходов, металлических полов, агрегатов ГСК-1500 и РК-1500, швартовочных узлов для крепления грузов и сетевых фильтров).

2. Начиная с самолёта № 3701 — ещё на 3 850 руб. за установку антиобледенителя стабилизатора из токопроводящей резины.

3. Начиная с самолёта № 3706 — ещё на 22 800 руб. за установку флюгерных винтов.

4. Начиная с самолёта № 3801 — ещё на 5 260 руб. за установку гидробалансиров.

5. Начиная с самолёта № 4101 — ещё на 35 065 руб. за установку сидений бортмеханика, передних и задних багажников, отопительной системы и вентиляции, командной радиостанции, перенос кабины радиста и изменение системы электро- и радио-оборудования.

6. Начиная с самолёта № 4103 — ещё на 16 050 руб. за установку жидкостного антиобледенителя винтов, козырька и снегоочистителя фонаря²⁹.

Всего суммарное увеличение отпускной цены самолёта ввиду конструктивных изменений, нарастая в течение года, составило 184 460 руб.³⁰

Подводя итог, следует отметить что практически постоянным бичом авиапрома во второй половине 1940-х гг. была убыточность по ряду позиций ассортимента, заключающаяся в несоответствии плановой и реальной себестоимости,

²⁸ РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3262, л. 114–117.

²⁹ Это неполный список конструктивных изменений.

³⁰ РГАЭ, ф. 8044, оп. 1, д. 3285, л. 5–6.

а также их обеих — отпускной цене. Решить эту проблему удалось лишь в первой половине 1950-х гг. (во всяком случае, после 1953 г. жалобы МАП на это обстоятельство уже не фиксируются). Попытка решить проблему нехватки товаров широкого потребления и нарастить выпуск гражданской продукции за счёт реконверсии части производственных мощностей «оборонки», в том числе авиаиндустрии, выглядит вполне обоснованной. Однако стремление распространить на авиапредприятия преysкуранты и нормы себестоимости, выработанные ещё в довоенный период для заводов и фабрик гражданского сектора, поставила авиапром в крайне затруднительное с финансовой точки зрения положение. Дополнительно эти проблемы были усугублены резким ростом текучести кадров после окончания войны и столь же резким усложнением производимой авиатехники. В целом можно сказать, что первое послевоенное пятилетие стало для авиапромышленности периодом достаточно сложной адаптации к функционированию в условиях мирного времени, и в том числе — адаптации в области финансирования.