DOI: 10.47026/2712-9454-2025-6-2-24-40

УДК 94:629.3.014.2(470.344)"197/2025"
ББК У305.483-03(2Рос.Чув)63

В.Б. ЛАСТОЧКИН

СТРОИТЕЛЬСТВО «ГИГАНТА» В ЧЕБОКСАРАХ В ДИСКУРСЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА В 70–80-е ГОДЫ XX ВЕКА (к 50-летию выпуска первого трактора на Чебоксарском заводе промышленных тракторов)

Ключевые слова: *СССР, Чувашская АССР, Чебоксарский завод промышленных тракторов, тяжелое машиностроение, техническая и технологическая модернизация народнохозяйственного комплекса, инновации: политическая и организаторская работа, ВЛКСМ, молодежная политика Советского государства, импортозамещение.*

Изучение исторического опыта строительства в СССР крупных объектов народного хозяйства позволяет выявить эффективные формы взаимодействия между предприятиями, образовательными учреждениями, научными институтами и конструкторскими бюро, которые способствовали успешному решению важных экономических и политических задач. Возведение Чебоксарского завода промышленных тракторов продолжалось три пятилетки и стало всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Анализ деятельности комсомола на данном строительстве помогает глубже изучить специфику молодежной политики советского государства в этот период.

Цель исследования *– выявление социально-политических факторов, повлиявших на ход проектирования, строительства, кадрового обеспечения, дальнейшей модернизации производства и развития Чебоксарского завода промышленных тракторов, и анализ роли комсомола в этих процессах в контексте молодежной политики Советского государства.*

Научная новизна исследования заключается в применении современных методологических подходов к исследованию конкретных аспектов экономической и молодежной политики Советского государства в 70–80-е гг. XX в., которые определяли ход строительства и дальнейшего развития Чебоксарского завода промышленных тракторов, значимости этого объекта для отечественного народнохозяйственного комплекса и социально-экономического развития г. Чебоксары и Чувашской Республики, а также во введении в научный оборот новых недостаточно изученных фактов.

Материалы и методы*. Источниками исследования послужили фонды архивов уникального Чебоксарского музея истории тракторов и Национального музея Чувашской Республики, воспоминания ветеранов. Применялись принципы историзма, объективности, комплексности, методы сравнительно-исторического и историко-генетического анализа.*

Результаты*. В соответствии с директивами XXIV съезда партии по девятому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971–1975 гг. в Чебоксарах было развернуто строительство крупнейшего предприятия Министерства тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР – завода промышленных тракторов и одновременно жилого района при нем – Новоюжного с современной социально-культурной, транспортной и бытовой инфраструктурой. В строительстве этого промышленного гиганта и его обеспечении принимали участие рабочие и специалисты, предприятия смежных отраслей, учебные заведения и научно-исследовательские и проектно-конструкторские учреждения всего Советского государства. Важную роль в строительстве играл шефствовавший над ним ВЛКСМ, объявивший один из ключевых народнохозяйственных объектов того времени на своем XVII съезде в апреле 1974 г. Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. В октябре 1975 г. с главного конвейера завода был торжественно выпущен первый чебоксарский трактор. В дальнейшем Чебоксарский завод промышленных тракторов стал ведущим отечественным предприятием по производству тяжелых промышленных тракторов, бульдозеров и трубоукладчиков, приспособленных для массового применения в самых разнообразных, в том числе экстремальных, природных*

условиях во всех регионах СССР и многих зарубежных странах. С 1977 г. в структуре предприятия действует крупное многопрофильное металлургическое производство «Промтрактор – Промлит» (завод промышленного литья). Тракторный комплекс способствовал и продолжает способствовать в настоящее время интенсификации индустриального развития Чувашии и внес большой вклад в обеспечение экономической безопасности СССР и современной России.

***Выводы**. Строительство и дальнейшее развитие Чебоксарского завода промышленных тракторов стало успешным результатом планомерной координации и кооперации работы партийно-правительственных органов, предприятий и учреждений Советского Союза в рамках реализации мегапроекта интенсификации народнохозяйственного комплекса СССР. Важнейшая роль в решении этой проблемы принадлежала комсомолу. Успех, с которым ВЛКСМ справился с этой поставленной перед ним ответственной задачей, свидетельствовал об эффективности молодежной политики Советского государства на рассматриваемом историческом этапе. Опыт строительства, развития и модернизации тракторного производства в Чебоксарах, кооперации и координации предприятий-смежников, логистических структур, жизнеобеспечения, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, подготовки кадров может быть востребован в процессе решения назревших проблем экономической модернизации России на современной инновационной технологической основе.*

Введение. Актуальность темы определяется тем, что изучение исторического опыта строительства в СССР крупных объектов народного хозяйства позволяет выявить эффективные формы взаимодействия между предприятиями, образовательными учреждениями, научными институтами и конструкторскими бюро, которые способствовали успешному решению важных экономических и политических задач. Возведение Чебоксарского завода промышленных тракторов (ЧЗПТ) продолжалось три пятилетки и стало всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Исследование деятельности комсомола на данном строительстве помогает глубже изучить специфику молодежной политики Советского государства в этот период.

Цель исследования – выявление социально-политических факторов, повлиявших на ход проектирования, строительства, кадрового обеспечения, дальнейшей модернизации производства и развития Чебоксарского завода промышленных тракторов, и анализ роли комсомола в этих процессах в контексте молодежной политики Советского государства.

Научная новизна заключается в применении современных методологических подходов к исследованию конкретных аспектов экономической и молодежной политики Советского государства в 70–80-е гг. XX в., которые определяли ход строительства и дальнейшего развития ЧЗПТ, значимости этого объекта для отечественного народнохозяйственного комплекса и социально-экономического развития г. Чебоксары и Чувашской Республики, а также во введении в научный оборот новых недостаточно изученных фактов.

Материалы и методы. Источниками исследования послужили фонды архивов уникального Чебоксарского музея истории тракторов и Национального музея Чувашской Республики, воспоминания ветеранов. Применялись принципы историзма, объективности, комплексности, методы сравнительно-исторического и историко-генетического анализа.

Результаты исследования. В сложной, конфликтной международной обстановке Россия оказалась перед лицом настоятельной необходимости укрепления безопасности во всех аспектах импортозамещения, экономической модернизации, которую можно обеспечить только на прочной, конкурентоспособной

технической и кадровой основе. Об этом говорилось Президентом Российской Федерации В.В. Путиным в послании Федеральному Собранию Российской Федерации 29 февраля 2024 г. и в последующих публичных выступлениях. Поставлена задача «достичь технологического суверенитета в сквозных сферах, которые обеспечивают устойчивость экономики страны… Проекты технологического суверенитета должны стать мотором обновления нашей промышленности, помочь всей экономике выйти на передовой уровень эффективности и конкурентоспособности… Доля отечественных высокотехнологичных товаров и услуг на внутреннем рынке за предстоящие шесть лет должна увеличиться в полтора раза, а объем несырьевого, неэнергетического экспорта – не менее чем на две трети… В предстоящие шесть лет уровень валовой добавленной стоимости обрабатывающей промышленности России должен увеличиться не менее чем на 40 процентов по сравнению с 2022 годом. Такое форсированное индустриальное развитие означает создание тысяч новых производств, современных, хорошо оплачиваемых рабочих мест» [15]. Реализация этой амбициозной программы подкрепляется новым президентским национальным проектом «Кадры», который предусматривает подготовку до 2028 г. не только инженеров, технологов, конструкторов, экономистов, бухгалтеров и т.д., но и других новых специалистов рабочих профессий высшей квалификации [15].

Проблема импортозамещения остро стояла перед СССР и в 60–70-е гг. XX в., когда периоды крайне опасного обострения международной напряженности (Карибский, Берлинский, Ближневосточный кризисы, многолетняя война во Вьетнаме и сопредельных странах и т.п.) сменялись периодами, по тогдашней терминологии, разрядки напряженности (Владивостокский диалог Л.И. Брежнева с Джеральдом Фордом, прекращение войны во Вьетнаме, Хельсинкский заключительный акт, договоры ОСВ-1 и ОСВ-2), а затем международные противоречия снова накалялись до самых крайних и опасных пределов. Нашей стране, с ее грандиозным размахом необходимых народнохозяйственному комплексу строек, требовались техническая модернизация и нарастающие темпы интенсификации производства, когда решающим фактором экономического роста необратимо становился именно интенсивный фактор, и эта тенденция господствовала не только у нас, но и во всем мире. Важнейшая роль была отведена качественному совершенствованию новой техники с повышением ее производительности и эффективности основанных на применении этой техники технологических процессов. Тогда XXIV съезд КПСС в апреле 1971 г. в Директивах по IX пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971–1975 гг. потребовал «считать важнейшей задачей унификацию и стандартизацию конструкций выпускаемой техники, узлов и деталей машин и механизмов межотраслевого применения, инструментов и технологической оснастки, типизацию технологии их изготовления, обеспечение при производстве однородных узлов и деталей полной их взаимозаменяемости в процессе использования» [9. С. 373].

Эти требования предъявлялись к магистральной стратегии интенсификации ключевой отрасли промышленности – машиностроения, в первую очередь – тракторного и автомобильного, жизненно необходимого для горнодобывающей промышленности и множества гигантских строек, транспорта, охвативших всю территорию страны. Главной приметой времени стало строительство таких гигантов, как БАМ и КАМАЗ, Чебоксарская и Усть-Илимская ГЭС и многие другие, магистральных трубопроводов, прежде всего от западносибирских нефтегазовых месторождений, протяженность которых за пятилетку Директивами съезда было предусмотрено увеличить на 27 тыс. км [9. С. 400].

Для этих строительств была необходима новая техника – тяжелые промышленные тракторы, бульдозеры, трубоукладчики, производимые в то время двумя абсолютными мировыми монополистами – фирмами «Комацу» (Япония) и «Катерпиллер» (США). Очевидно, что при резко возросших масштабах строительства терпеть зависимость от них больше было уже нельзя, тем более, что «экономические санкции» для достижения недружественных политических целей к тому времени уже вошли в практику и могли быть снова внезапно пущены в ход в любой момент. Кроме того, продолжалась конкуренция на внешних рынках сбыта, в том числе в развивающихся странах, в которых горнодобывающая промышленность была основной и которым Советский Союз оказывал политическую и экономическую помощь в деле упрочения независимости.

Все эти соображения сыграли главенствующую роль в Директиве XXIV съезда КПСС о введении в Чебоксарах уже к концу IX пятилетки первой очереди завода по производству мощных промышленных тракторов [9. С. 412]. В октябре 1975 г. это задание было выполнено.

Идея строительства такого завода в Чебоксарах зародилась еще в середине 1960-х гг. и была поддержана назначенным через несколько дней после поворотного пункта советского периода отечественной экономической истории – сентябрьского (1965) Пленума ЦК КПСС, 2 октября того же года, на пост министра тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР Иваном Флегонтовичем Синицыным. По его указанию уже через полтора года, в мае 1967 г., специалисты Чувашского отделения Горьковского треста инженерно-строительных изысканий совместно со специалистами головных институтов союзных министерств начали проектно-изыскательские работы на территории будущей производственной площадки. Одновременно проектные институты Саратова и Харькова начали проектирование самих цехов и их разветвленной инфраструктуры [8. С. 14–15].

Но и после этого не прекратился спор в самых высших партийных и государственных институтах. Руководители Чувашии Н.А. Вороновский и С.М. Ислюков привели весомые аргументы в поддержку чебоксарского варианта. Решающими оказались следующие из них: выгодное расположение Чебоксар в центре европейской части СССР, на равноудаленном расстоянии от важнейших нефтегазовых, горнорудных и угледобывающих регионов, откуда необходимое сырье всех видов и кондиций, строительные, а в дальнейшем – и комплектующие материалы можно быстро и экономично доставить железнодорожным, автомобильным и речным транспортом; строительство ГЭС, гарантировавшее в ближайшей перспективе бесперебойное обеспечение литейного и других энергоемких производств необходимыми объемами энергии; в Чебоксарах уже более десяти лет работал агрегатный завод – крупнейший в СССР поставщик тракторных и других комплектующих, располагавший, кроме того, мощными высокопроизводительными металлургическими производствами. Вместе они фактически должны были составить новый территориально-производственный комплекс (ТПК). А развитие ТПК, оптимальных с точки зрения размещения производства и социально-экономического развития различных территорий, было тогда одной из определяющих тенденций государственной экономической политики СССР [4. Л. 15–16].

Не менее важной была и социальная, трудовая сторона проблемы, на которую обратили особое внимание авторы одного из новейших исследований

истории завода, переросшего в концерн, – книги «Верность традициям, преданность делу: к юбилею завода “Промлит”». О.А. Ильина, Л.И. Максимов, Л.М. Тараканова считают необходимым подчеркнуть именно этот аспект дела: «Ну и самое главное – Чувашия по плотности населения находилась в РСФСР на третьем месте – сразу после Московской и Тульской агломераций: 70 человек на 1 кв. км. Из-за недостатка высокооплачиваемых рабочих мест жители сельской глубинки, особенно молодежь, уезжали в другие города. Для решения проблемы в автономии требовалось развивать крупные промышленные объекты, ведь густонаселенный регион в полной мере мог обеспечить кадрами как строительные организации, которым предстояло возводить промгиганты, так и сами производства. Запуск ЧЗПТ позволял сразу вывести республику на передовые показатели путем повышения доходов автономии до уровня других промышленно развитых регионов страны» [8. С. 16].

И эта благородная цель тоже была достигнута.

О полемике вокруг проблемы места строительства нового тракторного гиганта свидетельствовал и А.Г. Николаев, много лет представлявший избирателей родной республики в Верховном Совете РСФСР: «На этот завод претендовали и другие регионы Советского Союза, в особенности – приуральские. Все понимали, что строительство завода – это дополнительная инфраструктура, тысячи новых квартир, рабочих мест для населения. В первый раз в строительстве завода в Чебоксарах было отказано. Чиновники мотивировали это тем, что в Чувашии нет достаточной рабочей силы. Но отступать я не захотел. Тогда с первым секретарем обкома партии С.М. Ислюковым записались на прием к секретарю ЦК КПСС А.П. Кириленко. После долгой аргументированной беседы удалось убедить его в целесообразности строительства завода в Чувашии. В свою очередь Кириленко поддержал начинание республиканских лидеров на Политбюро. Вскоре появилось положительное решение. Строительство гиганта было включено в государственный план» [11. С. 128].

И в последующем ход строительства завода и решения всего комплекса, связанных с этим проблем, развитие и модернизация производства были предметом первоочередного внимания не только руководителей республики, но и руководителей высших партийных и государственных органов, министерств и ведомств, Госплана СССР. По авторитетнейшему свидетельству ветерана и одного из первостроителей завода, долгое время работавшего на нем секретарем парткома, почетного гражданина Чебоксар Ивана Ивановича Долгушина и другого ветерана завода, первого начальника его транспортного цеха, видного изобретателя Виктора Васильевича Николаева, они часто приезжали на завод, вдумчиво изучали реальное состояние дел, помогали решать назревшие проблемы. И.П. Прокопьев вспоминал: «Следует подчеркнуть, что Л.И. Брежнев при каждой встрече в кремлевском кабинете живо интересовался ходом строительства Чебоксарской ГЭС и заводом промышленных тракторов. Лично мне довелось три раза докладывать ему о делах на важнейших стройках республики. По высказанным просьбам Л.И. Брежнев давал поручения секретарям ЦК или Председателю Совета Министров СССР. Дважды посетил республику член Политбюро, секретарь ЦК КПСС А.П. Кириленко. В июне 1973 г., ознакомившись с ходом строительства тракторного завода и гидроэлектростанции, жилыми кварталами Чебоксар и Новочебоксарска, он высказал недовольство медленными темпами работ и низким качеством жилья и социально-культурных объектов. Его замечания и предложения были рассмотрены на бюро

обкома и горкома партии, определены пути устранения выявленных недостатков. Приехав через два года, Андрей Павлович побывал на тех же объектах и высказал удовлетворение тем, что произошли заметные перемены в темпах и качестве строительно-монтажных работ. По нерешенным вопросам дал поручения сопровождавшим министрам СССР Г. Караваеву, И. Синицину, Н. Непорожнему» [14. С. 29–30].

Таким образом, проблемы республики и ее ведущих строек постоянно находились в поле влияния высших руководителей КПСС и Советского Правительства.

12 января 1972 г. в сорокаградусный мороз началось строительство. История сохранила для нас имена руководителя операции – первого управляющего стройтреста № 5, созданного для возведения завода и его жилого комплекса, А.П. Гурина и тех, кто извлек в тот замечательный день первые кубометры грунта: кавалеров ордена Трудового Красного Знамени Николая Битюцкого и Анатолия Шибанова, заслуженного строителя РСФСР Михаила Андриянова, а также их товарищей – бульдозеристов Николая Шиманова и Михаила Орлова [8. С. 23].

Решалась и кадровая проблема. Огромная заслуга в этом принадлежит руководителям завода – генеральным директорам В.Т. Десятову, Г.М. Пилярскому, Х.Х. Мингазову, зам. генерального директора М.Г. Болотину, уже упомянутым И.И. Долгушину, В.В. Емельяненко, его супруге – начальнику центральной заводской лаборатории, затем научно-исследовательского отдела ЧЗПТ Н.Л. Емельяненко и др. Как вспоминает И.И. Долгушин: «Одновременно со строительством производственных корпусов началось формирование коллектива из числа опытных специалистов республики и страны…

В апреле 1974 г. на площадках первого производственного сдаточного корпуса были установлены первые станки. Вскоре были задействованы механический, инструментальный, сборочный, прессово-сварочный цеха. Молодые специалисты-конструкторы, сварщики, механики направлялись институтами Урала, Москвы, Ленинграда, Горького, Казани, Ижевска, Чебоксар. Большинство из них закрепилось на заводе. Чебоксары стали им второй родиной. На тракторном заводе от молодого специалиста до руководителя высокого ранга выросли Александр Титов, Валентин Ершов, Александр Никулин… и многие другие» [7. С. 106].

Стоит отметить важную роль в подготовке кадров специалистов для завода машиностроительного, экономического и ряда других факультетов Чувашского государственного университета имени И.Н. Ульянова, а выпускники строительного факультета этого же университета заняли важное место в когорте строителей самого завода и его жилого микрорайона.

В обеспечении строительства завода кадрами большая созидательная роль принадлежала Ленинскому комсомолу, уже в 1972 г. объявившему этот объект Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. На VIII пленуме ЦК ВЛКСМ 19 января 1973 г. было подчеркнуто, что «Всесоюзные ударные комсомольские стройки должны на деле стать образцом современной организации передовых приемов труда, школой коммунистического воспитания юношей и девушек». Чувашскому обкому ВЛКСМ поручили «принять необходимые меры по устранению недостатков в работе комитетов комсомола Всесоюзных ударных комсомольских строек» [6. С. 17]. Чувашский обком и Чебоксарский горком комсомола ответили на это постановление организационно-кадровым

укреплением комсомольской организации Тракторостроя, их ответственные работники часто выезжали на объект, ход строительства постоянно находился на контроле первого секретаря обкома ВЛКСМ М.К. Максимова, а затем Л.Я. Тянгова. Оценка состояния дел на строительстве была дана Бюро ЦК ВЛКСМ 10 июля 1973 г. по итогам комплексной проверки, бесед с участниками стройки, изучения материалов республиканской молодежной газеты «Молодой коммунист», в каждом номере освещавшей ход строительства, труд и быт молодежи на нем, в постановлении «О повышении роли комсомольских организаций в ускорении строительства первой очереди Чебоксарского завода промышленных тракторов». В документе было отмечено, что более двух тысяч посланцев Ленинского комсомола активно включились в работу молодежного коллектива Всесоюзной ударной комсомольской стройки. При Чувашском обкоме ВЛКСМ и непосредственно на пусковом комплексе были созданы комсомольские штабы, а на решающих участках – более двадцати комсомольско-молодежных бригад. Комитет ВЛКСМ и комсомольский штаб стройки организовали среди них соревнование за успешное выполнение и перевыполнение производственных заданий, помогли решить вопросы жилищного обеспечения, трудоустройства и производственного обучения юношей и девушек, прибывших на строительство нового завода по общественному призыву [6. С. 119].

Важным источником пополнения рабочего коллектива стали юноши, демобилизованные из Вооруженных сил СССР, а также выпускники школ. Работа по профориентации и производственному обучению данного контингента молодежи была поставлена в соответствии с рекомендациями постановления Бюро ЦК ВЛКСМ от 21 мая 1973 г. по данному вопросу. Бюро ЦК ВЛКСМ потребовало тогда обеспечить активную работу комиссий по трудоустройству при комитетах комсомола вузов и техникумов по оказанию конкретной помощи каждому абитуриенту, не поступившему на учебу по конкурсу, вручить уволенным в запас воинам и выпускникам средних школ, решившим пойти на важнейшие народнохозяйственные стройки, комсомольские путевки с трудовыми наказами. Важно отметить, что при этом на молодых демобилизованных воинов, направленных на новостройки по комсомольским путевкам, распространялись существенные льготы [6. С. 75].

Эта возможность также была использована комсомольскими организациями, проводившими в школах беседы, встречи с молодыми людьми, уже трудившимися на строительстве, вечера вопросов и ответов, экскурсии и т.д., а позже при комитетах комсомола ЧЗПТ, стройтреста № 5, Чебоксарского машиностроительного техникума, готовившего кадры для завода, и при их структурных подразделениях начали работать педагогические отряды профориентационного профиля.

Бюро ЦК ВЛКСМ в постановлении от 10 июля 1973 г. отметил и серьезные недостатки в организаторской и воспитательной работе среди молодежи на стройке, указал, что «Чувашский обком, Чебоксарский горком комсомола поверхностно руководят комсомольскими организациями строительных и монтажных управлений, участвующих в сооружении завода, слабо повышают их ответственность за выполнение принятых обязательств». При этом была отмечена недостаточная связь комитетов ВЛКСМ строительных подразделений с комсомольскими организациями проектно-конструкторских учреждений и заводов – поставщиков материалов и оборудования [6. С. 120].

Бюро ЦК ВЛКСМ утвердило целый план мероприятий по оказанию содействия комсомольским организациям строительства ЧЗПТ и решению провести в Чебоксарах в начале 1974 г. рабочую встречу штаба ЦК ВЛКСМ и Министерства тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР с участием хозяйственных руководителей и комсомольских работников предприятий и организаций, участвующих в подготовке к производству новых промышленных тракторов [6. С. 12]. Такие совещания в Чебоксарах и в Москве были проведены неоднократно с положительными результатами. Таким образом, ЦК ВЛКСМ успешно выступил в качестве одного из организаторов и координаторов сотрудничества участников общего важного государственного дела.

Большое внимание уделялось и политической работе среди юношей и девушек. С этой целью в Чебоксарах был открыт корреспондентский пункт газеты «Комсомольская правда». Кроме того, новости со строительства постоянно появлялись на страницах других центральных газет, чему особенно активно содействовали обозреватели газет «Правда» Юрий Князев (автор документальной повести о молодых тружениках «Юность Тракторостроя»), «Советская Россия» – Валентин Овчаров. Критические выступления нейтральных газет позволяли оперативно устранять выявленные недостатки. После публикации 17 июля 1973 г. в газете «Правда» корреспонденции «Чебоксарский богатырь» бюро обкома КПСС 27 июля того же года обязало директора ЧЗПТ В.Т. Десятова принять неотложные меры по своевременному обеспечению строительства необходимым оборудованием, кадрами массовых рабочих профессий, ускорению испытаний опытных образцов новых тракторов Т-330 и Т-500 на Челябинском тракторном заводе [4], где уже был опыт производства тяжелых тракторов. Коллектив инженеров и конструкторов под руководством первого главного конструктора ЧЗПТ В.В. Емельяненко вел поиск по-настоящему инновационных технических и технологических решений. Они создали принципиально новое семейство промышленных тракторов мощностью 220, 230 и 500 л.с. В их конструкцию был заложен модульный принцип, при котором изготовление и сборка машины из предварительно изготовленных отдельных узлов кардинально повышали ремонтопригодность и упрощали сам процесс производства. Ходовая система получила эластичную подвеску, снижающую динамическое нагружение рамных конструкций и улучшающую тягово-сцепные свойства. Дистанционное управление узлами многократно облегчало труд машиниста. Отечественные тракторы впервые получили гидродинамическую трансмиссию [8. С. 30].

20 июля 1973 г. на ЧЗПТ начался регулярный выпуск собственной газеты «Тракторостроитель».

Бюро ЦК ВЛКСМ наметило и ряд других конкретных мер по информационному, пропагандистскому обеспечению строительства ЧЗПТ, привлечению к этому важному государственному делу внимания молодежной общественности, чтобы умножить число молодых энтузиастов, желающих ехать на стройку. С этой целью по его поручению были изданы красочные плакаты и листовки, скомплектованы и направлены 25 молодежных библиотек для общежитий и красных уголков, 20 комплектов методической литературы в помощь секретарям первичных комсомольских организаций [6. С. 122].

Особое внимание было уделено совершенствованию организации труда, в первую очередь – в комсомольско-молодежных коллективах. Бюро ЦК ВЛКСМ требовало: «Работу по повышению производительности труда молодых строителей следует строить на основе внедрения передовых методов

и приемов труда, прогрессивной технологии, широкого использования опыта лучших строительных организаций страны, передовиков и новаторов производства, в первую очередь метода бригадного хозяйственного расчета, применяемого коллективом бригады Героя Социалистического Труда Н.А. Злобина» [6. С. 120].

Первой по методу бригады Николая Злобина на строительстве ЧЗПТ начала работать комсомольско-молодежная бригада Альберта Захарова – в дальнейшем делегата XVIII съезда ВЛКСМ, члена ЦК ВЛКСМ, лауреата премии Ленинского комсомола в области производства [7. С. 40].

Постановление Бюро ЦК ВЛКСМ по строительству Чебоксарского завода промышленных тракторов, решения VIII (от 19 января 1973 г. «О задачах комсомола, вытекающих из решений декабрьского (1972 г.) Пленума ЦК КПСС и доклада Л.И. Брежнева о пятидесятилетии Союза Советских Социалистических Республик») и IX (от 14 ноября 1972 г. «О повышении роли комсомола и воспитании достойной смены рабочего класса и колхозного крестьянства») пленумов ЦК ВЛКСМ, а в дальнейшем XVII и XVIII съездов комсомола и последующих пленумов ЦК ВЛКСМ однозначно ориентировали комитеты ВЛКСМ ЧЗПТ, стройтреста № 5 и иных строительных и монтажных подразделений на решение задач, связанных с обеспечением пуска завода и начала производства тракторов в установленные сроки. Эту цель ставил перед собой комсомольский штаб под руководством аналогичного партийного штаба во главе с секретарем обкома КПСС Г.П. Ковалевым [3]. Обком комсомола и этот комсомольский штаб добивались организационно-политического укрепления всех звеньев комсомольских организаций на производстве, роста численности комсомольско-молодежных коллективов и вовлечения их в новые формы массового соревнования. Численность комсомольской организации молодых тракторостроителей возросла к 1976 г. до 5 тыс. человек, и она получила права райкома. Одновременно в соответствии с названными решениями укреплялись ее связи с комсомольскими организациями заводов – поставщиков узлов и комплектующих материалов, особенно с комсомольцами Чебоксарского агрегатного завода, проектных и конструкторских учреждений. Полезное действие оказала рекомендация Бюро ЦК ВЛКСМ от 10 июля 1973 г. по содействию комсомола ускорению строительства ЧЗПТ об установлении кольцевого контроля комитетов ВЛКСМ и штабов «Комсомольского прожектора» за приоритетным выполнением заказов стройки. Поскольку новые тракторы предназначались не только для народного хозяйства самого СССР, но и на экспорт, важное значение для комсомольской организации тракторостроителей имело постановление Бюро ЦК ВЛКСМ от 6 июля 1973 г. о повышении ответственности комсомольских организаций и штабов «Комсомольского прожектора» за выпуск экспортной продукции и использование импортного оборудования. Оно требовало значительного повышения качества экспортных изделий, полного соответствия их мировым стандартам, совершенствования внутризаводского контроля соблюдения технологических требований производства, точного оформления технической и экономической документации. ЦК ВЛКСМ рассматривал все это как первоочередные не только экономические, но и политические задачи молодых тружеников [6. С. 108–110].

Появились новые формы индивидуального и коллективного социалистического соревнования комсомольцев, направленного теперь уже на интенсивные, качественные показатели – повышение эффективности производства,

рост производительности труда, экономию материалов и энергии, внедрение инновационных достижений науки, техники, организации производства, передового опыта. Молодые тракторостроители продвинулись и на этих направлениях. В.И. Соколова приводит такой пример. Как известно, XXV съезд КПСС в 1976 г. выдвинул лозунг «Экономика должна быть экономной» и призвал народ, в том числе и комсомол, придерживаться режима экономии ресурсов. Тогда в Чувашии, как и по всей стране, началось движение за создание комсомольского фонда экономии за счет бережного использования всех видов материалов, создания и внедрения рационализаторских предложений. За это в X пятилетке под руководством обкома ВЛКСМ развернулось соревнование комсомольско-молодежных коллективов и отдельных комсомольцев промышленных предприятий, строек, колхозов, совхозов, проектных организаций, в итоге которого, например, в 1979 г. была достигнута экономия 9 млн 176 тыс. руб. [17. С. 55–56]. Немалый вклад в эту цифру внесли и чебоксарские тракторостроители.

25 октября 1975 г. с конвейера завода сошел первый трактор Т-330. В этом событии участвовали лучшие рабочие – победители социалистического соревнования. По этому торжественному случаю в праздник годовщины Октябрьской революции были по заслугам отмечены: Почетной грамотой Президиума Верховного Совета ЧАССР – 9 рабочих и специалистов предприятия и участников строительства ЧЗПТ, Почетной грамотой Чувашского обкома КПСС и Совета Министров ЧАССР – 19 передовиков производства и строительства завода. Среди награжденных были главный конструктор ЧЗПТ В.В. Емельяненко, его заместитель С.В. Шалимов, слесари Н.И. Антонов, В.И. Иванов, термист А.М. Бакланов, инженер-конструктор Г.Я. Яковлев, прораб А.В. Машкин, машинист экскаватора Н.Н. Никитин и др. Впоследствии многие тракторостроители и строители были награждены орденами и медалями.

В 1976–1978 гг. была налажена подготовка к серийному производству тракторов Т-330 и развернута работа по созданию новых моделей тракторов, в итоге которой в 1979 г. был создан опытный трактор Т-500 мощностью 480 л.с. 20 мая 1977 г. вопрос о мерах по выполнению решений XXV съезда КПСС о создании мощностей и организации серийного производства промышленных тракторов был главным предметом обсуждения на VI пленуме Чувашского обкома КПСС. В пленуме приняли участие член ЦК КПСС, заместитель Председателя Совета Министров СССР В.Н. Новиков, кандидат в члены ЦК КПСС, министр транспорта и сельскохозяйственного машиностроения И.Ф. Синицын, другие ответственные работники ЦК КПСС и правительственных структур, специалисты проектных организаций, которые перед пленумом в течение нескольких дней детально изучили реальное положение дел на заводе, социальные и производственно-технические проблемы. В докладе И.П. Прокопьева отмечалось: «На строительстве завода, жилищных и культурно-бытовых объектов занято более 6 тысяч человек. Перевыполнены установленные планы. Сданы в эксплуатацию сдаточный корпус площадью 28 тыс. кв. м, три водогрейных котла на ТЭЦ-2 и ряд других объектов вспомогательного назначения. Ведется строительство прессово-сварочно-сборочного корпуса производственной мощностью 200 тыс. кв. м, ремонтно-литейного цеха и цеха тяжелых стальных отливок. Завершается строительство комплекса биологических и заводских очистных сооружений. В сооружении завода и подготовке производства принимают участие ряд предприятий и организаций Минстроя, Минмонтажспецстроя, Минэнерго, Минтрансстроя

СССР, Госснаба СССР, промышленные предприятия 13 союзных министерств. Стройка значительно пополнилась новыми строительными механизмами и автотранспортом. Вместе с тем результаты работы за истекший период показывают, что строительство завода ведется медленными темпами. С начала строительства освоено только 24 процента капитальных вложений и выполнен на 41 процент строительно-монтажных работ от расчетной стоимости первой очереди завода» [13].

Пленум рассмотрел также ход подготовки к серийному выпуску тракторов и отметил, что 27 тракторов Т-330 на сданных в эксплуатацию производственных площадях уже собрано и начато изготовление опытных образцов трубоукладочной модификации трактора, и разработал меры по ускорению строительных работ и серийному производству необходимых стране промтракторов [5].

Союзные министерства оказывали необходимую дополнительную помощь, а результатом организаторской работы руководства республики и г. Чебоксары, дирекции самого завода и стройтреста № 5 стало введение в 1980 г. к 60-летию ЧАССР главного сборочного конвейера, в XI пятилетке начало серийного производства тракторов Т-330, с 1985 г. – еще более мощных тракторов Т-500.

Вначале тракторостроители столкнулись с немалыми сложностями технического характера. Как отмечают сами авторы книги об истории завода: «первые тракторы едва нарабатывали 1000 моточасов. Постоянно выходили из строя узлы гидроаппаратуры, неудовлетворительно работал двигатель, часто отказывала коробка передач. Кроме того, себестоимость изготовления трактора в 1977 году составляла 428 тысяч рублей, превышая проектируемую в 4 раза» [1. С. 205]. На ноябрьском (1979) Пленуме ЦК КПСС Л.И. Брежнев подверг качество трактора критике: «Имеются факты, когда принимаются к производству машины с конструктивными недоработками. Свежий пример – продукция Чебоксарского тракторного завода, завода-новостройки, с которым связывались большие надежды. Однако первая партия тяжелых тракторов оказалась малопригодная для тех работ, для которых они в основном предназначались» [2].

В декабре 1979 г. собрание партийно-хозяйственного актива ЧЗПТ с участием заместителя министра транспортного и сельскохозяйственного машиностроения СССР Б.Г. Сивака и секретаря Чувашского обкома КПСС Г.П. Ковалева наметило комплекс мер по улучшению конструкции трактора и ускорению его серийного выпуска.

Вскоре качество трактора значительно улучшилось. В 1988 г. было 10 тыс. бульдозеров, нашедших себе достойное применение на 1043 предприятиях 39 министерств и ведомств СССР [1. С. 210], а также в зарубежных странах, где они доказали свою эффективность даже в экстремальных климатических условиях и высокую конкурентоспособность, а случаи их отказа зачастую объяснялись нарушениями технических норм и правил эксплуатации из-за предрассудков, связанных с пренебрежительным отношением к технике отечественного производства.

В подтверждение этой мысли приведем высказывания самих бульдозеристов.

А. Пастырев, Красноярский край: «На мою просьбу о переводе на Т-330 начальство ответило отказом, мотивируя это тем, что мой опыт более востребован на “Катепиллере”, а на отечественный можно кого попало усадить. А ведь любая машина на свете – хоть зарубежная, хоть наша – требует ответственного

к себе отношения! Ведь если разобраться, почти 90% отказов вызвано неисправностями узлов, изготовленных заводами-поставщиками, а не виноват ЧЗПТ!... На двух бульдозерах наша бригада работала круглые сутки, смену передавая на ходу, не останавливая работу. Взятые обязательства мы выполнили досрочно и успешно – 2 300 000 кубометров грунта, и наработка даже больше 7 тысяч моточасов у каждого бульдозера! При этом затратили топлива вдвое меньше, чем по норме. А что импортные тракторы? Не спорю – хороши! Но свой-то, как оказалось, лучше! Отработал тот же “Комацу” свои пять тысяч – и точка! Наш хоть и не так красиво и эффективно, но лямку свою тянет и тянет. Да и какой бульдозер, кроме Т-330, заведется в морозы с первого раза» [1. С. 209].

А. Ведерников, Калуга: «Много лет работал на импортных тракторах, а в последние годы – на Т-330. Так что есть мне, с чем сравнивать. Хочу сказать – во многих управлениях к советскому бульдозеру отношение предвзятое. На него сажают в наказание лодырей и нарушителей трудовой дисциплины. Техобслуживание чебоксарцев, да и челябинцев, проводят по принципу “нашему и так сойдет”. Масло в Т-330 льют какое попало, в отличие от “Катепиллера” и “Комацу”. Не виноват Т-330, а просто каждому на своем месте надо качественно выполнять свою работу» [1. С. 210].

В 1985 г. в производство был запущен новый, еще более мощный трактор Т-500 с двигателями Ярославского завода «Автодизель».

Совершенствованию конструкции и повышению качества чебоксарских тракторов и созданных на их базе трубоукладчиков способствовал, кроме уже упомянутых научных и проектно-конструкторских учреждений, созданный в 1976 г. в Чебоксарах проектно-конструкторский и технологический институт «Промтрактор», содействовавший ЧЗПТ в разработке проектной документации на инновационные технологии производства деталей агрегатов трактора Т-330, а в дальнейшем и других моделей с последующим внедрением их в производственный цикл. Сотрудники этого института разработали обоснованные научные рекомендации, позволившие усовершенствовать технологию термического производства не только на самом ЧЗПТ, но и на других тракторных заводах. Ими заинтересовались и зарубежные коллеги. Институт разработал также прогрессивные и экономичные технологии металлообработки [16. С. 112]. Значительную помощь оказал также Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова, открывший в 1983 г. на заводе филиал кафедры электротермии. Машиностроительный и другие факультеты университета выполнили и внедрили по заказам ЧЗПТ хоздоговорные работы, а студенты проходили там производственную практику, выполняли дипломные проекты, а после окончания вуза пополняли когорту молодых специалистов завода. Так сформировался и окреп новый единый учебно-научно-производственный кластер.

Вскоре ЧЗПТ уверенно вышел на требовательные зарубежные рынки. Настоящим «бенефисом» завода стала международная торговая ярмарка в Познани 11–18 июня 1989 г. Польские партнеры сразу же заключили контракт на поставку 30 тракторов Т-330. Тут же о желании закупить трактор заявили представители Югославии и нескольких африканских государств [10. С. 19].

А в Чехословакии в том же году был подписан протокол об испытаниях трактора Т-500. Европейские бизнесмены обусловили возможную закупку этих тракторов после предварительной бесплатной эксплуатации в течение нескольких месяцев, причем транспортировку тракторов к месту испытаний должен был обеспечить ЧЗПТ за свой счет. Чебоксарские тракторостроители

приняли эти условия, будучи уверенными в безупречном качестве тракторов. В результате с учетом высоких эксплуатационных качеств и взаимоприемлемой цены бульдозеры были закуплены Австрией, Венесуэлой, Колумбией, Испанией, Югославией и рядом других стан, число которых в дальнейшем увеличивалось [8. С. 213–214].

В 1980 г. завод освоил производство трубоукладчиков на базе моделей тракторов, которые успешно были применены на строительстве магистральных и других трубопроводов как в СССР (в дальнейшем России), так и во многих зарубежных странах, добывающих или импортирующих углеводородное энергетическое сырье. К 2014 г. на производство было поставлено уже восемь моделей бульдозерно-рыхлительных агрегатов, три модели трубоукладчиков и две модели колесных тракторов. С помощью чебоксарских бульдозеров велась и ведется добыча золота, алмазов, угля и металлических руд, трубоукладчики оказались незаменимыми при освоении нефтяных и газовых месторождений, колесные погрузчики – в мелиорации и ряде других хозяйственных сфер [12. С. 666–667]. В 1993 г. завод преобразован в ОАО «Промтрактор».

Продолжалось совершенствование организации и технологии производства. В 1999 г. за создание и внедрение гусеничных трубоукладчиков новых модификаций руководителям и главным специалистам ОАО «Промтрактор» Ю.Д. Егорову, В.В. Филиппову, А.Г. Новикову, М.В. Максимову, В.П. Ярыгину была присуждена Государственная премия Чувашкой Республики в области науки и техники.

К 2000 г. ОАО «Промтрактор» представлял собой многопрофильный концерн, включающий головное производство, Чебоксарский завод «Промлит» и более 20 других предприятий, специализирующийся на производстве мощной техники, используемой для выполнения землеройных работ в промышленном, дорожном, нефтегазовом и гидротехническом строительстве, горнодобывающей промышленности и аварийно-спасательных работ [18. С. 338]. В первой четверти XXI в. концерн освоил производство новых видов продукции, таких как экскаваторы и сельскохозяйственные гусеничные тракторы, оказывающие минимальное давление на почву и поэтому оптимальные с точки зрения требований экологической безопасности [1. С. 217].

Особенностью нового индустриального строительства в СССР во второй половине XX в. стало одновременное с самими промышленными объектами строительство жилого комплекса с социально-культурной и бытовой инфраструктурой, отвечающей современным требованиям. Такой подход стал частью государственной политики, оставив в прошлом временное неблагоустроенное жилье для рабочих, специалистов и их семей. Он полностью проявился и при проектировании и строительстве ЧЗПТ, одновременно с которым строительные подразделения возводили Новоюжный жилой микрорайон для тракторостроителей и их семей, с самого начала связанный с основными районами столицы Чувашии несколькими пассажирскими маршрутами. Это современный, благоустроенный, хорошо озелененный жилой массив. И.И. Долгушин в воспоминаниях приводит фрагмент из выступления первого секретаря обкома КПСС И.П. Прокопьева на совещании по вопросу о реализации постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 12 декабря 1985 г. «О неотложных мерах в создании и освоении выпуска промышленных тракторов на Чебоксарском заводе промышленных тракторов и об организации их производства в 1985–1990 годах». Тогда Илья Павлович потребовал, чтобы «завод и город развивались

гармонично, чтобы не было разрыва между строительством производственных корпусов и учреждений культуры, быта, торговли, общественного питания, городского транспорта. И должно вводиться больше жилья. Проект строительства тракторного завода должен быть комплексным. В нем следует учитывать перспективы развития производства и города». Это была партийная директива. На возведение объектов соцкультбыта жилого района завода, объявленное приоритетом, было ассигновано 87 млн руб., на которые были построены 21 общежитие, 20 малосемейных домов с 3 тыс. изолированных квартир, 7 общеобразовательных школ, 21 дошкольное учреждение, торговый комплекс «Шупашкар», несколько магазинов, крытый рынок, гостиница, Дом быта, профилакторий, пионерский лагерь, была значительно улучшена транспортная инфраструктура, в том числе расширена железнодорожная станция Чебоксары – 2 и построен путепровод по проспекту Мира. Кроме того, по просьбе тружеников завода, обращенной к Л.И. Брежневу, они добились разрешения и дополнительных ассигнований, на которые были построены ДК Тракторостроителей, спортивный комплекс с залом и плавательным бассейном, лыжная база со спортзалом [7. С. 108–110]. Так, благодаря строительству тракторного гиганта одновременно с ним рос и благоустраивался город Чебоксары.

Выводы. Строительство и дальнейшее развитие ЧЗПТ стало успешным результатом планомерной координации и кооперации работы партийно-правительственных органов, предприятий и учреждений Советского Союза в рамках реализации мегапроекта интенсификации народнохозяйственного комплекса СССР. Важнейшая роль в решении этой проблемы принадлежала комсомолу. Успех, с которым ВЛКСМ справился с этой поставленной перед ним ответственной задачей, свидетельствовал об эффективности молодежной политики Советского государства на рассматриваемом историческом этапе. Опыт строительства, развития и модернизации тракторного производства в Чебоксарах, кооперации и координации предприятий-смежников, логистических структур, жизнеобеспечения, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, подготовки кадров может быть успешно востребован в процессе решения назревших проблем экономической модернизации России на современной инновационной технологической основе.

Литература

1. *Болотин М.Г., Максимов Л.И., Сергеев А.Н.* Трактор: прошлое, настоящее, будущее. Чебоксары: Перфектум, 2019. 256 с.

2. *Брежнев Л.И.* Речь на Пленуме ЦК КПСС 27 ноября 1979 г. // Правда. 1979. 28 ноя.

3. Государственный архив современной истории Чувашской Республики (далее – ГАСИ ЧР). Ф. 1. Оп. 37. Д. 48. Л. 6–7.

4. ГАСИ ЧР. Ф. 1. Оп. 37. Д. 69. Л. 54–55.

5. ГАСИ ЧР. Ф. 1. Оп. 41. Д. 28. Л. 50–56.

6. Документы ЦК ВЛКСМ 1973. М.: Молодая гвардия, 1974. 256 с.

7. *Долгушин И.И.* Судьба завода, будущее города // Дорогой созидания. Воспоминания. Чебоксары, 2006. С. 104–111.

8. *Ильина О.А., Максимов Л.И., Тараканова Л.М.* Верность традициям, преданность делу: к юбилею завода «Промлит»: 45 лет. Чебоксары: Перфектум, 2022. 251 с.

9. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК. Т. 10. 1969-1971. 8-е изд., доп. и испр. М.: Политиздат, 1972. 536 с.

10. *Никитин А.С.* Научиться выгодно торговать // Блокнот агитатора. 1989. № 14. С. 18–21.

11. *Николаев А.Г.* Притяженье Земли. Записки космонавта-3. Чебоксары: Чувашия, 1999. 140 с.

12. *Николаев В.В.* Очерки истории и летопись города Алатырь и Алатырского уезда на фоне исторического развития России XVI – начала XXI веков. 2-е изд., доп. Чебоксары: Новое время, 2014. 836 с.

13. *Прокопьев И.П.* О мерах по выполнению решений XXV съезда КПСС о создании мощностей и организации серийного производства промышленных тракторов. Доклад на VI пленуме Чувашского Обкома КПСС 20 мая 1977 г. // Советская Чувашия. 1977. 21 мая.

14. *Прокопьев И.П.* Это наша с тобой биография // Дорогой созидания. Воспоминания. Чебоксары, 2006. С. 16-53.

15. *Путин В.В.* Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию РФ 29 февр. 2024 г. // Российская газета. 2024. № 9288, 1 марта.

16. *Радиченко А.Н., Сергеев Т.С.* Формирование и развитие технической интеллигенции Чувашской АССР в 1920–1991 гг. Чебоксары: Чуваш. гос. пед. ун-т им. И.Я. Яковлева, 2002. 224 с.

17. *Соколова В.И.* Молодежь Чувашии в 1965-1985 гг.: опыт реализации советской молодежной политики. Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2009. 160 с.

18. *Харитонова В.Г.* «Промтрактор» // Краткая чувашская энциклопедия. Чебоксары: Чуваш. кн. изд-во, 2001. С. 338.

ЛАСТОЧКИН ВЯЧЕСЛАВ БОРИСОВИЧ – кандидат исторических наук, доцент кафедры отечественной истории, Чувашский государственный университет, Россия, Чебоксары (vyacheslav_lastochkin@mail.ru).

Vyacheslav B. LASTOCHKIN

CONSTRUCTION OF THE «GIANT» IN CHEBOKSARY IN THE DISCOURSE OF THE ECONOMIC AND YOUTH POLICY OF THE SOVIET STATE IN THE 70s AND 80s OF THE XX CENTURY (to mark the 50th anniversary of the first tractor output at Cheboksary Industrial Tractors Plant)

Key words: *the USSR, the Chuvash ASSR, Cheboksary Industrial Tractors Plant, heavy machinery, technical and technological modernization of the national economic complex, innovations: political and organizational work, All-Union Leninist Young Communist League, youth policy of the Soviet state, import substitution.*

Studying the historical experience of constructing large national economy facilities in the USSR makes it possible to identify effective forms of interaction between enterprises, educational institutions, scientific institutes and design bureaus that contributed to successful solution of important economic and political tasks. The construction of Cheboksary Industrial Tractors Plant lasted three five-years and became the All-Union Komsomol shock construction project. The analysis of the Komsomol's activities in this construction helps to study more deeply the specifics of the youth policy of the Soviet state during this period.

The purpose of the study *is to identify the socio–political factors that influenced the course of design, construction, staffing, further modernization of production and development of Cheboksary Industrial Tractors Plant, and to analyze the role of the Komsomol in these processes in the context of the youth policy of the Soviet state.*

The scientific novelty of the research lies in using modern methodological approaches to the study of specific aspects of the economic and youth policy of the Soviet state in the 70s and 80s of the XX century, which determined the course of construction and further development of Cheboksary Industrial Tractors Plant, the importance of this facility for domestic national economic complex and the socio-economic development of Cheboksary and the Chuvash Republic, as well as introducing new insufficiently studied facts into scientific circulation.

Materials and methods*. The sources of the research were the archives of a unique Cheboksary Museum of Tractor History and the National Museum of the Chuvash Republic, the memories of veterans. The principles of historicism, objectivity, complexity, methods of comparative historical and historical-genetic analysis were applied.*

Results*. In accordance with the directives of the XXIV Party Congress on the ninth five-year plan for the development of the USSR national economy for 1971–1975, the construction of the largest enterprise of the Ministry of Tractor and Agricultural Engineering of the USSR, an industrial tractor plant was launched in Cheboksary, and at the same time – a residential Novoyuzhny area near it, with modern socio-cultural, transport and household infrastructure. Workers and specialists, enterprises of related industries, educational institutions and research and design institutions of the entire Soviet state took part in the construction of this industrial*

giant and its provision. The Komsomol, which patronized it, played an important role in the construction. It declared one of the key national economic facilities of that time at its XVII Congress in April 1974 to be the All-Union Komsomol shock construction project. In October 1975, the first Cheboksary tractor was officially output from the main assembly line of the plant. Subsequently, Cheboksary Industrial Tractors Plant became the leading domestic enterprise in producing heavy industrial tractors, bulldozers and pipelayers adapted for mass use in a wide variety of natural conditions including extreme ones in all regions of the USSR and many foreign countries. Since 1977, the company has operated a large multidisciplinary metallurgical production «Promtractor – Promlit» (industrial casting plant). The tractor complex has contributed and continues to contribute to intensification of Chuvashia's industrial development and has made a great contribution to ensuring the economic security of the USSR and modern Russia.

Conclusions. *The construction and further development of Cheboksary Industrial Tractors Plant was a successful result of systematic coordination and cooperation in the work of party and government bodies, enterprises and institutions of the Soviet Union within the framework of a megaproject for intensification of the USSR national economic complex. The Komsomol played a crucial role in solving this problem. The success with which the Komsomol coped with this responsible task was evidence of the effectiveness of the youth policy implemented by the Soviet state at the historical stage under consideration. The experience of construction, development and modernization of tractors production in Cheboksary, cooperation and coordination of related enterprises, logistics structures, life support, research and development work, and personnel training can be in demand in the process of solving urgent problems of Russia's economic modernization on a modern innovative technological basis.*

References

1. Bolotin M.G., Maksimov L.I., Sergeev A.N. *Traktor: proshloe, nastoyashchee, budushchee* [Tractor: past, present, future]. Cheboksary, Perfektum Publ., 2019, 256 p.

2. Brezhnev L.I. *Rech' na Plenume TsK KPSS 27 noyabrya 1979 g.* [Speech at the Plenum of the Central Committee of the CPSU on November 27, 1979]. Pravda, 1979, Nov. 28.

3. *Gosudarstvennyi arkhiv sovremennoi istorii Chuvashskoi Respubliki. F. 1. Op. 37. D. 48. L. 6–7.* [State Archives of Contemporary History of the Chuvash Republic. Archive 1. *Op. 37. D. 48. L. 6–7*].

4. *Gosudarstvennyi arkhiv sovremennoi istorii Chuvashskoi Respubliki. F. 1. Op. 37. D. 69. L. 54–55.* [State Archives of Contemporary History of the Chuvash Republic. Archive 1. *Op. 37. D. 69. L. 54-55*].

5. *Gosudarstvennyi arkhiv sovremennoi istorii Chuvashskoi Respubliki. F. 1. Op. 41. D. 28. L. 50–56.* [State Archives of Contemporary History of the Chuvash Republic. Archive 1. *Op. 41. D. 28. L. 50-56*].

6. Dokumenty TsK VLKSM 1973.M.: Molodaya gvardiya, 1974. 256 p. [Documents of the Central Committee of the Komsomol 1973. Moscow: Molodaya Gvardiya, 1974. 256 p.].

7. Dolgushin I.I. *Sud'ba zavoda, budushchee goroda* [The fate of the plant, the future of the city]. In: *Dorogoi sozidaniya. Vospominaniya* [The Road of Creation. Memories]. Cheboksary, 2006, pp. 104–111.

8. Il'ina O.A., Maksimov L.I., Tarakanova L.M. *Vernost' traditsiyam, predannost' delu. K yubileyu zavoda «Promlit»* [Loyalty to traditions, dedication to the cause. On the anniversary of the Promlit plant]. Cheboksary, Perfektum Publ., 2023, 272 p.

9. *KPSS v rezolyutsiyakh i resheniyakh s"ezdov, konferentsii i Plenumov TsK. T. 10. 1969–1971. 8-e izd., dop. i ispr.* [The CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and Plenums of the Central Committee. Vol. 10: 1969–1971. 8th ed.]. Moscow, Politizdat Publ., 1972, 536 p.

10. Nikitin A.S. *Nauchit'sya vygodno torgovat'* [Learn to trade profitably]. *Bloknot agitator,* 1989, no. 14, pp. 18–21.

11. Nikolaev A.G. *Prityazhen'e Zemli. Zapiski kosmonavta-3* [Gravity of the Earth. Notes of a Cosmonaut-3]. Cheboksary, Chuvashiya Publ., 1999, 140 p.

12. Nikolaev V.V. *Ocherki istorii i letopis' goroda Alatyr' i Alatyrskogo uezda na fone istoricheskogo razvitiya Rossii XVI – nachala XXI vekov. 2-e izd., dop.* [Essays on the history and chronicle of the city of Alatyr and Alatyr district against the background of the historical development of Russia in the 16th – early 21st centuries. 2nd ed.]. Cheboksary, Novoe vremya Publ., 2014, 836 p.

13. Prokop'ev I.P. *O merakh po vypolneniyu reshenii XXV s"ezda KPSS o sozdanii moshchnostei i organizatsii seriinogo proizvodstva promyshlennykh traktorov. Doklad na VI plenume Chuvashskogo Obkoma KPSS 20 maya 1977 g.* [On measures to implement the decisions of the XXV Congress of the CPSU on the creation of capacities and the organization of serial production of industrial tractors. Report at the VI Plenum of the Chuvash Regional Committee of the CPSU on May 20, 1977]. *Sovetskaya Chuvashiya,* 1977, March 21.

14. Prokop'ev I.P. *Eto nasha s toboi biografiya* [This is our biography]. In: *Dorogoi sozidaniya. Vospominaniya* [The Road of Creation. Memories]. Cheboksary, 2006, pp. 16–53.

15. Putin V.V. *Poslanie Prezidenta Rossiiskoi Federatsii Federal'nomu Sobraniyu RF 29 fevr. 2024 g.* [Address of the President of the Russian Federation to the Federal Assembly of the Russian Federation February 29, 2024]. *Rossiiskaya gazeta,* 2024, no. 9288, March 1.

16. Radichenko A.N., Sergeev T.S. *Formirovanie i razvitie tekhnicheskoi intelligentsii Chuvashskoi ASSR v 1920–1991 gg.* [Formation and development of the technical intelligentsia of the Chuvash ASSR in 1920–1991]. Cheboksary, 2002. 224 p.

17. Sokolova V.I. *Molodezh' Chuvashii v 1965–1985 gg.: opyt realizatsii sovetskoi molodezhnoi politiki* [Youth of Chuvashia in 1965–1985: the experience of implementing Soviet youth policy]. Cheboksary, 2009, 160 p.

18. Kharitonova V.G. *«Promtraktor»* [«Promtractor»]. In: *Kratkaya chuvashskaya entsiklopediya* [Brief Chuvash Encyclopedia]. Cheboksary, Chuvash Publ. House, 2001, p. 338.

VYACHESLAV B. LASTOCHKIN – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Department of Russian History, Chuvash State University, Russia, Cheboksary (vyacheslav_lastochkin@mail.ru).

Формат цитирования: *Ласточкин В.Б.* Строительство «гиганта» в Чебоксарах в дискурсе экономической и молодежной политики Советского государства в 70–80-е годы XX века (к 50-летию выпуска первого трактора на Чебоксарском заводе промышленных тракторов) // Исторический поиск / Historical Search. 2025. Т. 6, № 2. С. 24–40. DOI: 10.47026/2712-9454-2025-6-2-24-40.