

⁶ Там же. С. 7

⁷ Национальный исторический архив Беларуси. Ф. 2001. Оп. 1. Д. 90. Л. 886.

⁸ Обзор Витебской губернии за 1895 г. Витебск, 1896. С. 9.

⁹ Эканамічная гісторыя Беларусі. Минск, 1993. С. 110.

¹⁰ Ленин В.И. Полное собрание сочинений... С. 335.

¹¹ *Каханюўскі А.Г.* Сацыяльныя аспекты мадэрнізацыйных працэсаў у Беларусі (60-я гг. XIX — пачатак XX ст.) // XXI век: актуальныя праблемы гістарычнай навукі: Матэрыялы міждунар. навуч. конф., посвящ. 70-летію іст. фак. БГУ. Минск, 15–16 апр. 2004 г. / редкол.: В.Н. Сідорцов (отв. ред.) [и др.]. Минск, 2004. С. 214.

DOI 10.31168/2619-0869.2020.1.20

Югославская автомобильная промышленность: от TAM до Црвена Застава

Екатерина Петровна Каткова, Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация; e-mail: EKaterinaK.17@gmail.com

Ключевые слова: машиностроение, индустрия, завод, автомобиль, *Yugo*, *Zastava*, повседневность, благосостояние

Yugoslav Auto Industry: From TAM to Crvena Zastava

Ekaterina P. Katkova, St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation; e-mail: EKaterinaK.17@gmail.com

Keywords: engineering, industry, factory, car, *Yugo*, *Zastava*, daily life, welfare

Создание новой автомобильной отрасли промышленности в социалистической Югославии стало символом титовской индустриализации и модернизации экономики страны, носившей до того фактически полностью аграрный характер. Если в королевской Югославии имелось лишь

вспомогательное автомобильное производство, то коммунистические власти сделали попытку создать полный цикл автопрома. Ознакомимся с короткой историей этой отрасли.

История послевоенной Югославии активно исследуется как на постъюгославском пространстве, так и за его пределами. Признанными зарубежными центрами изучения истории стран Юго-Восточной Европы являются Институт по изучению Восточной и Юго-Восточной Европы в Регенсбурге (Германия) и Институт славистики Университета в Граце (Австрия). Одними из наиболее комплексных работ последнего времени, посвященных этой теме, например, являются исследования «Югославия в XX веке: Очерки политической истории»¹ под редакцией К.В. Никифорова; *Gradove smo vam podigli. O protivrečnostima jugoslovenskog socializma*² под редакцией Борка Павичевича; монография Й. Пирьевца «Тито и товарищи»³ и пр. На сербском языке вышли книги, посвященные отдельным сюжетам развития автомобильной индустрии⁴, между тем акцент в международных авторитетных научных исследованиях часто делается на политической истории Югославии. В нашей работе мы остановим внимание на истории автомобильного сектора югославской промышленности, особенности развития которого, на наш взгляд, дают более четкое представление о состоянии югославской экономики в целом.

Отношение к югославскому автопрому среди граждан бывшей Югославии, как правило, довольно противоречиво. Обычно упоминание автомобилей марок *Југо* или *За-става* вызывает насмешку у молодежи, а у старшего поколения — ностальгию по социалистическим временам. За югославскими автомобилями закрепилось клеймо недоброкачественной и недолговечной продукции, о чем в частности свидетельствует старая поговорка «*Југо није за дуго*» (рус. «Юго это ненадолго»). Наличие собственного автомобильного производства является подтверждением индустриальной

состоятельности преимущественно аграрной Югославии, а изучение бытования автопрома представляется важным предметом истории югославской повседневности. Легковые автомобили, произведенные на заводе *Црвена Застава* в Крагуевце в 1980-е гг., до сих пор встречаются на улицах городов, а особенно в сельской местности. В некоторых сербских автошколах обучение вождению все еще производится на автомобилях, выпущенных под брендом *Застава*. Характерной чертой югославского автопрома была работа на чужих производственных мощностях, а также покупка лицензий на изготовление автомобилей за рубежом с последующей локализацией и производством на территории Югославии, причем заводы старались не концентрировать в пределах какой-либо одной республики, а размещать равномерно, развивая промышленность в каждой из шести республик независимо от исходного потенциала местности. В СФРЮ также осуществлялся выпуск автомобилей из капиталистических стран: *Renault*, *Citroën*, *Volkswagen*, *Opel*, что было характерно и для многих государств, входивших в состав Совета экономической взаимопомощи (СЭВ). Так, в Сараево на заводе *TAS*, или *Tvornica automobila Sarajevo*, собирали *Volkswagen Käfer*, *Golf* и *Caddy*.

Возможно, именно факт освоения чужих разработок и прямого заимствования не давал выхода чисто югославской инженерной мысли и блокировал возможности создания собственных качественных образцов народных автомобилей. В этом отношении мы можем провести прямые параллели между продукцией югославской *Црвена Застава* и советского «ВАЗ», с учетом того факта, что для обоих предприятий основным образцом для подражания были автомобили итальянской компании *Fiat*. Югославский и советский автопром сотрудничали довольно интенсивно и осуществляли взаимные поставки продукции на рынки друг друга, хотя это в большей степени касалось грузовиков и автобусов, не-

жели легковых машин⁵. Другой немаловажной причиной отсталости югославской автомобильной промышленности стала слабая дисциплина на предприятиях, сравнительно низкая подготовленность и мотивация югославских рабочих в условиях «гибридной» экономической системы⁶.

К моменту начала гражданской войны в бывшей Югославии производство «социалистических» автомобилей и комплектующих к ним осуществлялось на заводах в Мариборе, Ново-Место, в Загребе, Риеке, Крагуевце, Кикинде, Сараеве и Скопье.

Именно в экономически более состоятельной Словении в 1947 г. был открыт первый автомобильный завод в социалистической Югославии, получивший наименование *ТАМ* — *Touarna Automobilov in Motorjev*. К концу 1960-х гг. завод выпускал современные конкурентноспособные мощные армейские грузовые автомобили высокой проходимости *ТАМ-110/150*. Грузовик развивал скорость порядка 90 км/ч, преодолевал подъемы крутизной до 70% и броды глубиной до 1 м. Автомобиль применялся в ходе югославских войн всеми противоборствующими сторонами и показывал высокую надежность и результативность в боевых условиях⁷. Производство *ТАМ-110* с некоторыми коррективами и изменениями в конструкции продолжается по сей день, однако завод в Мариборе теперь принадлежит немецкой компании *MAN*.

В Риеке на заводе *Tvornica motora i motornih vozila* собирали грузовики под маркой *Torpedo SRT* по румынской технологии, не отличавшейся ни особым качеством, ни новаторством. В Загребе вплоть до 2000 г. выпускали автобусы *ТАЗ* — *Tvornica Autobusa Zagreb*. Сегодня большинство автобусов, осуществляющих пассажироперевозки по Хорватии и за ее пределы, имеет итальянское или немецкое происхождение.

В Скопье на заводе *ФАС-11. октября* выпускали автобусы *Sanos* для осуществления длительных пассажироперевозок.

В 1970 г. завод начал сотрудничество с *Mercedes*, получив право производить копии немецких автобусов под своей маркой. Значительная часть таких автобусов отправлялась на экспорт в страны Европы и Ближнего Востока, а в начале 1990-х гг. — в Россию и Украину.

Первые югославские легковые автомобили начали выпускаться в 1953 г. после открытия в сербском Крагуевце завода *Црвена Застава*. В 1955 г. здесь стартовало производство автомобиля *Zastava 750*, рассчитанного на внутренний потребительский рынок и призванного стать поистине народным автомобилем. *Zastava 750* была абсолютной копией итальянского *Fiat-600* и собиралась из комплектующих итальянского производства, но расходилась гораздо быстрее благодаря своей сравнительно низкой цене. Эта модель стала своеобразным символом средней югославской рабочей семьи. В то же время Крагуевац получил неофициальное название «югославского Детройта». В 1971 г. началось производство самой массовой за всю историю югославского автопрома модели *Zastava 101*, по сути лицензионной копии *Fiat 128*. Владение таким автомобилем считалось признаком семейного благополучия и достатка.

В 1980 г. в очередной раз на базе *Fiat* в Югославии был создан собственный автомобиль под названием *Koral*, который на мировой рынок поступал под брендом *Yugo*, в том числе и в модификации с открытым кузовом, которая пользовалась огромной популярностью в мире по причине своей дешевизны и непритязательности в обращении и обслуживании. Только в США за несколько лет было продано порядка 150 тыс. экземпляров *Yugo*⁸. В то же самое время автомобиль вошел в мировые рейтинги самых плохих машин в истории, что не мешает оставаться ему легендой социалистической автопромышленности. Последней из выпущенных моделей стала *Yugo Saga*, запущенная в производство в 1990 г. и чье производство было приостановлено с началом гражданской

войны. Последующие годы стали кризисными для многих промышленных предприятий страны, исключением не стал и завод *Застава*.

В 2007 г. Сербия объявила о продаже *Застава*. 20 ноября 2008 г. был выпущен последний красный автомобиль марки *Застава* под серийным номером 794 428, который прямо с конвейера отправился в заводской музей⁹. Продажа *Застава* подвела черту под сравнительно недолгим процессом дезорганизации и ликвидации бывшей югославской промышленности, лишив Сербию собственного, пусть и не вполне конкурентноспособного, автопрома и поставив ее в зависимость от европейских поставщиков деталей и комплектующих.

Таким образом, собственный легковой югославский (после 2006 г. — сербский) автопром оказался неконкурентноспособным в условиях глобализации рынка и диктата транснациональных корпораций. *Застава* не смогла ответить на выдвигаемые новыми рыночными условиями требования покупателей, а также понесла имиджевые потери в связи с негативными ассоциациями, появлявшимися при упоминании марки и у внутреннего, и у внешнего потребителя. Однако следует признать, что в истории Югославии само предприятие и выпускаемый им «народный» автомобиль сыграли значимую роль.

Примечания

¹ Югославия в XX веке: Очерки политической истории / ред. коллегия: К.В. Никифоров (отв. ред.), А.И. Филимонова, А.Л. Шемякин. М., 2011.

² Gradove smo vam podigli. O protivrečnostima jugoslovenskog socializma / za izdavača: Borka Ravićević. Beograd, 2018.

³ *Пирьевец Ђ.* Тито и товарищи / пер. со словен. Л.А. Кирилиной, Н.С. Пилько. М.; СПб., 2019.

⁴ См., например: *Gašić R.* „Jugoslovenski Detroit“. Automobilska industrija u Kragujevcu 1953–1991. Beograd, 2017.

⁵ Гиренко Ю.С. Советско-югославские отношения: Страницы истории. М., 1983. С. 163.

⁶ См.: Gradove smo vam podigli. O protivrečnostima jugoslovenskog socializma / ur. V. Knežević, M. Miletić. Beograd, 2018.

⁷ См.: Gajdek Đ., Pokorny S. Čime smo branili Hrvatsku u Domovinskom ratu 1991. Sisak, 2013.

⁸ См.: Официальный сайт «Застава» // <http://www.zastavanacionale.com/> (accessed: 14.06.2020).

⁹ В Сербии прекращен выпуск модели Yugo. URL: https://www.zr.ru/content/news/35292-v_serbii_prekrashhen_vypusk_modeli_yugo/ (дата посещения: 14.06.2020).