Канунников, С.
Хочу машину! Личный автомобиль в советской повседневности (1917–1991)

М.: Новое литературное обозрение, 2025. – 376 с.

«*Словосочетания „хочу машину“, „купил машину“, „продал машину“, „отремонтировал машину“ в СССР описывали не совсем то, а иногда совсем не то, что теперь*». Так что же стояло за этими словами в советских реалиях?

Сергей Канунников — обозреватель журнала «За рулём», автор и соавтор книг об истории автотранспорта. Архив журнала, который выходит с 1928 г., стал летописью, в том числе на материалах которой написана «Хочу машину!» — книга о любительском автомобилизме в СССР, об автолюбителях, не просто интересовавшихся автомобилями, а о владельцах личных машин. Ожидаемо, что история советских автолюбителей рассказана хронологически, но выдел яются три переплетающихся канвы, на которые нанизано повествование:

— техническая: о сменяемости моделей легковых автомобилей, о советском автопроме;
— инфраструктурная: обо всём, что создавало среду автолюбительства — гаражи, станции техобслуживания (СТО), автозаправочные станции (АЗС), магазины запчастей, та же печать, ориентированная на владельцев и водителей автотранспорта, общественные организации;
— институциональная: о том, как ограничивали и регулировали владение личными автомобилями.

А так как два институционально-экономических обстоятельства — примат государственного над частным и дефицит товаров для населения — определяли среду автолюбительства, то у каждой канвы есть формальная и неформальная составляющие. Последняя была способом решить свои частные проблемы в условиях дефицита автотоваров и услуг.

В чём проявлялся примат государственного над частным, если говорить о владении автомобилем? В первые годы существования нового государства «*советская автомобильная промышленность … была ориентирована на решение государственных и военных задач. Поэтому в первую очередь стране и нужны были грузовики. Даже автобусы в те годы не были в приоритете. А потребность в легковых автомобилях для партийно-государственных чиновников в этот период удовлетворяли за счет импорта*» (с. 15). Частные лица могли стать обладателями легкового автомобиля, если получали его в качестве награды от государства, либо, будучи «не рядовыми» гражданами, просили разреше-

ние у руководителей государства. Первая глава книги насыщена примерами обращений, например, в Наркомат внешней и внутренней торговли, чтобы получить разрешение на покупку автомобиля, если автомобиль покупали за рубежом (к примеру, как Владимир Маяковский) или к председателю Совнаркома, если покупали внутри страны. «*Во второй половине 1930-х государство по-прежнему дарило автомобили за особые заслуги, но основу личного, пока очень небольшого парка всё-таки составляли купленные машины. Правда, и они, по сути, были подарками — ведь только правительство могло разрешить гражданину потратить на автомобиль честно заработанные деньги*» (с. 67).

Когда после Великой Отечественной войны началось производство серийных легковых автомобилей, предназначенных для продажи частным лицам, это была простая модель «Москвича». Параллельно выпускалась «Победа», которая «имела репутацию прочного и долговечного автомобиля», но «*в основном машины поступали в государственные и партийные структуры, в такси*» (с. 295–296). Советская автомобильная иерархия была организована так, что самые престижные, «стилистически пафосные» модели не предназначались для продажи населению в личную собственность, а были доступны в пользовании государственным лицам, деятелям науки и культуры в качестве служебных машин как атрибут должности и статуса. Собственно, из этого государственного автопарка автомобили «*сильно или предельно изношенные, попадали в качестве поощрения в руки первых советских частников*» (с. 47), то есть с 1930-ых гг. «частники» «донашивали» автомобили за государством.

И забавна, и наглядна советская автомобильная иерархия, представленная в стихотворении С. Михалкова. С. Канунников цитирует две его версии, конца и начала 1950-х гг., с разными моделями автомобилей, но теми же социальными типажами. И в авторском комментарии уточняется не только, с чем связаны изменения в стихотворном тексте, но и кто, скорее всего, едет на служебной машине, а кто на машине попроще, личной.

В более позднее время приоритет государственного над частным в автомобильной жизни проявлялся, среди прочего, в разделении автозаправочных станций или колонок на них на предназначенные для государственного и частного автотранспорта: когда вы видели на автотрассе АЗС с нужной маркой бензина, ещё не факт, что вашу частную машину там заправят.

Если в экономике рынка деньги являются условием доступа к благу, то в экономике дефицита механизм доступа к желаемому — очередь: вы платите не только деньгами, но и временем. «*На автомобиль можно было записаться в автомагазинах, некоторое время запись вели по месту жительства в ЖЭКах. Но чаще всего на покупку машины стали записываться на предприятиях. Документальных подтверждений, способных достоверно и тем более точно отразить продолжительность*

ожидания права на покупку, найти практически невозможно. ... Чаще „стояние“ в очереди продолжалось год-полтора, иной раз — несколько месяцев» (с. 165). Время ожидания можно было сэкономить, если стоять не в общей, а в льготной очереди для тех, у кого есть особые заслуги перед государством. Либо можно было приобрести автомобиль на имя родственника, обладающего такой льготой, и пользоваться автомобилем по доверенности. Однако в условиях, когда возможности приобрести автомобиль ограничены и регулируются плановыми принципами, «*понятие „выбор“ по-прежнему было достаточно условным. Даже если человек записывался на определенную модель, то покупал часто иную, поскольку именно её выделили предприятию в данный момент и предлагали очереднику*» (с. 167).

Отстояв несколько месяцев или лет в очереди и купив желанный автомобиль, советский гражданин переходил на следующий уровень в игре добычи дефицита: гаражей, услуг автосервиса, запчастей, а во второй половине 1980-х — ещё и бензина. Практически вся третья глава о советском автомобильном буме, началом которого можно считать выпуск первых серийных автомобилей «Жигули» в 1970 г., — это история о том, как инфраструктура автовладения не успевала за ростом числа автовладельцев, ни количественно, ни качественно, как в ответ множились теневые практики, ресурсы для которых зачастую были государственными. Но интересна глава «Умелые руки» о легальной неформальности, частью которой был самодеятельный ремонт автомобилей, хотя, как метко замечено, «*самостоятельный кустарный ремонт противоречил европейским принципам, заложенным при строительстве Волжского автозавода*» (с. 168). Тем не менее в «Хочу машину!» несколько раз упоминается популярная среди советских автовладельцев книга «Взаимозаменяемость агрегатов и деталей автомобилей „Москвич“», «*подготовленная специалистами завода и выдержавшая несколько изданий. В ней подробно рассказывали, как установить на снятые с производства „Москвичи“ комплектующие более новых моделей и модификаций*» (с. 203). В этом можно увидеть «сберегающее», «долгое» потребление, но это и признание со стороны формальной экономики, что она не справляется со спросом на новые машины, что автовладельцы вынуждены продлевать жизнь своего автомобиля.

Более серьёзное народное техническое творчество — создание простыми гражданами самодельных автомобилей. Явление, получившее название «самавто», возникло в СССР на рубеже 1920–1930-х годов, но стало развиваться в 1950-ые гг. В 1959 г. «*появились первые официальные правила, регламентирующие требования к автомобилям для их легализации и государственной регистрации*» (с. 214), а легализация осуществлялась через ВДОАМ — Всероссийское добровольное общество автомотолюбителей.

Когда читаешь «Хочу машину!», трудно избежать параллелей с жильём советских граждан. Неявно эта связка задаётся уже во введе-

нии, когда С. Канунников отмечает вдохновляющую роль в работе над книгой Наталии Лебиной, автора многих книг о советской истории, в том числе недавно вышедшей в издательстве «Новое литературное обозрение» «Хрущёвка. Советское и несоветское в пространстве повседневности» [Лебина, 2024].

Впервые в советской истории производство автомобилей, предназначенных для продажи гражданам, началось в 1947 г. Но в 1947 г. работникам совхозов [Постановление Совета министров СССР..., 1947], а в 1948 г. — всем гражданам предоставили «право купить или построить для себя на праве личной собственности жилой дом»; земля для строительства предоставлялась в бессрочное пользование [Указ Президиума Верховного Совета..., 1948]. В совокупности эти события можно рассматривать как «разворот» к личной собственности, сделанный советским государством в послевоенное время, после достаточно репрессивного отношения к частной и личной собственности в первые советские десятилетия. Но оба объекта *личной* собственности лингвистически маркированы в повседневной речи как *частные*: «*частный* сектор» как жильё в городах для отдельных семей в виде одно- двухэтажных домов и «*частник*» как владелец личного автомобиля.

В книге озвучивается мнение, что «резкий рост производства и продаж машин гражданам» после строительства в СССР большого автозавода, которое обсуждалось с середины 1960-х гг., «*позволил бы компенсировать выросшие доходы населения, которые всё меньше соответствовали количеству товаров*» (с. 153). Но этим же — необходимостью перенаправить «избыточные» сбережения населения, не обеспеченные потребительскими товарами, на очень дорогое благо — объясняют, почему после неприятия всё-таки в конце 1988 г. государство решает продавать гражданам квартиры в домах государственного и общественного фонда [Постановление Совета Министров СССР..., 1988].

Но самая явная параллель между личным автомобилем и жильём в том, что «*автомобиль стал примерно тем же, чем отдельная квартира в хрущёвке — пусть и тесная, но со всеми удобствами и на одну семью; или тем же, что и собственный садовый участок с домиком — пусть крошечным, убогим с точки зрения удобств, иногда стоящим в неуютном голом поле*» (с. 119–120). Личный автомобиль, как и хрущёвка, стал не столько символом, как это позиционируется в книге, сколько условием приватности, физической «капсулой» личного пространства.

Автовладение как катализатор неформальной экономики в условиях дефицита, вписанность автомобиля в отношения собственности и в практики государственного контроля — вряд ли это единственно возможные прочтения «Хочу машину!». Можно было бы читать эту книгу, акцентируя технологическую канву, тем более, что в 50-страничном приложении хронологически представлены советские автомобили, продававшиеся частным лицам. Можно было бы интерпретировать некоторые практики как конструирование единого автомобильного

пространства, например, введение в 1960 г. единых всесоюзных правил дорожного движения (до этого правила отличались не только в союзных республиках, но и в регионах); обновляемый и переиздаваемый «Атлас автомобильных дорог СССР»; автотуризм, позволяющий быть свободным в выборе направлений поездок, свободным от билетов на поезд или самолёт, от путёвок в санаторий или пансионат (правда, требующий соответствующей дорожной инфраструктуры).

В энциклопедической по содержанию книге об «автомобильном поведении советских граждан» представлена и другая антитеза обладанию личным автомобилем, помимо пользования служебной машиной, — десятилетняя история советского проката автомобилей. Но если служебный автомобиль не исключал собственного, то по правилам проката в некоторых союзных республиках автомобили не выдавались напрокат гражданам, имеющим собственные автомобили [Левенсон, 1966]. А закончился советский «каршеринг» банально из-за износа автопарка.

Автор прослеживает советскую историю миноритарных групп автолюбителей — водителей с инвалидностью, для которых с конца 1940-х начали выпускать мотоколяски, а с середины 1950-х — автомобили, конструктивно разработанные специально для имеющих физические ограничения, и владельцев иностранных автомобилей. Эти машины разными способами попадали в СССР: государство покупало их за границей в 1920–1930-ые, легализовало трофейные автомобили по окончанию Великой Отечественной войны; но самый большой поток автомобильного импорта возник в конце 1980-х – начале 1990-х гг.

Как человеку, имеющему дело с данными социологических опросов, мне было интересно узнать, как и с какими результатами журнал «За рулём» использовался в качестве канала доступа к целевой аудитории при проведении опросов. К примеру, согласно опросу более восьми тысяч автолюбителей, проведенному Научным автомоторным институтом НАМИ совместно с журналом, в 1976–1977 гг. 56,2% парка личных автомобилей составляли «Жигули» (то есть 6–7-летние автомобили), но каждый пятый респондент (20,9%) ездил на одной из уже снятых с производства моделей «Москвичей», «Запорожцев», «Волг» (с. 204)[1].

В советской истории административные ограничения на владение легковым автомобилем сменились экономическими в виде дефицита денег — при невысоких доходах большинства советских граждан «государственных кредитов на покупку автомобиля за всю историю СССР на было» (с. 116), дефицита самих автомобилей и расходных материалов и услуг для их содержания. В целом послевоенная

[1] Думаю, в этом случае корректно говорить о доле среди респондентов опроса, а не о всём парке личных автомобилей.

экономика СССР определяется в книге через дефицит. Парадоксально заключение автора о советских владельцах машин в таких условиях: «большинство автолюбителей очень берегли свои с трудом добытые машины, … [несмотря на то, что] для горожанина личный автомобиль был, строго говоря, постоянным источником убытков» (с. 207). Видимо, такова была цена повседневной приватности и независимости, а также статуса, которые давал личный автомобиль.

Т. Ю. Черкашина

Литература

1. *Лебина, Н.* Хрущёвка. Советское и несоветское в пространстве повседневности. Издательство «Новое литературное обозрение», 2024. – 424 с.
2. *Левенсон Д.С.* В собственность или напрокат? (договор проката легковых автомобилей). М.: Юридическая литература, 1966. С. 11.
3. Постановление Совета министров СССР от 17 июня 1947 г. № 2060 «О наделении приусадебными участками постоянных рабочих, специалистов и служащих совхозов и об оказании им помощи в строительстве собственных жилых домов».
4. Постановление Совета Министров СССР от 2 декабря 1988 г. № 1400 «О продаже гражданам в личную собственность квартир в домах государственного и общественного жилищного фонда»
5. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 августа 1948 г. «О праве граждан на покупку и строительство индивидуальных жилых домов».

Для цитирования: *Черкашина, Т.Ю.* [Рец.] Канунников, С. Хочу машину! Личный автомобиль в советской повседневности (1917–1991). М.: Новое литературное обозрение, 2025 // Пути России. 2025. Т. 3. № 3. С. 228–233.