

Пропуснатата възможност – заводът за автомобили Булгаррено в Пловдив

The Missed Opportunity – the Bulgarrenault Car Factory in Plovdiv

Видин СУКАРЕВ
Vidin SUKAREV

DOI: 10.61836/QPVA5069

Received: 09.09.2024
Available online: 21.11.2024

***Abstract:** The study is based on the archival fund of the Bulgarrenault Automobile Factory in Plovdiv. Its establishment is part of the attempts of the technologically backward socialist countries to meet the growing demand for cars through cooperation with Western manufacturers. In scientific publications to date, little information is given about the factory and its production, which in some cases is inaccurate. In this regard, the chronology of the foundation and construction of the factory, the duration of the construction works, its area and number of personnel have been clarified. Attention is paid why and how the enterprise was opened in Plovdiv as well as a state-owned agricultural holding existed on its place earlier. Another little-known fact is that during the first six months, the assembly of cars was carried out on a temporary assembly line in Hall No. 10 of the International Fair in Plovdiv. Until the factory entered full operation at the end of 1967, cars were assembled using the SKD system, which has so far remained unnoticed. It was claimed that the cars were fitted using the CKD system. However, this happens after the factory is opened. Until then, cars were sent from France in sets of 10 and assembled on the temporary line. When the factory is operational, the sets start at 50 cars each. The demand is high, but the Bulgarian state does not support the production. For the entire period, 6,995 cars were produced. The factory, which costs about three million BGN, works far from its capacity and produces an average of 123 cars per month, which is almost a manufactory. The closing of the factory in 1976 after unsuccessful attempts Bulgarrenault to be replaced with camping trailers and gasoline engines, means a missing of valuable chance for development of a modern Bulgarian automotive industry.*

Key words: *Bulgarrenault; Plovdiv; International Fair; Kazanlak; Metalchim; SKD; CKD*

JEL: *N84; N94*

Две десетилетия след Втората световна война в Европа лекият автомобил е важна част от бита и всекидневието в развитите държави на запад от Желязната завеса и придобива все по-голяма значимост в социалистическия лагер. В интервю за „Пари мач“ на 18 юли 1962 г. Тодор Живков заявява, че към 1980 г. България ще сглобява 80 хиляди автомобила годишно¹. В средата на 60-те години технологичното и производствено изоставане на източната от западната част на Стария континент в автомобилостроенето е очевидно. Една лека кола се пада съответно на 101 души от населението в Унгария, на 134 в Полша, на 150 в България, на 230 в СССР, на 103 в Югославия и на цели 760 в Румъния. Доста по-добро е положението в Германска демократична република (1 автомобил: 26 души) и Чехословакия (1: 38), но и те изостават значително от Франция (1: 5,6), Западна Германия (1: 5,8), Обединеното кралство (1: 6), Италия (1: 9,4). В Гърция, една от най-бедните европейски капиталистически страни, без автоиндустрия, съотношението е също по-добро от това в повечето соцдържави – 1: 82. Един нов автомобил от нисък клас в комунистическа страна струва десетки средни месечни работни възнаграждения в индустрията като само в Източна Германия това количество е под 20 заплати (13) и се доближава до Запада. В Германската федерална република и Великобритания то е 7 заплати, в Италия – 8, Франция – 13. В България нова кола, оценена на 3000 лева, се купува с 32 заплати; в Чехословакия и Югославия с 29, в Унгария с 24, в Полша с 34, в СССР с 45, а автомобилите западно производство са по-качествени и съответно по-скъпи. Въпреки високата цена жителите на Източна Европа масово подават заявления и дори в ГДР и Чехословакия с години чакат за автомобил. Нарастващото търсене в източноевропейските страни не може да бъде посрещнато само със собствените им възможности. Липсата на традиции и технологии ги кара да се обърнат към изкушени от новите пазари западни автомобилни компании².

През втората половина на 60-те години и България установява контакти с различни автомобилни производители (Grigорова, 2013, р 184; Marcheва, 2016, р. 257). Основните причини защо сътрудничеството с Франция в това отношение пропада са изяснени (Grigорова, 2009; Grigорова, 2013), но встрани остават важни детайли. Единственият изследовател, работил специално по темата – Ирина Григорова, споменава накратко на пет места завода в Пловдив в най-подробното си проучване (Grigорова, 2013, pp. 187, 192, 193, 194, 196) – първите две по повод неговото изграждане, останалите за извършване на демонтаж във връзка с евентуалното му закриване. Архивният фонд на завода дава нови сведения и ко-

¹ Централен държавен архив, Ф. 1Б, оп. 5, а.е. 526, л. 4.

² Central Intelligence Agency's Freedom of Information Act Electronic Reading Room, doc. No. 0000234161, Intelligence memorandum. Recent developments in the production of passenger automobiles in the European Communist countries, November 1967, pp. 1–29. Online viewed 5 October 2024. Link here https://www.cia.gov/readingroom/docs/DOC_0000234161.pdf

ригира различни твърдения на проучвалата столични архиви Григорова, в които информацията за производството е второстепенна и понякога налагат употреба на условно наклонение по такива въпроси. Например, че внесените в периода 1966 – 1969 г. 3360 комплекта автомобили „би следвало да се смятат за сглобени“, или че се предвижда продажба на 300 автомобила срещу долари в Югославия, а в следващи доклади се споменава Австрия (Grigорова, 2013, р. 189)³. Макар оскъдни и понякога погрешни, приведените от Григорова известия за пловдивското предприятие свидетелстват, че то е значително. Площта му е посочена в размер 9 дка. От началото на 1969 г. се предприема разширение с изграждане на ацетиленова, акумулаторна и компресорна станция. Към времето на преустановяване на монтажа на автомобили в завода работят 360 души (Grigорова, 2013, pp. 187, 189, 193)⁴.

В досегашните изследвания липсва информация защо и как производството се установява в Пловдив. През юли 1966 г. е посочено, че монтажната линия ще бъде в новия завод за запасни части в гр. Червен бряг⁵. Ир. Григорова отбелязва, че този завод е завършен едва през 1975 г. (Grigорова, 2013, р. 185), така че там явно е било невъзможно да се установи производство, но въпросите за Пловдив остават. На различни места в интернет се твърди, че първите автомобили Булгарено, представени на Международния мострен панаир в Пловдив през септември 1966 г., са сглобени във военния завод № 10 („Фридрих Енгелс“), Казанлък. Това се потвърждава и от музейната експозиция в днешния негов наследник „Арсенал“⁶. Засега не са открити конкретни сведения, но това, че колите са изложени за пръв път в Пловдив и впоследствие там се установява тяхното производство, не може да не направи впечатление. Взаимовръзката е специално изтъкната в документ от архивния фонд на завод „Булгарено“: *Септември 1966 г. XXIII Международен Панаир в Пловдив. Между новостите, показани на панаира, огромен интерес буди и малката площадка, на която са подредени елегантни автомобили, които носят неизвестната до тогава марка „БУЛГАРРЕНО“. Потокът от любопитни не прекъсва през целия ден [...] Автомобилите няма да останат изложбени експонати и въпрос на дни е да се реши къде ще се построи заводът за тяхното произвеждане. Решението не закъснява. Автомобилите ще се произвеждат в град Пловдив*⁷. Новината е оповестена още по време на Панаира⁸.

³ В архивния фонд на завода са запазени единствено протоколите за изнасяните автомобили в Австрия и Югославия през 1971 г. Държавен архив – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 51. За предишни години данните, че е имало износ са косвени и съответно несигурни.

⁴ Всъщност през 1971 г. в завода работят 272 – 275 души при щат 290. ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 41, л. 45; а.е. 57, л. 8.

⁵ ЦДА, ф. 1Б, оп. 6, а.е. 6341, л. 16.

⁶ За съжаление в този музей рядко се допускат външни хора заради характера на производството.

⁷ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 9.

⁸ Отечествен глас, XXII, 6797, 22 септември 1966, с. 1.

На 26 септември Бюрото на Градския комитет на Българската комунистическа партия (БКП) изразява съгласие с кандидатурата за директор на завода⁹. Тя е одобрена след ден и от Бюрото на Окръжния комитет на БКП, като е взето решение и за това кой да бъде главен инженер. Решено е също да се закрие Районна тракторна станция № 1. Там ще се настани Хидромелиоративната тракторна станция, чиито освободени помещения се предоставят на бъдещия завод¹⁰. Че преди разкриването на автомобилното производство на това място е имало аграрни дейности, се потвърждава и от друг източник, според който администрацията и инженерно-техническото ръководство на завода са настанени в бивши бубарници на Държавно земеделско стопанство¹¹.

Липсата на информация защо производството се установява в Пловдив и кой предлага директор и главен инженер не е особено учудваща. В онези години решенията често са вербални и без писмена следа.

Друга важна връзка между автомобилите Булгаррено и Международния панаир е че производството започва в палата № 10 на комплекса. По онова време панаирът се провежда през септември, след което палатите се ползват за други цели. За нуждите на новото предприятие са предоставени две „малки стаички“ в панаирната администрация, които скоро отесняват. Първото щатно разписание от 16 октомври 1966 г. е за 30 души. Към 21 декември 1966 г. вече са двойно повече¹². Официалното разкриване на завода става от 1 ноември 1966 г. със заповед № 2303 на директора на Държавно стопанско обединение „Металхим“, издадена на 29 октомври. На 1 ноември са назначени главният инж. Стефан Христов Вапцаров и един монтажник¹³. Първоначално предприятието няма отделен директор, защото е клон на Завод № 11 в Сопот. Впоследствие това се променя и през юни 1967 за директор е назначен Тодор Стоилов Кашилски¹⁴, но подчинението от Сопот и „Металхим“ остава.

На 17 ноември палата е предоставена на разположението на колектива¹⁵, започва разпределянето и разчертаването на поточните линии. Първите 10 колекции от Франция са получени още на 30 октомври. На 29 ноември пристигат двама специалисти, които да обучат персонала за сглобяването и боядисването на колите. Работата е затруднена от студеното време, палатата е неотоплена. Пратката с боите закъснява и пристига едва на 7 декември. Налага се да бъдат докарани останалите от монтажа на първите показни автомобили бои от Казанлък, за да се започне работа с елементите, които трябва да са сглобени боядисани. След като боите от

⁹ ДА – Пловдив, Ф. 55Б, оп. 19, а.е. 20, л. 116.

¹⁰ ДА – Пловдив, Ф. 1001, оп. 23, а.е. 5, л. 164–165.

¹¹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 18.

¹² ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 9–10; а.е. 9, л. 73–77.

¹³ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 9, л. 73.

¹⁴ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 9, 18.

¹⁵ Тя е била пълна с пшеница и отнема известно време да бъде изпразнена.

Франция пристигат, се оказва че направената в Казанлък бояджийска кабина не отговаря на нужните стандарти. Недостатъците се компенсират от любознателността и ентузиазма на колектива и чуждите експерти остават доволни от резултатите. На 9 декември е цялостно боядисана първата каросерия. На 13 декември първият завършен автомобил напуска поточната линия. Специалистите от „Рено“ си тръгват на 17 декември. На 23 декември е организирано тържествено представяне на първите 10 произведени автомобила, които правят шествие из града¹⁶.

Повече от половин година монтажът на комплектите, пристигащи от Франция, се извършва в Панаира, което означава, че там са произведени, както може да се отсъди по фактурираните автомобили и други данни, 450 бр.¹⁷. От запазените документи ясно се вижда, че сглобените през декември 1966 г. коли са отчетени през следващата. Общо от 13 декември 1966 до 31 декември 1967 г. в Пловдив са произведени 809 автомобила, от които над 55 % в Международния панаир. Първата копка на завода, разположен в източните покрайнини на града край шосето за Асеновград, е тържествено положена на 16 февруари 1967 г. Тогава е произведен и стотният автомобил. Временната монтажна линия е пренесена във все още незавършения завод през юли като сглобяването на коли и строителните работи протичат едновременно¹⁸. Наред със забавените доставки, заради затруднения в заплащането с френската страна, това е друго обстоятелство, което бави производството през втората половина на 1967 г.

Досега начинът на производство не е разглеждан. Колите са първоначално сборувани по т. нар система SKD (semi knocked down), която впоследствие е заменена от CKD (completely knocked down). Това се извършва след като монтажът е преместен в завода и работниците преминават обучение¹⁹. Ир. Григорова споменава единствено CKD с пояснение, че автомобилите пристигат разглобени (Grigорова, 2013, р. 185²⁰), но то не е достатъчно. Автомобилите CKD са на съставните си части, докато при SKD има сглобени елементи (Tomiyama, 2014, р. 39). От документите на завода не се изяснява подробно разликата между двете системи, но е видно, че при SKD каросериите пристигат цели от Франция, след което се боядисват и към тях се прикачват останалите части²¹. Себестойността на автомобил Булгарено 8, сглобен по система CKD, е с 300 лева по-ниска от тази на същата кола, сборувана по система SKD²².

¹⁶ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 1–2, 10–13.

¹⁷ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 4, л. 1–25.

¹⁸ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 3, 7, 18–19.

¹⁹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 10, л. 93.

²⁰ За CKD (ЦКД) се говори и в документите, представени на заседанието на Политбюро - ЦДА, ф. 1Б, оп. 6, а.е. 6341, л. 18, така че система SKD очевидно е преходен период до изграждането на завода.

²¹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 1, 10–11.

²² ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 10, л. 97.

Преминаването от SKD към CKD е третият фактор за забавяне на производството, но основният, изтъкнат и в годишния отчет за 1967 е невъзможността на „Булет“ да заплати договорените доставки. Планът за производство през 1967 г. е първоначално 1000 коли, като през четвъртото тримесечие на година е коригиран на 900²³. Документите свидетелстват, че при наличие на нужните комплекти първоначалният план е трябвало да се изпълни без затруднения. Въпреки високата продажна цена на автомобилите – 5500 лева за Булгаррено 8, не са засвидетелствани трудности и в реализацията им. Напротив, интересът е значителен²⁴. Заводът започва производство през юли и влиза в „пълна експлоатация“ през декември 1967 г.²⁵. За неговото изграждане Държавно стопанско обединение (ДСО) „Металхим“ и Държавно стопанско предприятие (ДСП) „Булет“ – София на основание разпореждане на Министерския съвет влагат средства в уставен фонд, който към 1 декември 1967 г. възлиза на 2 734 000. лв. и е с участие 1 611 000 лв. на „Металхим“, 1 018 000 от „Булет“. 105 хил. идват от отчисления за Рационализация и техническо усъвършенстване от постъпленията в завода. Проектът на комплекса е изработен от НИТИ Казанлък по френски образец. Основното оборудване е доставено от Франция и Италия. Строително-монтажните работи възлизат на 1 697 000 лв., монтирани са машини и съоръжения за 1 222 000 лв. Общата стойност е 2 929 000 лв. Заводът се състои се от монтажен цех, битова сграда, електрическа подстанция, склад за бои и химикали, котелно помещение, мазутно стопанство, външни и вътрешни пътища, водни и канализационни мрежи, площадкови и извънплощадкови паропроводи и мазутопроводи, кабелизация и др. Водоснабдяването се осъществява от два сондажни кладенци с помпена станция, електрификацията е чрез връзка от южната подстанция и самостоятелен трафопост. Инсталираните електрически мощности са 223 квт ч; котелните мощности – 5000 кг пара на час; компресорната мощност е 20 м3 въздух на час. Капацитетът на производство е 20 коли дневно при едносменен и 40 коли при двусменен режим на работа – съответно 5 и 10 хиляди годишно²⁶. Общата площ на завода е 80 дка, а застроената – 11745 кв. м.²⁷.

Планирано е през 1967 г. в колите да бъдат вложени 1,88% детайли българско производство, през 1968 – 21,12%, а през 1969 – 43,25 %. През 1968 г. е предвидено да се произведат 3000 автомобила – 60% от едносменния годишен производствен капацитет²⁸. Огледът на френски експерти оценява качеството на сглобяваните в Пловдив автомобили на световно ниво – те получават 89,7 нака-

²³ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 6, л. 10.

²⁴ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 4, 6, 19. Това става най-ясно от архивните единици с фактури и приемателни протоколи за автомобилите – а.е. 4, л. 1–133; а.е. л. 1–122; а.е. 34, л. 1–175.

²⁵ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 10, л. 99.

²⁶ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 3, 15 – 16; а.е. 10, л. 99; а.е. 14, л. 177–178.

²⁷ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 4, 15.

²⁸ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 4.

зателни точки срещу 103 при същите условия в Испания и 97 в Алжир²⁹. През 1967 г. Автомобилен завод „Булгаррено“ работи с 16 български предприятия, от които получава детайли, влягани в автомобилите: Завод 10 – Казанлък, Завод 11 – Сопот, Завод 18 – Червен бряг, „Дунарит“ Русе, Акумулаторен завод – Михайловград, Завод 33 – Ляковец, Завод „Сигнал“ – София, Завод „Петър Караминчев“ – Русе, Завод за автомобилни гуми – София, Завод за каучукови изделия – Кула, Завод за свързочни материали – Пловдив, Електроапаратурен завод – Пловдив, Завод за осветителни тела – Пловдив, Завод за постояннотокови машини – София, Завод за кабели „Ненко Илиев“ – Севлиево³⁰. През следващите години броят на тези предприятия намалява.

Българските подизпълнители също създават проблеми в работата на завода. Често доставките закъсняват³¹. Предвидено е седалките на автомобилите да се произвеждат в завод „Фр. Енгелс“ в Казанлък, но се оказва, че един комплект от тях струва 480 лв., докато внесените от Франция са 144,35 и с монтажа излизат 160, 15 лв. Впоследствие цената на френските седалки нараства с още 140 лв. заради това, че са въведени такива с кожена тапицерия и механизъм за сгъване³², но пак са значително по-евтини от българските.

През първата година от производството комплектите от Франция пристигат в пратки с части за 10 автомобила, наричани „експедиции“. От фактурите от края на ноември 1967 г. става ясно, че броят на автомобилите в една експедиция нараства на 50³³. Очевидно това стои във връзка с влизането на завода в експлоатация и усвояването на системата СКД по същото време. Пак тогава се въвежда производството на новата модификация на „Булгаррено“ 8–1132 и на по-големия и по-мощен автомобил „Булгаррено“ 10³⁴.

Известно е, че още през първата година от започването на производството започват да се срещат затруднения заради необезпечените от ДСП „Буллет“ доставки, но досега без внимание е подминавано обстоятелството, че „Буллет“ е основният изкупвач на готовата продукция, както се доказва от запазените фактури от времето на съществуването на търговското предприятие. Останалите фактури са за относително малко количества на различни поделения на „Мототехника“, на „Кореком“ и единични покупки на граждани и предприятия³⁵. Още в края на 1967 г. салдото на „Буллет“ е отрицателно – кредит 2 857 402, 57 и дебит 2 329 154, 69 лв. Разликата възлиза на 528 274,88 лв³⁶.

²⁹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 10, л. 115.

³⁰ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 8, л. 70.

³¹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 19, л. 1.

³² ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 32, л. 46, 330.

³³ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 4, л. 1–47.

³⁴ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 10, л. 96–97, 110–116.

³⁵ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 4, л. 1–133.

³⁶ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 10, л. 125–129.

Въпреки това се пристъпва към разширяване на завода на стойност още 1 600 000 лв., финансирано от „Булет“³⁷, което означава, че затрудненията са били считани за временни и преодолими. Причините за този оптимизъм би трябвало да са свързани с качествата на автомобилите и голямото търсене. През 1967 г. автомобили „Булгаррено“³⁸ 8 печелят две големи балкански ралита в конкуренцията на други автомобили от западни марки – Форд, Фиат, Мерцедес и БМВ³⁸. Друга важна причина са опитите да се конструира български автомобил Ю-25, с каросерия от стъклопластмаса³⁹, от какъвто материал са каросериите на спортния модел Булгаралпин. През следващите години обаче положението с доставките и производството се влошава. Завършеният специално предназначен за монтаж на автомобили Рено завод понякога работи като манифактура, за да няма прекъсване на работата, но дори и при това положение се стига до продължителни престои. От планираните за 1968 г. 3000 автомобила са сглобени едва 1705⁴⁰. В отчета Т. Кашилски посочва причините: „валутни затруднения на ДСП „Булет“, дължащи се на неизпълнение на насрещните доставки от ДСО „Металхим“ поради неусвояване на предвидените по договора възли и детайли“. Директорът на завода заявява, че заводският колектив и ръководството са си свършили работата – производството е усвоено, техниката е овладяна напълно, но точно тогава става ясно, че затрудненията са съществени, защото годишният план за 1969 г. е намален на 1500 автомобила, докато година по-рано е бил определен на 5000⁴¹. Част от доставките, предвидени за лятото на 1968 г., са забавени от френския концерн заради събитията в страната. От края на юни до края на юли не се експедираат комплекти. За това предупреждават с телеграма от Франция, потвърждава се и от наличните фактури⁴².

Неритмичните доставки налагат чести промени в годишните и тримесечните планове в съответствие със социалистическата стопанска практика⁴³, което усложнява работата на администрацията. Неяснотата поражда текучество на персонала, но все пак общото количество нараства – за първите 9 месеца от 1968 г. са постъпили 103 и напуснали 51 души. През 1968 г. работниците са пускани принудително в средно по 20 дни платен отпуск. Цех „Монтажен“ с проектомощност 1 800 000 лв. през годината е работил с натовареност за 6 232 000 лв., загубите за народното стопанство са 11 768 000 лв. Цех „Пластмаси“ с мощност 130 хил. лв. е натоварен с производство за 45 хил. лв. – 85 хил. лв. загуба, общо 11 853 000 лв.

³⁷ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 10, л. 23; а.е. 22, л. 5.

³⁸ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 4, 7, 19.

³⁹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 3, л. 7; а.е. 36, л. 1; а.е. 46, л. 5.

⁴⁰ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 22, л. 5; а.е. 46, л. 1.

⁴¹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 22, л. 5–6.

⁴² ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 4, л. 74–75; а.е. 17, л. 57–63.

⁴³ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 6, л. 10; а.е. 14, л. 64, 99; а.е. 17, л. 58; а.е. 27, л. 1; а.е. 46, л. 2.

Поради липса на части през 1967 г. е имало 496 човекочаса престои; през 1968 г. престоите са 6959 човекочаса⁴⁴.

През 1969 г. са произведени най-много автомобили – 2534, но загубите от непроизведена продукция отново са големи – 10 800 000 лв. Напускат висококвалифицирани специалисти. В началото на 1970 г. става ясно, че производството ще се преустанови (Grigорова, 2013, pp. 190–192). Целият завод е пуснат в отпуск през април. 45 души са съкратени⁴⁵. Договор с Рено за сглобяване на ишлеме на 1250 коли и още 300 за вътрешния пазар удължава работата и през 1971 г.⁴⁶. За целия период между 13 декември 1966 г. и 30 септември 1971 г. са произведени 6995 коли от всички модели⁴⁷. Ир. Григорова изчислява 220 автомобили по-малко – 6775 (Grigорова, 2013, p. 193). Ил. Марчева пише, без да се позове на източник, че между 1966 г. и 1969 г. са сглобени 5175 коли (Marcheva, 2016, p. 256), но по-вероятно са 5048⁴⁸.

Според най-меродавните данни на производителя, скъпоструващо и внушително индустриално предприятие с около 300 души персонал сглобява средно по 123 автомобиля месечно. Обстоятелството, че заводът е военна структура, а продукцията с гражданско предназначение също трябва да се има предвид за организационните затруднения, но те не могат да обяснят защо българската държава се отказва от перспективно производство, развитието на което би имало благоприятно въздействие върху национална икономика и потребление и днес, както се вижда от примера на съседна Румъния. До самия край на работата е изнасяна продукцията в чужбина. Архивният фонд не потвърждава твърдението, че през 1970 г. заводът е бил пред закриване и дори е започнал демонтаж (Grigорова, 2013, pp. 196–197). Автомобилите са заменени от туристически къмпинг-ремаркета, които се оказват тежки, тромави и скъпи⁴⁹, защото липсват оборудване, материали и персонал за такова производство⁵⁰. През 1972 – 1973 г. е внедрен друг продукт – бензинови двигатели.⁵¹ Едва тогава името „Булгаррено“ е променено, но не задълго. Новите изделия също се оказват безперспективни. Предприятието, породило огромни надежди през 1966 г., десетилетие по-късно е закрито. Днес малцина знаят къде се е намирало, а далеч повече са тези, които не подозират за неговото съществуване.

⁴⁴ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 14, л. 103–104, 126, 128.

⁴⁵ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 26, л. 32–33, 46–47, 112.

⁴⁶ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 41, л. 21.

⁴⁷ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 51, л. 10–37; а.е. 53, л. 36. Извън това число са първите 10 автомобиля, сглобени в Казанлък.

⁴⁸ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 53, л. 36.

⁴⁹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 41, л. 36–42; а.е. 52, л. 18–20, 53; а.е. 57, л. 18–19, 26–28.

⁵⁰ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 41, л. 36–42, 45; а.е. 57, л. 19, 26–28, 36.

⁵¹ ДА – Пловдив, Ф. 1670, оп. 1, а.е. 58, л. 1–13.

REFERENCES:

- Grigorova, I. 2009. The history of the production of Renault in Bulgaria, *Bulgarian historical review*, vol. 37, no 1–2, pp. 158–163.
- Grigorova, I. 2013. Introduction of Renault automobile production in Bulgaria – successes and failures. *Historical review*, vol. 69, no 1–2, pp. 182–199. [Григорова, И. 2013, Въвеждането на производството на автомобили „Рено“ в България – успехи и провали. *Исторически преглед*, год. 69, бр. 1–2, с. 182–199].
- Marcheva, I. 2016. *The policy of economy modernization in Bulgaria during the Cold war*, Plovdiv: Letera. [Марчева, И., 2016, *Политиката за стопанска модернизация в България по време на Студената война*. Пловдив: Летера].
- Tomiyama, E. 2014. A Study of Semi Knock Down (SKD) Production and Sales and Marketing Strategy in the Russian Far East. *The Northeast Asian Economic Review*. vol. 2, no 2, p.p. 39–50.

Correspondence address:

Vidin Sukarev – Associate Professor, PhD

Agricultural University/ Plovdiv History Museum (Department)

Department of Tourism 10, Mendeleev Blvd. 4000 Plovdiv

Phone number: (+ 359) 889 438101

E-mail: sukarev_vidin@au-plovdiv.bg

SCOPUS Researcher ID: 58135800600

Web of Science Researcher ID: AAL-3250-2020

<https://orcid.org/0000-0001-9700-8049>