

**Каковкіна О.М.**

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

## ДНІПРОПЕТРОВЩИНА В ЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКАХ СРСР І ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ В 1950–1980-Х РР.

*У статті порушується проблема місця УРСР у міжнародних відносинах доби «холодної війни» та регіонального виміру цієї участі. Мета розвідки – визначити місце одного з регіонів – Дніпропетровщини – в економічних відносинах СРСР та Великої Британії 1950–1980-х рр. Тема залишається маловивченою, що доводить стан її дослідження в українській та зарубіжній історіографії. Джерельну основу розвідки склав комплекс неопублікованих і опублікованих джерел, зосереджених в архівних та бібліотечних зібраннях Дніпра.*

*Результати дослідження дозволили зробити висновок про наявність «свого обличчя» України та Дніпропетровської області у радянсько-британських економічних відносинах, попри їх підпорядкованість союзному центру. Одним з головних чинників, який дозволив інтегрувати український сегмент до економічної співпраці СРСР з ідеологічними опонентами з часів «відлиги», був потужний промисловий ресурс республіки. Учасниками економічної співпраці й реалізації торговельних угод СРСР і Великої Британії стали підприємства важкої промисловості Дніпропетровська й області. Одним з найбільших радянсько-британських економічних проєктів, реалізованих у Дніпропетровську, стала закупівля у Великій Британії обладнання для шинного заводу з його встановленням та навчанням українських фахівців. Пуск перших виробничих потужностей підприємства у 1961 р. обумовив візит до міста міністрів торгівлі Сполученого Королівства та СРСР – Р. Модлінга та М. Патолічева – у складі представницької делегації обох держав. Особливість зустрічі полягала не тільки у значному зацікавленні британської сторони в успішній співпраці, а й у тому, що Дніпропетровськ за два роки до цього отримав статус умовно-закритого міста, куди іноземці могли потрапити у виняткових випадках. Про факти закупівлі англійського обладнання для інших підприємств регіону свідчать архівні матеріали початку 1980-х рр. Предметом продажу до Великої Британії були ліцензії на виробництво обладнання, розробленого радянськими/українськими фахівцями. Проаналізовані джерела створюють можливості для підготовки синтези, яка б заповнила значну лауну в історії України та окремих регіонів, міст у відносинах з багатьма країнами Європи і світу у добу тоталітаризму.*

**Ключові слова:** УРСР, Велика Британія, радянсько-британські відносини, економіка, торгівля, Дніпропетровськ, промисловість.

**Постановка проблеми.** Проблема пошуку Україною «свого обличчя» у колі європейських країн не має виключати значний період історії, який так активно використовує російська пропаганда, намагаючись цю історію «приватизувати». Мова про 1950–1980-ті роки, коли Україна була включена до розлогої системи міжнародних економічних відносин, причому не тільки у межах Східного блоку й численних його «друзів», а й політичних та ідеологічних ворогів – країн Заходу. У більшості випадків історія відносин УРСР з ідеологічними опонентами Радянського Союзу заперечується переконанням про відсутність будь-якої самостійності у їх розвитку, а відтак – знеціненням цього періоду та його контенту як предмету наукового пошуку. Такий підхід певним чином слугує на користь політики російських

агресорів, які прагнуть остаточного знеособлення та знищення України. На історію економічних зв'язків комуністичної України із Великою Британією пропонується поглянути у регіональному/локальному фокусі, який здатен розкрити не тільки механізми підпорядкування московському центру, а й наповнити цю історію новим змістом, з'ясувати роль «капіталістичних» країн у розвитку української промисловості в окремих регіонах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Місце УРСР у міжнародних відносинах доби «холодної війни», зокрема економічних, залишається маловивченою темою. Це стосується й відносин з країнами Заходу, зокрема з Великою Британією. Враховуючи значну кількість публіцистичних матеріалів, присвячених українсько-британським відносинам з часу проголошення

незалежної України та її самостійної зовнішньої політики, першими ґрунтовними дослідженнями, присвяченими періоду відносин з 1991 р., стали монографія і дисертація А. Грубінка (2005 і 2006 рр.) [7; 8] та дисертація Г. Гончарова (2006 р.) [6]. Встановлення повноцінних дипломатичних відносин об'єктивно стає для учених точкою відліку у дослідженні історії зв'язків України з країнами Заходу. Разом з тим, у роботах відзначені окремі факти перетину української та британської історії через постаті та події, починаючи з часів Середньовіччя. У статті А. Грубінка та Н. Буглай (2022 р.) запропоновано етапи розвитку українсько-британських відносин та їх характеристика, з відповідними історіографічними посиланнями, які дають уявлення про стан дослідження відносин України та Сполученого Королівства [9]. Важливими є висновки фахівців стосовно особливостей презентації України у міжнародній політиці у 1940–1980-х рр., коли УРСР «...традиційно сприймали частиною Росії або СРСР», відзначаючи «загальну несистемність, спорадичність історичних проявів українсько-британських контактів, зумовлених насамперед тривалою бездержавною історією України, відсутністю політично активної української діаспори, елітарністю інформаційного контенту, коли Україною та її суспільним життям ґрунтовно цікавилися хіба що вузьке коло політиків, дипломатів, розвідників» [9, с. 210].

Українську сторінку відносин з Великою Британією у 1945–1991 рр. компенсує увага діаспорних та сучасних учених до історії української громади в Сполученому Королівстві [27, див. бібліографію].

Радянська історіографія не оминала увагою відносини СРСР з ключовими західними гравцями на міжнародній арені, до яких належала й Велика Британія, але питання про роль у розвитку цих відносин окремої республіки, тим паче регіону, не були предметом наукових рефлексій. Найбільш інформаційно насиченими можна вважати узагальнення В. Трухановського й Н. Капітонової [39] та В. Рижикова [36], в яких охарактеризовано практично усі важливі економічні, торговельні радянсько-англійські угоди за історію взаємин двох держав з відповідною ідеологічною конотацією.

Знеособлення УРСР у зовнішньоекономічній діяльності вплинуло й на підходи британської історіографії, спрямованої у першу чергу на аналіз міждержавного рівня відносин, або їх буденного, особистого виміру, практик взаємин та самопрезентації СРСР та Великої Британії в умовах «холодної війни». У цьому сенсі варта уваги розвідка Н. Барнетта, присвячена англій-

сько-радянським виставкам 1961 року, де автор наводить дотичні до теми британсько-радянських відносин новітні праці [43]. Дослідження британських фахівців, наповнені більшою конкретикою та позбавлені ідеологізації, як, наприклад, стаття М. Казера 1990 р., який висвітлює ключові проблеми радянської економіки та їх вплив на торговельні відносини з Великою Британією у 1920–1980-х рр. [46].

З останніх російських публікацій, які мають відношення до нашої теми, варто відзначити колективну монографію, присвячену М. Патолічеву, – міністру зовнішньої торгівлі СРСР у 1958–1985 рр., який брав участь у просуванні радянсько-британського проекту з оснащення Дніпропетровського шинного заводу. У виданні міститься згадка про закупівлю обладнання для заводу, але помилково йдеться про 1970-ті, а не 1960-ті роки [31 с. 237].

Дослідження зовнішньоекономічних відносин за участі СРСР і України виводить на ще один напрям – міської історії. Поряд з іншими промисловими центрами України, Дніпропетровськ мав особливість – умовно-закритий статус протягом 1959–1987 рр., що вплинуло на соціокультурний розвиток міста та менталітет містян, місце обласного центру в міжнародних відносинах різного рівня. А. Портнов у нещодавно опублікованій праці, підвів певний підсумок студіям з історії Дніпра [48], та зарубіжні зв'язки міста у часи тоталітаризму й періоду «закриття» залишили значне поле для дослідницького пошуку.

**Мета дослідження** – визначити місце одного з регіонів України – Дніпропетровщини – в економічних відносинах СРСР та Великої Британії у 1950–1980-х рр. Основу розвідки склали матеріали фондів Міністерства чорної металургії України (далі – МЧМ України), Дніпропетровського раднаргоспу, Інституту чорної металургії України з Державного архіву Дніпропетровської області (далі – ДАДО), а також періодичних видань – міських, обласних, республіканських та союзних газет, заводської газети «Шинник» Дніпропетровського шинного заводу (далі – ДШЗ). Окремі усні свідчення зібрані авторкою, деякі спогади, що мають відношення до теми, вміщені у газетних публікаціях та науково-популярному виданні «Дніпрощина»: люди, події, роки» [20], яке розкриває історію підприємства, що стало частиною українсько/радянської-британської співпраці.

**Виклад основного матеріалу.** В економічних відносинах СРСР і Великої Британії після Другої світової війни, попри відомий виступ В. Черчилля у Фултоні, з яким прийнято пов'язувати початок

доби «холодної війни», ніколи не було абсолютного затишшя. Це стосується й часу загострення міждержавних відносин у роки пізнього сталінізму та правління лейбористських урядів [36, с. 114–119]. З початку 1950-х рр., коли при владі у Великій Британії опинилися консерватори, а СРСР вступив у добу «відлиги», обопільне зацікавлення у нарощуванні співпраці в економічній сфері визначило зміст досягнутих домовленостей та підписаних документів.

Новим етапом у радянсько-британських економічних відносинах стало підписання 5-річної торговельної угоди від 24 травня 1959 р. [45], яка була продовженням доволі непростих зв'язків у сфері торгівлі від 1920-х рр. Як зауважили учасники парламентських дебатів 2 червня 1959 р., «угода надає нові можливості для розширення торгівлі в обох напрямках...» та «підє на користь Сполученому Королівству». При цьому відзначалося, що «...радянський уряд розраховує розмістити в країні значні замовлення на капітальне обладнання та інші промислові товари понад свої звичайні закупівлі, що передбачає протягом наступних п'яти років замовлення на суму 600–700 млн. фунтів стерлінгів. Угода також передбачає розвиток торгівлі споживчими товарами в обох напрямках. В якості першого кроку передбачається надання нових квот на суму 2 млн. фунтів стерлінгів з кожного боку...» [49].

Про зацікавлення британського бізнесу у співпраці з СРСР та позитивні перспективи угоди свідчить стаття майбутнього міністра торгівлі Сполученого Королівства Реджинальда Модлінга за 1960 р., який відзначав «особливі труднощі, які виникають у країнах з державною торгівлею», зокрема з СРСР, але й безумовну обопільну вигоду у розвитку відносин. За його даними, «британський експорт до Росії (мова про СРСР! – О. К.) становив близько 10 мільйонів фунтів стерлінгів у 1954 році, а в 1957 році зріс до 37 мільйонів фунтів стерлінгів, і в 1960 році ми очікуємо на рекорд» [47]. Як відзначив дослідник М. Казер, протягом 1960 р. Велика Британія посідала перше місце за обсягами торгівлі з СРСР серед інших капіталістичних країн [46, с. 198].

Одним з найдорожчих проектів у реалізації цієї угоди стала закупівля (а попередньо – й виготовлення) обладнання для Дніпропетровського шинного заводу. Його будівництво було розпочато у 1956 р., а в 1961 р. запрацювали перші потужності. Це був перший шинний завод в Україні, який до того ж за обсягами виробництва та рівнем застосованих там технологій на той час переважав інші заводи в СРСР. Завод у Дніпропетровську дійсно

був промисловим гігантом, де на 65 гектарах розташовувалися 37 споруд і навколо якого було розбудовано наукову та навчальну базу, що відіграла значну роль у розвитку не тільки української, а й загальносоюзної хімічної промисловості [30, с. 3]. У 1979 р. завод було перетворено на виробниче об'єднання «Дніпрошина», у 1990 р. воно стало орендним, у 1994 р. – акціонерним [20, с. 149–151], а в 2016 р. його було ліквідовано [22], про причини чого можна написати окрему, на жаль, не оптимістичну історію. На заводі було налагоджено виробництво широкого асортименту шин практично для усіх видів транспорту – від легковиків до великих промислових машин. Сьогодні бренд «Дніпрошина» використовують інші виробництва, наприклад, Білоцерківський шинний завод.

Будівництво й оснащення цього підприємства стало полем для кількарічної співпраці СРСР з Великою Британією. За спогадами працівників заводу, контракту з британцями передували «довгі й важкі перемовини з провідними фірмами капіталістичних країн», і зрештою, з усіх пропозицій, «перевагу було надано групі провідних фірм Англії на чолі з фірмою Данлоп» [23, с. 1]. Один із світових лідерів з виробництва шин з кінця XIX ст., компанія Dunlop була ліквідована у 1985 р., але її бренд та традиції представляють сьогодні інші бізнес-групи [44]. Технологічну частину проекту за контрактом брали на себе англійці, а будівництво усієї бази та інфраструктури підприємства було завданням будівельників та інженерів в Україні.

Вартість обладнання для ДШЗ складала 15 млн. фунтів стерлінгів і об'єднала для його виготовлення та постачання декілька англійських фірм в окремий консорціум, названий «Растайфа» – скорочено від «Russian tyre factory» – «Російський шинний завод» [4, с. 2]. Так, від початку співпраці з англійцями, уособленням всього радянського вкотре ставало російське, що становило вже традицію, започатковану в імперські часи, оновлену у більшовицькому бренді «Радянська Росія» та успішно закріпленому й розтиражованому у часи СРСР. До консорціуму увійшли фірми «Девід Брідж», «Кромптон Паркінсон» «Ланкашир дайнемо електронік», «Френсіс Шоу», «Мазер енд Платт», «Саймон Хендлінг Інженієрс»<sup>1</sup>. Обладнання виготовлялося на різних підприємствах, що обумовлювало й географію відряджень фахівців з Дніпропетровська – Лондон, Манчестер, Ланкашир [4, с. 2].

<sup>1</sup> Назву фірм подано так, як їх вказано в цитованій статті газети «Днепр вечірній» за 1960 р. Більшість назв англійських фірм у документах або газетних публікаціях вказано не в оригіналі, а кирилицею.

1959 роком датуються перші відрядження до Великої Британії представників ДШЗ. Про це свідчать як спогади працівників заводу, так і документи. У такому доволі тривалому відрядженні разом з групою фахівців був перший директор ДШЗ Євгеній Гаврилович Лопатто, – не шинник, а будівельник за фахом, який мав добрі організаційні здібності та дипломатичний хист. Саме він брав участь у роботі урядових комісій стосовно контракту з англіїцями, а метою його перебування у Великій Британії було обговорення технічних питань й узгодження виробництва обладнання за проектом [20, с. 23].

У матеріалах Дніпропетровського раднаргоспу міститься лист від 5 лютого 1960 р. Голові всесоюзного об'єднання «Техмашімпорт» від голови Ради народного господарства СРСР М. Тіхонова з проханням відкликати директора шинного заводу Є. Г. Лопатто, який перебував у відрядженні в Англії, «у зв'язку з невідкладною необхідністю введення в експлуатацію шинного заводу...». Директор мав бути в СРСР, щоб взяти участь у перемовинах з представниками англійських фірм, які мали приїхати до Москви 21 лютого «для підписання угоди про шефмонтаж шинного заводу». Разом з тим, «для завершення роботи в Англії по закупівлі обладнання і запчастин, по узгодженню технічних питань і прийому техдокументації та обладнання» прохали терміново відрядити Н. К. Астаф'єва – заступника головного інженера Управління Шин і Гумово-технічних виробів Держхімкомітету СРСР, «якому довірено також виступати і приймати рішення від імені Дніпропетровського раднаргоспу» [14, арк. 29]. Йшлося, ймовірно, про другу поїздку директора ДШЗ до Великої Британії.

З першим директором ДШЗ пов'язана курйозна історія, яка сталася під час його візиту до Сполученого Королівства у 1959 р. і яка була оприлюднена тільки у пострадянський час. Англіїці запросили Лопатто відпочити на кінських перегонах і зробити ставку. Він був завантажений виробничими питаннями, але розуміючи, що добрі взаємини необхідно підтримувати, погодився, хоча на іподромі був один раз в житті й не захоплювався перегонами. Як новачок, вибрав коня на свій розсуд і несподівано для знавців, виграв, причому значну суму. І він «не просто розгубився, а й злякався»: проведений напередодні виїзду за кордон інструктаж суворо забороняв відвідування усіляких «зланих» місць та ще й з азартними іграми. А тут ще й зайва валюта та буквально шалені гроші: усім радянським громадянам для виїзду за кордон

виділялася фіксована сума іноземної валюти, за яку необхідно було звітувати. Англіїці, знаючи цю специфіку, врятували ситуацію й запропонували на ці кошти купити необхідне обладнання, якого не було в контракті. Так на заводі з'явилася лінія для випробування поліамідних кордів фірми «Мазер енд Платт». При чому на час публікації цих спогадів з історії «Дніпрошини» у 2001 р. вона була робочою [20, с. 24–25].

Є. Г. Лопатто, відповідаючи на запитання радянського журналіста, якому вдалося поспілкуватися з директором під час його британського відрядження у січні 1960 р., відзначив, що обладнання, яке постачається з Великої Британії, відрізняється від обладнання інших шинних заводів. Це у першу чергу «...високий ступінь автоматизації, принципова новація – надзвичайно складне електронне управління, деякі елементи обладнання виготовляються спеціально для Дніпропетровського заводу і їх аналогів немає в Англії. Автоматизація дозволить скоротити штат у два з половиною рази». Завдяки максимальній механізації та автоматизації «погодинний виробіток продукції на одного працівника мав складати 24, 4 кг, як в той же час на передових заводах США вона складала не більше 22 кг» [4, с. 2]

Українська частина проекту містила одне із найбільш складних завдань – підготувати приміщення для обладнання та фахівців, здатних його обслуговувати. Будівництво споруд велось місцевим трестом, а в технічному оснащенні великої кількості приміщень та території заводу брали участь представники й російських підприємств.

Замовлене обладнання доставлялося у порти Одеси і Ленінграда, а звідти залізницею – до Дніпропетровська. Його консервували на території заводу, доки не були збудовані відповідні для нього приміщення. Жанна Бондаренко, яка була учасницею будівництва разом із 11-ма випускниками Дніпропетровського хіміко-технологічного інституту, згадувала, як його доводилося розвантажувати «і в дощ і в сніг», особливо було важко у сніжну й морозну першу зиму 1959–1960 року. До майданчиків з іноземним обладнанням іноді неможливо було дістатися через сніжні заноси, які необхідно було розчищати [1, с. 3].

Роль місцевих фахівців не обмежувалася тільки будівництвом приміщень, а й розробкою, удосконаленням власних технологій, які мали компенсувати відсутність британських консультантів. У самостійному опануванні й монтажі англійського обладнання складність полягала у відсутності належної мовної підготовки. За спогадами О. Ягу-

діна, перекладачі були, але було велике бажання не чекати перекладу інструкцій, а почати опановувати англійські прилади. Не було ще цеху КВПіА<sup>2</sup>, його майбутній начальник Шевченко навчався в Англії, тому «читали інтернаціональну мову монтажних та електричних схем. І тільки потім уточнювали установку обладнання по інструкціях» [41, с. 4]. У спогадах інших працівників відзначається, що англійські проєктанти не передбачили приміщення для КВПіА та приміщення для ремонту приладів. Іноді через відсутність доступних інструкцій неможливо було з'ясувати, як працюють прилади, і за допомогою звертали до фахівців-хіміків з місцевого інституту та інших заводів. Окреме обладнання «підганяли» до конкретних умов. Технічні недосконалості та деякі прорахунки британських інженерів та виробників виправляли власними зусиллями, іноді пропонуючи більш вдалі рішення [20, с. 30–32].

У цілому, усі учасники будівництва ДШЗ та його працівники уперше стикнулися з таким новітнім обладнанням. «Унікальна автоматична апаратура і електронні прилади» [40, с. 4], «чудова якість англійської сталі», яку відзначали слюсарі, що ремонтували обладнання [22], невигідно вирізняли вітчизняне устаткування другої черги заводу, яке поступалося якістю англійському.

Цікаво, що зі сторінок дніпропетровських газет не одноразово лунала критика темпів та якості будівництва [21; 26; 30], що може здатися дивним, та дух «відлиги» ще не зійшов, а не виконання зобов'язань по міждержавній угоді могли коштувати мільйонних збитків.

Навчання фахівців для ДШЗ відбувалося в основному Ярославлі, де існував шинний завод, технікум та відповідні умови, та новації, які впроваджувалися на ДШЗ, вимагали консультацій на виробництві у Великій Британії. Працівники заводу виїздили на навчання на англійські фірми на етапі виробництва устаткування, а також після запуску першої черги у квітні 1961 р. Колишня працівниця заводу й директорка палацу культури «Дніпрошини» Ірина Бузицкул згадувала, що до Великої Британії виїздили провідні фахівці – головний інженер заводу Й. Дашевський, начальник цеху вулканізації Ю. Поліванов [37]. Доступні документи не дають можливості визначити кількість відряджених, тривалість їх перебування на британських фірмах.

Про британських інженерів, які брали участь у налагодженні обладнання у Дніпропетровську, інформації небагато. Про їх направлення на ДШЗ

відомо з листування відділу зовнішніх зносин Дніпропетровського раднаргоспу за квітень 1960 р. з об'єднанням «Техмашинімпорт». Згідно з угодою між останнім та консорціумом «Растайфа», підписаним 9 березня 1960 р., у Дніпропетровськ мали бути направлені «англійські фахівці для шефмонтажних робіт» [16, арк. 10].

Валентина Овчаренко, яка була останнім начальником відділу технічного контролю «Дніпрошини», згадувала розповіді, що для англійських фахівців збудували окремих двоповерховий котедж у передмісті Дніпропетровська – селищі Чаплі (сьогодні – частина міста), де пізніше було зведено профілакторій шинного заводу. Звідти іноземних гостей возили на завод [38].

Закупівля англійського обладнання для шинного заводу проторували шлях до міста Р. Модлінгу, який протягом 1961–1963 рр. був міністром торгівлі Сполученого Королівства у кабінеті консерватора Г. Макміллана. Злет його політичної кар'єри Модлінга був попереду, а у ці роки він значно сприяв реалізації торгівельної угоди з СРСР, куди неодноразово приїздив.

У програмі перебування британського міністра Дніпропетровськ був не першим і не єдиним пунктом. 20 травня 1961 р. у Москві відбулося відкриття Британської торговельно-промислової виставки, у чому брав участь й Модлінг разом з британським послом в СРСР [34, с. 1–2]. До Дніпропетровська він прибув 25 травня у супроводі торговельного радника посольства Великобританії в Москві Х. Г. Кінга, а також міністра торгівлі СРСР М. С. Патолічева, торговельного представника СРСР у Великій Британії В. І. Роднова і «відповідальних співробітників Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР» [32, с. 1; 33, с. 4; 35, с. 1]. На аеродромі його зустрічали голова Дніпропетровського раднаргоспу Л. Ю. Лукич та голова міськвиконкому М. О. Гавриленко. У день прибуття Р. Модлінг відвідав шинний завод [32, с. 1], де 1 квітня запрацювало виробництво і було виготовлено першу шину. Саме ця дата вважається датою заснування заводу, а його офіційне відкриття відбулося пізніше, 2 серпня того ж року.

Наступного дня, 26 травня, британський міністр «знайомився з містом»: йому показали Палац культури студентів ім. Ю. Гагаріна (щойно було присвоєно ім'я): відремонтований палац Г. Потьомкіна вирізнявся архітектурою та слугував для демонстрації рівня життя і дозвілля радянського студентства. Ще одним об'єктом показу став Будинок науково-технічної пропаганди Дніпропетровського раднаргоспу – ще одна пам'ятка

<sup>2</sup> Контрольно-вимірвальні прилади і автоматика.

архітектури імперських часів. Голова міського виконавчого комітету М. Гавриленко «на честь міністра дав сніданок», після якого уся почесна делегація вилетіла до Сочі [32, с. 1; 35, с. 1].

Приїзд представницької делегації з британським міністром припав на час, коли Дніпропетровськ вже отримав статус умовно-закритого міста (з осені 1959 р.). Дозвіл на його відвідування іноземцями під час «закриття» був винятком і його іноді отримували представники західних фірм, готових платити «живу» валюту за вигідні контракти. Ще одна особливість візиту Р. Модлінга полягала у тому, що він побачив не тільки шинний завод а й місто, про що дуже стисло, але написали місцеві й республіканські газети (практично продублювали однакову за змістом інформацію). Разом з тим, жодного слова у газетах не йшлося про те, чому британський й радянський міністри прибули саме до Дніпропетровська і зацікавилися саме ДШЗ. Не обізнаний читач мав залишитися при своїх здогадках.

Відкриття заводу не завершило співпрацю з англійськими виробниками обладнання, про що свідчать документи Дніпропетровського раднаргоспу. Так, під час монтажу устаткування було виявлено деякі конструктивні недоліки, допущені при виготовленні консорціумом «Растайфа». У зв'язку із цим у жовтні 1961 р. було прийнято рішення про відрядження представників Дніпропетровського раднаргоспу та заводу до Великої Британії, щоб спільно простежити за виробництвом окремих деталей та виправити виробничі вади [15, арк. 17].

У листі від 31 жовтня 1961 р. із всесоюзного об'єднання «Техмашімпорт», яке координувало експорт та імпорт обладнання, продукції декількох галузей промисловості, зокрема хімічної, до голови Дніпропетровського раднаргоспу Л. Лукича йшлося про «завершення етапу технічного розгляду конструктивних недоліків і недоліків виготовлення обладнання Дніпропетровського шинного заводу, поставленого англійською фірмою «Растайфа», результати чого «зафіксовані двосторонніми протоколами». «Для завершення роботи з постачання модернізованих вузлів та деталей «Техмашімпорт» вважає за необхідне відрядити уповноважену групу у складі представників Держкомітету з хімії та двох, трьох представників Дніпропетровського раднаргоспу на необхідний для виконання цієї роботи термін до Англії», і в подальшому «не заперечує стосовно виїзду представників раднаргоспу для вирішення питань з освоєння імпортного обладнання. Серед

групи мав бути представник заводу, якого можна відрядити на тривалий термін для спостереження за виготовленням деталей для обладнання» [15, арк. 19].

Практично у той же час, 2 листопада 1961 р., голова раднаргоспу отримав листа з Державного комітету Ради міністрів з хімії про лист від президента консорціуму «Растайфа» пана Маккая, де той сповістив, що «особисто готовий приїхати до Дніпропетровська 27 листопада і прохає підтвердити прийнятність цього терміну. Якщо терміни підійдуть, то він буде готуватися до поїздки і його супутниками будуть Скотт і Уїлшоу. Президент також повідомляв, що до кінця листопада в Англії будуть готові для інспекції складальні верстати фірми Девід Брідж (маються на увазі ще не відвантажені 9 верстатів для шин розміром 12.00-20, і сподівається, що представники шинного заводу на цей час приїдуть на завод фірми» [15, арк. 20]. На жаль, у матеріалах справи відсутнє подальше листування з приводу візиту президента «Растайфа», і чи відбулася його зустріч з новим директором ДШЗ А. В. Казакевичем<sup>3</sup> та іншими працівниками у Дніпропетровську, не відомо. Відповіді на питання варто шукати у справах Дніпропетровського обкому КПУ, Галузевому архіві СБУ у Дніпропетровській області, які наразі не доступні для дослідників.

Зауважимо, що інформація про англійське походження обладнання й доволі щільна співпраця з Великою Британією на етапі його монтажу дозувалася і поступово зійшла зі шпальт місцевої преси і «проривалася» епізодами в окремих спогадах [2, с. 2; 5, с. 3; 29, с. 1]. На офіційному відкритті заводу 2 серпня 1961 р. британських партнерів поряд з передовиками «Всесоюзного ударного комсомольського будівництва» не було, як і згадки про них [3, с. 1; 28, с. 4]. Відродження пам'яті про співпрацю з англійцями відбулося у роки незалежної України, коли замовчувати ці факти та захоплюватися якістю зарубіжного обладнання не вважалося проявом антирадянських поглядів.

Крім виготовлення і закупівлі обладнання британських фірм для ДШЗ, такі можливості у 1960 р. розглядалися для трубних заводів Дніпропетровського раднаргоспу [14, арк. 42].

Торгівельні угоди передбачали можливість обміну науково-технічною інформацією на паритетних умовах та з метою купівля ліцензій. У листі до голови державного науково-технічного комітету Ради Міністрів УРСР від 28 січня 1960 р. йшлося

<sup>3</sup> Казакевич Аркадій Вікентійович – другий директор ДШЗ у 1961–1979 рр., призначений після Є. Лопатто.

про необхідність запозичення досвіду з розробки копалин залізної руди в умовах забудівлі. Мова йшла про Криворізький залізорудний басейн, безпосередньо місто Кривий Ріг та його околиці, де під рікою Інгулець, заселеною територією, шляхами, розташовані шари руди, для видобутку якої є відповідні технології у ФРН та Англії [14, арк. 22–23]. У серпні 1961 р. готувалося відрядження начальника цеху блюмінг Криворіжсталі А. Лихорадова на 14 днів для ознайомлення з технологією виготовлення прокату арматурних профілів [15, арк. 10].

Обов'язковою умовою закордонних відряджень було надання технічного звіту за їх результатами з практичними рекомендаціями. У матеріалах МЧМ йдеться про такий звіт конструктора Дніпропетровського заводу сільгоспмашин В. Кравченка, який виїздив за вказівкою раднаргоспу й ознайомився у Великій Британії з аналогічним виробництвом машин. За наданою ним інформацією було виготовлено два комбайни для збирання буряків, які проходили випробування у польових умовах [15, арк. 50]. Начальник відділу Проектно-конструкторського технологічного інституту Демченко привіз з відрядження до Сполученого Королівства нові технології для вагонобудівної галузі, зокрема для автоматизації деяких процесів. Їх впровадження відбулося на Багліїському коксохімічному заводі (розташований у Дніпродзержинську (сьогодні місто Кам'янське), Дніпропетровському металургійному заводі ім. Петровського [15, арк. 54].

Насичений та успішний для обох сторін період дії торгівельної угоди 1959 року дав підстави її продовжити у 1963 р. практично в незмінному вигляді. Хоча проблеми, які хвилювали британський уряд та бізнес, залишалися, а саме – значний дисбаланс у торгівлі з СРСР, який усіяло гальмував процес розширення ринку споживчих товарів з Великої Британії. Як відзначалося під час обговорення угоди у палаті громад у червні 1964 р.: «Між 1959 і 1963 роками імпорт Сполученого Королівства з Росії збільшився на 44 відсотки, а експорт до Росії – на 102 відсотки», але було отримано задоволення від радянського уряду, що дисбаланс, який існував у торгівлі, тепер буде зменшено [42].

Для Дніпропетровської області спрямування економічних відносин не змінилося, й зв'язки у галузі важкої промисловості залишалися на перших позиціях. У 1965 р. було скасовано територіальний принцип управління господарством і основні функції по координації міжнародної співпраці «на місцях» повернулися до міністерств. Зокрема

до МЧМ України, яке з 1954 р. розташовувалося у Дніпропетровську.

Вже у 1965 р. за сприяння МЧМ України вдалося реалізувати важливий проект радянсько-британської співпраці з фірмою «Льові». Візит її представників до СРСР разом з австрійськими колегами мав на меті перемовини «з питання закупівлі Радянським Союзом обладнання для цеху гарячого пресування труб». Паралельно з цим представники фірми мали вести перемовини про закупівлю у СРСР ліцензії на стани теплої прокатки труб. У листі міністра чорної металургії України Я. Кулікова до союзних міністрів зовнішньої торгівлі та чорної металургії містилося прохання організувати зустріч для фахівців з представниками фірми «Льові» – «однієї з провідних фірм у світі з конструювання і виготовлення гідравлічних трубних пресів», серед яких був її директор Елкан – видатний фахівець у цій галузі. Пропонувалося організувати їх візит на Нікопольський Південно-трубний завод, який був експериментальною базою для удосконалення технології виготовлення труб методом гарячого пресування в СРСР. Він відзначив, що деякі досягнення у виробництві та використанні трубних пресів в СРСР недостатні й залишається багато не вирішених проблем. Водночас на НППЗ могли обговорити питання стосовно купівлі ліцензії. Міністерство запропонувало відвідати також Криворізький металургійний комбінат для ознайомлення з окремими технологіями [спр. 12 арк. 6–7]. Після позитивного рішення питання, зустріч з доповідями й консультації директора «Льові» з радянськими фахівцями відбулася у Всесоюзному інституті наукової і технічної інформації, а також з інженерами на НТПЗ. Нікополь делегація відвідала 19–22 грудня 1965 р. [12, арк. 18].

Стосовно прокатних станів для виготовлення труб, ліцензію на виготовлення яких купувала фірма «Льові», інтерес до них мали не тільки англійці. Удосконалені вітчизняними інженерами прокатні стани на Нікопольському Південно-трубному заводі демонструвалися іноземним покупцям, серед яких були представники фірм Японії, Швеції, Франції, ФРН, Італії [24, с. 38]. Візит представників іншої фірми – «Фенікс», відбувся у березні 1966 р. і передбачав тривалу підготовку, узгодження програми перебування. «Ділова» частина була прорахована до хвилин, що було правилом гарного тону й вимогою до проведення таких зустрічей [17, арк. 17–18, 21–22]. Важливість цього візиту доводить лист з Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР до МЧМ України з проханням

посприяти показу англійцям прокатних станів Нікопольського заводу на їх вимогу, особливо з обладнанням для теплої прокатки, оскільки їх продаж «дозволить отримати значну суму валюти». Представники трубної фірми «наполягали на демонстрації станів у робочих умовах, без чого відмовлялися підписувати контракт» [17, арк. 15].

Продовженням співпраці з фірмою «Льові» стало відрядження до Англії та Австрії начальника цеху НПТЗ М. Онищенко для ознайомлення з виробництвом труб методом пресування. Впровадження у виробництво на заводі двох технологічних новацій, запозичених під час відрядження, мало наслідком економічну ефективність загальною сумою 80 тис. рублів на рік [11, арк. 12, 18].

У квітні 1969 р. у складі доволі чисельної делегації представники Дніпропетровського трубного заводу ім. К. Лібкнехта, Інституту чорної металургії України відвідували англійські фірми «з метою ознайомлення з обладнанням та технологією виробництва суцільнокатаних коліс». Результатам подорожі, можливостям використання запозичених технологій була присвячена окрема нарада в Москві [18, арк. 44–47]. Про попит на англійські технічні ідеї свідчить лист-обґрунтування з Інституту чорної металургії СРСР за 1970 р. «про доцільність відрядження фахівців до Англії для вивчення технології виробництва якісного сортового прокату», позаяк якість відповідної продукції в СРСР не відповідає вимогам і виробничим запитам. У листі йшлося про організацію відрядження до певних британських фірм та включення до складу групи представників Криворізького й Макіївського металургійних комбінатів [19, арк. 14–15].

Наприкінці 1960-х – на початку 1980-х рр. англійські інженери часто з'являлися на підприємствах МЧМ України у зв'язку із придбанням і налагодженням квантометричних приладів «Полівак» фірми «Хільгер». Про їх роботу з монтажу приладів йдеться у звітах за 1968 р. з «Азовсталі» та металургійного комбінату ім. Ілліча у Жданові (Маріуполі), «Запоріжсталі» [12, арк. 4], а також підприємств Дніпропетровщини, зокрема «Криворіжсталі» [12, арк. 74, 90].

З інженерами-монтажниками «Поліваку» пов'язаний й буденний бік українсько-британських відносин, які іноді відбиваються у документах МЧМ України. Так, про англійських фахівців на Дніпровському металургійному заводі (розташований у м. Кам'янському, на той час – Дніпродзержинськ) йшлося у листі директора заводу

від 19 серпня 1983 р. до Міністерства чорної металургії СРСР та УРСР. З 9 квітня до 6 червня фахівці фірми Ренк Прісіжн Індастріз («Хільгер Аналітік ЛТД»), інженери з пусково-налагоджувальних робіт С. Теббс і К. Коллінз здійснювали монтаж двох емісійних спектрометрів «Полівак Е-963». Питання керівника заводу виникло через затримку фахівців на підприємстві, оскільки один з приладів було пошкоджено під час експонування виставки у Москві, й довелося чекати запчастини з Лондона і вирішувати питання про подовження терміну їх відрядження. Були озвучені й побутові сюжети: «За вказівкою місцевих органів шеф-монтажники були розміщені у трикімнатному, з усіма зручностями номері готелю для іноземних фахівців, який орендовано заводом у державному підприємстві «Азот». Раніше у цьому готелі проживали фахівці з 18 країн, у тому числі англійці, японці, французи, від яких скарг на умови проживання не надходило» [13, арк. 119]. У додаткові 17 днів перебування в Дніпродзержинську англійці «від щоденних вечерь у готелі відмовилися і висловили побажання готувати їжу вдома. Керівництво нашого ВРЗу<sup>4</sup> забезпечило їх усім необхідним продовольством через наш спеціалізований магазин. Обіди були організовані у спеціальній кімнаті їдальні заводу» [13, арк. 120]. При цьому якихось претензій через вимушену затримку або оплату праці англійські інженери не висували.

**Висновки.** Отже, одним з головних чинників, який дозволив інтегрувати український сегмент до економічної співпраці СРСР з ідеологічними опонентами з періоду «відлиги», був потужний промисловий ресурс республіки. Учасниками економічної співпраці й реалізації торгівельних угод СРСР і Великої Британії стали підприємства важкої промисловості Дніпропетровська й області. Умовою розвитку торгівельних відносин за участі України була їх координація і контроль з Москви, через відповідні відомства, які забезпечували виконання міждержавних угод. Та змістовне їх наповнення було неможливим без республіки та її ресурсу, як виробничого, так і людського. Одним з найбільш масштабних радянсько-британських торгівельних проєктів, реалізованих у Дніпропетровську, стала закупівля у Великій Британії обладнання для шинного заводу та пов'язана з цим співпраця, яку можна вважати успішною, зважаючи на ефективну роботу підприємства тривалий час. До економічних зв'язків з англійцями було включено практично усі великі заводи важ-

<sup>4</sup> ВРЗ – Відділ робітничого забезпечення, в оригіналі рос. ОРС – «Отдел рабочего снабжения».



кої промисловості Дніпропетровщини, насамперед металургії, у Дніпрі, Кам'янському, Кривому Розі, Нікополі. Найбільш насиченим у зв'язках з Великою Британією можна вважати 1960-ті роки, хоча кількісні дані на цьому етапі дослідження надати складно, як і визначити економічний ефект від усіх запозичених чи куплених технологій та обладнання.

Не таємнича, але й не афішована співпраця з бізнесовими й промисловими колами Великої Британії, для її учасників з українського боку була як відкриттям нових якісних виробів і технологій, так і можливістю випробувати свої здібності у конкуренції з «капіталістами». Така конкуренція безумовно стимулювала пошук у науково-технічній царині, дніпропетровський ресурс якої був значним. Важливим

складником відносин було особисте спілкування з англійськими фахівцями, можливість відряджень до Сполученого Королівства, яке, попри жорстку риторику політиків з обох боків, завдяки такому спілкуванню, втрачало образ ворога.

Викладені факти участі Дніпра й регіону в економічних, зокрема торгівельних відносинах з Великою Британією у 1960–1980-х рр., не вичерпують усіх аспектів їх розвитку в умовах протистояння СРСР і країн Заходу. Презентовані джерела ставлять нові проблеми і питання. Варто розширити територіальні межі дослідження для підготовки синтези, яка б заповнила значну лакуну в історії України та окремих регіонів, міст у відносинах з багатьма країнами Європи і світу у тоталітарну добу.

### Список літератури:

1. Бондаренко Ж. Это была стройка ударная комсомольская. *Наше місто*. 2006. 29 серпня. С. 3.
2. Винник И. Праздник шинников Украины. *Шинник*. 1971. 10 апреля. С. 2.
3. Вікторов К. Шинний велетень став до ладу. *Зоря*. 1961. 4 серпня.
4. Владимиров П. Гигант на юге. *Днепровская правда*. 1960. 10 января. С. 2
5. Годы и события. *Шинник*. 2001. 24 мая. С. 3.
6. Гончаров Г. В. Розвиток міждержавних відносин між Україною і Великою Британією у 1991–2005 рр. : дис. ... канд. іст. наук. Харків, 2006. 239 с.
7. Грубінко А. В. Українсько-британські відносини 1991–2004. Тернопіль : Вид-во ТНПУ ім. В. Гнатюка, 2005. 336 с.
8. Грубінко А. В. Українсько-британські відносини у 1991–2004 рр. (військове та політичне співробітництво) : дис. ... канд. іст. наук. Тернопіль, 2006. 216 с.
9. Грубінко А., Буглай Н. Історичний шлях українсько-британських відносин (до 30-річчя стратегічного партнерства). *Український історичний журнал*. 2022. Число 1. С. 206–219. URI: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/184619>
10. Державний архів Дніпропетровської області (далі – ДАДО). 4243. Оп. 4. Спр. 12. 22 арк.
11. ДАДО. Ф. 4243. Оп. 4. Спр. 1295. 163 арк.
12. ДАДО. Ф. 4243. Оп. 4. Спр. 1296. 219 арк.
13. ДАДО. Ф. 4243. Оп. 4. Спр. 8663. 201 арк.
14. ДАДО. Ф. 4521. Оп. 2. Спр. 360. 73 арк.
15. ДАДО. Ф. 4521. Оп. 2. Спр. 539. 67 арк.
16. ДАДО. Ф. 4521. Оп. 2. Спр. 2277. 149 арк.
17. ДАДО. Ф. 4521. Оп. 4. Спр. 595. 112 арк.
18. ДАДО. Ф. 4594. Оп. 1п. Спр. 501. 90 арк.
19. ДАДО. Ф. 4594. Оп. 1п. Спр. 553. 62 арк.
20. «Днепрошина»: годы, события, люди : краткая история открытого акционерного общества «Днепрошина». Дніпропетровськ : Пороги, 2001. 153 с.
21. Дніпропетровський шинний – в строк ! : Пленум Дніпропетровського міського комітету партії. *Зоря*. 1960. 16 грудня. С. 1.
22. Дніпрошина – порізаний на метал флагман шинної промисловості союзу. *Vasilevsky Urbex – Блог по занедбаних та діючих об'єктах*. URL: <https://vasilevsky.eu/dniproshyna/>
23. Как это было... [О стр-ве «Днепрошины»]. *Шинник*. 2001. 24 мая. С. 1.
24. Каковкіна О. М. Українсько-японські відносини в 1950-х – 1980-х рр. у світлі джерел із дніпровських зібрань. *Південний архів (історичні науки)*. 2022. №. 38. С. 33–46.
25. Каракаш П. Звітує партком шинного. *Зоря*. 1961. 23 липня. С. 2
26. Касьянова В. Вони будували «Днепрошину». *Наше місто*. 2006. 21 жовтня. С. 3.
27. Кравець Р. Українсько-британські відносини. Українці у Сполученому Королівстві. *Інтернет-енциклопедія*. URL: <https://www.ukrainiansintheuk.info/ukr/01/ubzviazky-u.htm#1991->
28. Кузнецов В. Дітище семирічки. *Зоря*. 1961. 4 серпня. С. 4.
29. Левченко М. Дніпропетровський шинний. *Зоря*. 1959. 29 березня. С. 1.

30. Леонидов Б. Сегодня на Шинном. *Днепровская правда*. 1959. 4 ноября. С. 3.
31. Малькевич В. Л., Митрофанов И. Л., Иванов А. С. Внешняя торговля СССР при Н. С. Патолічеве (1958–1985). Москва: Об-во сохранения лит. наследия, 2010. 416 с.
32. Міністр торгівлі Великобританії Р. Модлінг у Дніпропетровську. *Зоря*. 1961. 27 травня. С. 1.
33. Міністр торгівлі Великобританії Р. Модлінг у Дніпропетровську. *Радянська Україна*. 1961. 27 травня. С. 4.
34. Открытие британской торгово-промышленной выставки. *Правда*. 1961. 20 мая. С. 1–2.
35. Пребывание министра торговли Великобритании в Днепропетровске. *Правда Украины*. 1961. 27 мая. С. 1.
36. Рыжиков В. А. Советско-английские отношения. Основные этапы истории. Москва : Международные отношения, 1987. 280 с.
37. Спогади Бузицкул Ірини Олександрівни. Записані 14 липня 2023 р. *Архів авторки статті*.
38. Спогади Овчарової Валентини Іванівни. Записані 14 липня 2023 р. *Архів авторки статті*.
39. Трухановский В. Г., Капитонова Н. К. Советско-английские отношения. 1945–1978 гг. Москва : Международные отношения, 1979. 304 с.
40. Юр'єв А. На шинному гіганті. *Зоря*. 1961. 11 січня. С. 4
41. Ягудин А. У истоков. *Шинник*. 1971. 2 апреля. С.4.
42. Anglo-Soviet Trade Agreement. Volume 696: debated on Thursday 18 June 1964 (Офіційні звіти про дебати в парламенті Сполученого Королівства). URL: <https://hansard.parliament.uk/commons/1964-06-18/debates/514dd654-8739-4905-b10f-630855856adf/Anglo-SovietTradeAgreement>
43. Barnett NJ. Way of Life Propaganda? The Anglo-Soviet Trade Fairs of 1961. *Journal of Cold War Studies*. 2017-11-01. University of Plymouth. URL: <https://pearl.plymouth.ac.uk/bitstream/handle/10026.1/9579/BarnettNJ%20-%20JCWS-%20trade%20exchanges%20of%201961.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
44. Dunlop Holdings PLC. *History & Society. Britannica*. URL: <https://www.britannica.com/topic/Dunlop-Holdings-PLC>
45. Five Year Trade Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics. Moscow, May 24, 1959. URL: <https://treaties.fcdо.gov.uk/data/Library2/pdf/1960-TS0034.pdf>
46. Kaser M. Trade relations: patterns and prospects. *Soviet-British Relations since the 1970s.* / Edited by A. Pravda, Peter J. S. Duncan. Royal Institute of International Affairs. Cambridge University Press, 1990. Pp. 193–216.
47. Maudling Reginald. The Russians know that British business men are anxious to grasp the opportunities offered to them. 7 December 1960. *From the Guardian archive. Trade policy. When the UK attempted trade deals with the Soviet Union – archive*, 1960. 07.12.2017. URL: <https://www.theguardian.com/politics/2017/dec/07/uk-trade-deals-soviet-union-1960>
48. Portnov A. Dnipro. An Entangled History of a European City. Boston : Academic Studies Press, 2022. 376 p. (Series : Ukrainian Studies).
49. U.S.S.R. (Trade Agreement). HC Deb 02 June 1959, vol 606, cc. 19-21. Oral answers to questions. Trade and commerce. Commons Sitting of 2 June 1959 (Офіційні звіти про дебати в парламенті Сполученого Королівства). URL: <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1959/jun/02/ussr-trade-agreement>

#### **Kakovkina O.M. DNIPROPETROVSK REGION IN THE ECONOMIC CONNECTIONS OF THE USSR AND GREAT BRITAIN IN THE 1950–1980S**

*The article raises the issue of the place of the Ukrainian SSR in the international relations of the Cold War era and the regional dimension of this participation. The purpose of the exploration is to determine the place of one of the regions – Dnipropetrovsk oblast – in the economic relations between the USSR and Great Britain in the 1950s – 1980s. The topic remains poorly studied, which shows the state of its research in Ukrainian and foreign historiography. The source basis of the exploration was a complex of unpublished and published sources, concentrated in Dnipro archival and library collections.*

*The results of the study made it possible to conclude that Ukraine and the Dnipropetrovsk region have «their own face» in Soviet-British economic relations, despite their subordination to the Union center. One of the main factors that made it possible to integrate the Ukrainian segment into the economic cooperation of the USSR with its ideological opponents since the «thaw» was the republic's powerful industrial resource. Heavy industry enterprises of Dnipropetrovsk city and region became participants in economic cooperation and implementation of trade agreements between the USSR and Great Britain. One of the largest Soviet-British economic projects implemented in Dnipropetrovsk was the purchase of equipment for a tire factory in Great Britain with its installation and training of Ukrainian specialists. The start-up of the first production facilities of the enterprise in 1961 led to a visit to the city by the United Kingdom and the USSR ministers of trade, R. Maudling and N. Patolichev, as part of a representative delegation of both states. The peculiarity of the meeting was not only the significant interest of the British side in successful cooperation, but also the fact*

*that Dnipropetrovsk two years before received the status of a conditionally closed city, where foreigners could have entered in exceptional cases. Archival materials from the early 1980s testify to the fact of the purchase of English equipment for other enterprises in the region. The subject of sales to Great Britain were licenses to manufacture equipment developed by Soviet/Ukrainian specialists. The analyzed sources create opportunities for preparing a synthesis that would fill a significant gap in the history of Ukraine and individual regions and cities in relations with many countries of Europe and the world in the era of totalitarianism.*

**Key words:** *USSR, Great Britain, Soviet-British relations, economics, trade, Dnipropetrovsk, industry.*