

БІЗНЕС НА ЗАХИСТІ БАТЬКІВЩИНИ: УРОКИ ДЛЯ УКРАЇНИ

КИРИЛО КАШТАНОВ, кандидат історичних наук,
International Liberty Institute (м. Харків, Україна)

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-552-8-19>

Вступ. Російська агресія проти України триває 12-й рік, з них понад 3,5 роки – повномасштабне вторгнення. Мир і тим паче перемога українського народу видаються все більше примарними. Головна причина – перевага ворога у засобах ураження. У Сил Оборони України не вистачає військової техніки й боєприпасів для успішної оборони, контрнаступу та вигнання російських окупантів за межі міжнародно визнаних українських кордонів.

Чому так сталося? Відповідь – **державна монополія на виробництво й торгівлю зброєю.**

В Україні є дуже розповсюдженим міф про те, що захист від ворога – прерогатива виключно державних органів та структур. Монополія чиновників на зовнішню безпеку – це норма. Ринкові сили, бізнес, приватні виробники просто не здатні й не зацікавлені нічого робити на ниві захисту країни. Для спростування цієї тези слід звернутися не тільки до економічної теорії, а й історичної науки.

Метою та завданням дослідження є обґрунтування, на основі історико-порівняльних методів, внеску британського та американського підприємництва в перемогу в Другій світовій війні.

Результати дослідження та їх обговорення. Влітку 1940 р. після капітуляції західних союзників Сполучене

Королівство опинилося віч-на-віч із гітлерівською Німеччиною. Вермахт суттєво переважав Збройні сили Великої Британії за кількістю солдат, і особливо – техніки. Військово-політичне керівництво Третього Рейху планувало десант на британські острови з метою окупації країни. Для успіху операції Люфтваффе необхідно було захопити панування в повітрі над протокою Ла-Манш та Південно-Східною Англією.

Через надто пізні приготування до війни (яскравий провал британських чиновників і «політики умиротворення») та важкі втрати під час боїв у Франції Королівські Військово-Повітряні сили мали обмаль боездатних літаків. Якщо Франція за 1/2 1940 р. збудувала 2113 літаків, то Британія – лише 1100 [1, с. 244]. За кількістю винищувачів країна суттєво відставала від Німеччини. На початок липня одномісних винищувачів у Королівських ВПС було 754, а у Luftwaffe – 1107, двомісних винищувачів – відповідно 149 і 357, бомбардувальників – 560 і 1380 [1, с. 244].

Більшість британських винищувачів становили вже дещо застарілі «Гоукер Гаррікейн» – літак, розроблений приватною компанією Hawker Aircraft (за 1920–1963 рр. ця фірма розробила майже 50 найрізноманітніших видів літаків, побудувавши лише «гаррікейнів» понад 14,5 тис. одиниць). Але британцям особливо не вистачало новітніх «Супермарін Спітфайр» – літака, сконструйованого Реджинальдом Мітчеллом, юним генієм-винахідником, що спочатку працювати у приватній Kerr, Stuart & Co, а потім перейшов до компанії Supermarine Aviation Works. За своє життя він розробив 24 моделі літаків. Під його керівництвом Supermarine Aviation виробляла гідроплани, транспортні судна і бомбардувальники.

Тож англійський бізнес стояв на захисті Батьківщини. Якщо на початок Битви за Британію 11 серпня 1940 р.

Лондон мав 720 боеготових винищувачів (з них «спітфайєрів» – усього 240), то станом на 31 серпня Королівські ВПС мали вже 754 винищувачі. Враховуючи, що з серпня до початку вересня англійська авіація втратила приблизно стільки ж літаків [2].

Це заслуга приватних фірм і підприємців. Один з них – Вільям Максвелл Еткен, перший барон Бівербрук. Власник наймасовішої у світі газети Дейлі Експрес, 14 травня 1940 р. він був призначений міністром авіаційної промисловості. Бівербрук зумів організувати збір алюмінію серед населення для виробництва літаків, швидко розосередити промислові потужності для захисту від німецьких бомбардувань.

У результаті, якщо в березні 1940 р. британська промисловість виготовила 177 літаків, то в травні – вже 325, у червні – 446, у липні – 496. Надалі темпи виробництва лише зростали. Заводи працювали по декілька змін підряд. За липень-серпень виробництво літаків зросло на 56 %. Англійці швидко наздогнали й перегнали німців: з червня до жовтня 1940 р. «мессершміттів» було вироблено 919, а «спітфайєрів» – 731, «гаррікейнів» – 1334. За червень-жовтень Велика Британія втратила 915 винищувачів, але випустила 2091 «спітфайр» та «гаррікейн». Німці втратили 1733 літаки, але збудували лише 988 одномоторних винищувачів [1, с. 244–245, 268]. Битва за Британію була виграна саме на приватних заводах. Усього ж Бівербруку, Мітчеллу та компанії Supermarine вдалося виготовити більш ніж 20 тис. «спітфайєрів».

Тому вже в жовтні німці припинили денні нальоти на британські острови, обмежившись нічними атаками. Хребет Люфтваффе був зламаний: нацисти скасували десантну операцію «Морський Лев».

Крім того, британським підприємцям першими у світі вдалося розробити та виготовити реактивні літаки. Це був

«Глостер Метеор» за авторством винахідника і бізнесмена сера Френка Уїтлла. Цей літак виробляла приватна корпорація Power Jets. Допомогала в цьому інша приватна фірма – British Thomson-Houston. Виробництвом турбореактивних двигунів займалася Rolls-Royce. 12 липня 1944 р. «Метеор» був прийнятий на озброєння Королівських ВПС. До кінця війни й надалі виробили понад 3,5 тис. «Метеорів».

Для знищення військово-промислового потенціалу Третього Райху британські підприємці активно будували й бомбардувальники. Найвідомішими з них були легкий двомоторний «Веллінгтон» приватної корпорації Vickers-Armstrongs (близько 11,5 тис. штук) та важкі чотиримоторні «Стірлінг» фірми Short Brothers (майже 2,4 тис. одиниць), «Галіфакс» (майже 6,2 тис. штук) корпорації Handley Page та один з кращих у світі «Ланкастер» (понад 7,3 тис. штук) компанії Avro Aircraft. Останній будувався на майже всіх гігантах авіапромисловості з більш як 600 підрядниками.

Не відставали й дуже швидко перегнали британських підприємців бізнесмени Сполучених Штатів. За роки Другої світової війни вони випустили близько 300 тис. бойових літаків сотень найрізноманітніших модифікацій. Це зробили десятки приватних корпорацій, а також тисячі їх підрядників, що цілодобово працювали на перемогу власної країни над агресорами держав «Осі».

Наведемо лише кілька прикладів. Легендарна Boeing розробила і виготовила кістяк бомбардувальної авіації США – найкращі у світі B-17 “Flying Fortress” та B-29 “Superfortress” (понад 16 тис. штук). Корпорація Consolidated Aircraft Corporation випускала важкий бомбардувальник B-24 “Liberator” (понад 18 тис. екземплярів).

Приватна Douglas Aircraft Company створила Douglas A-20 Havoc / DB-7 Boston – бомбардувальник, штурмовик і торпедоносець (7,5 тис. штук). North American

Aviation – бомбардувальник B-25 “Mitchell” (9,8 тис. одиниць), дальній винищувач P-51 “Mustang” (17 тис. штук), навчальний літак T-6 “Texan” (15,5 тис. одиниць). Корпорація Bell Aircraft налагодила виробництво винищувачів P-39 “Airacobra” та P-63 “Kingcobra” (13 тис. штук). Lockheed Corporation розробила та виробляла багатоцільовий літак P-38 Lightning (понад 10 тис. одиниць), а також легкий бомбардувальник / протичовновий літак “Hudson” (майже 3 тис. штук). Grumman Corporation зробила палубні винищувачі F4F “Wildcat” та F6F “Hellcat”, майже 8 тис. та понад 12 тис. штук відповідно. Chance Vought і Goodyear Aircraft створили Chance Vought F4U “Corsair” – теж палубний літак (більш ніж 12,5 тис. штук).

Висновки. Результати залучення підприємців та бізнес-підхід у розбудові оборонної промисловості Великої Британії та Сполучених Штатів – розгром і капітуляція Третього Рейху та його союзників, перемога у Другій світовій війні.

Економічна теорія вкотре знайшла своє підтвердження на практиці, адже у 1/2 половині – середині ХХ ст. майже вся авіаційна галузь Британії та США була приватною. Тому вона й настільки швидко розвивалася. Перші авіакомпанії з’явилися ще до початку Першої світової війни. Лише великі корпорації налічували десятки приватних фірм. Через порівняно слабкі перепони з боку держави, ринкову конкуренцію всередині країни та з іноземними приватними виробниками цей технологічний бізнес розвивався неймовірно швидко: від дерев’яних тихохідних біпланів часів Першої світової до реактивних винищувачів та далекобійних бомбардувальників Другої світової.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку. Проблематика первинності ринкових сил у безпеці суспільства є практично невичерпною. В Україні війна триває з 2014 р. Лише 1 (!!!) літак Ан-70

був вироблений й прийнятий на озброєння ЗСУ [3]. Бо з моменту проголошення незалежності авіаційна галузь України перебуває у державній монополії й залишається закритою для бізнесу.

За роки свого існування державний концерн «Укроборонпром» не зміг кардинально змінити ситуацію у сфері виготовлення та закупівлі озброєнь. Лише під час повномасштабної фази російської агресії чиновники були вимушені частково послабити власну монополію у сфері виробництва дронів.

Потрібно йти цим шляхом далі й допустити до розвитку всіх військово-промислових галузей підприємців, віддати оборону бізнесу, як це було у США та Великій Британії. Україна б мала десятки тисяч літаків, гелікоптерів, танків, гармат, інших важких озброєнь, якби уряд дозволив їх виробляти приватному сектору. Настав час це зробити.

Список використаної літератури:

1. Галушка А., Брайлян Є. Змова диктаторів. Поділ Європи між Гітлером і Сталіним 1939–1941. Харків, 2019, 367 с.
2. Солонин М. Битва за Британію. Первое поражение Гитлера / Первый Фронт. Часть 4. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=-q1k9m2hM1c> (дата звернення: 20.09.2025).
3. Авіабудування_в_Україні. *Велика українська енциклопедія*. URL: https://vue.gov.ua/Авіабудування_в_Україні (дата звернення: 20.09.2025).