



ЯК БРИТАНСЬКИЙ БІЗНЕС ВРЯТУВАВ КРАЇНУ ТА ВИГРАВ ВІЙНУ

Кейс для України. Британські підприємці за пів року створили потужну військову авіапромисловість під бомбардуваннями Третього рейху

7 Жовтня 2025 | Економічна історія | Виробництво товарів і послуг | Війна в Україні | Політика і право | Економічна свобода

АВТОР: КИРИЛО КАШТАНОВ

Глибокий аналіз економічних проблем та пошук шляхів їхнього вирішення в першу чергу, змушує звертатись до економічної теорії. Однак існують невблаганні і яскраві історичні факти, які підтверджують дієвість чи помилковість тієї, чи іншої економічної теорії. Серед таких найяскравіших історій — як британський бізнес зміг врятувати свою країну і перемогти нацистів у Другій світовій війні.

Паралелі які одразу напрашуються — не випадкові. Повномасштабна російська агресія проти України триває вже більше як 3,5 роки. В українському суспільстві все більше відчувається біль, втома і зневіра від величезних жертв, руйнувань та відсутності перспективи перемоги над московським агресором у найближчому майбутньому.

Можливості для повного звільнення всіх окупованих українських земель практично немає. Якщо така тенденція збережеться, війна затягнеться на багато років, смертей і каліцтв буде в рази більше, а вірогідність перемоги й справедливого миру — ще більш туманною.

В чому причина?

Відповідь очевидна: величезна перевага ворога у вогневій міці. В Силах Оборони України банально не вистачає військової техніки, людей та боєприпасів для успішного наступу та вигнання російських окупантів за межі міжнародно визнаних кордонів України.

Як же так сталося? Відповідь — **державна монополія на зброю.**

В Україні є розповсюдженим **міф** про те, що захист від ворога — **прерогатива виключно державних органів та структур.** Монополія чиновників на зовнішню безпеку — це норма. Адже, мовляв, так було завжди. Чи так це насправді? Звернемося до історичних фактів.

Історичний екскурс і сучасні економіко-політичні паралелі

Тож розглянемо вельми показовий і повчальний кейс Битви за Британію: хто і як зламав хребет німецьким “асам Герінга”?

...Отже, на дворі — Друга світова війна. Літо 1940 року.

22 червня 1940 року після капітуляції Франції Сполучене Королівство опинилося віч-на-віч із гітлерівською Німеччиною; до того ж у війну вступила союзниця Берліну Італія.

Крім того, Радянський Союз забезпечував Третій Рейх всією необхідною сировиною для ведення війни. А народ Великої Британії залишився битися з агресорами у повній самотності, бо всі інші держави Західного альянсу зазнали поразки.

Вермахт суттєво переважав Збройні сили Сполученого Королівства за кількістю солдат і техніки (знайома ситуація, чи не так?). А військово-політичне керівництво Третього Райху планувало десант на британські острови з метою окупації країни.

Для успіху операції Luftwaffe необхідно було захопити панування в повітрі над протокою Ла-Манш та Південно-Східною Англією, а британці, відповідно, за будь-яку ціну мали не допустити цього.

Спочатку здавалося, що Лондон опинився у повністю безнадійній ситуації. Яскравий провал чиновників з їх “політикою умиротворення” - нічого не нагадує?

Через надто пізні приготування до війни та важкі втрати під час боїв у Франції й країнах Бенілюксу Королівські Військово-Повітряні сили мали обмаль боєдатних літаків. Так, наприклад, якщо Франція за першу половину 1940 року збудувала 2113 літаків, то Британія — лише 1100.

Більшість з них становили вже дещо застарілі винищувачі “Hawker Hurricane” - літак, розроблений **приватною компанією Hawker Aircraft** ще у 1934 році (перший політ - 1935 рік). Через рік почалося серійне виробництво, яке продовжувалось включно до 1944 року. Їх виробили понад 14,5 тис. штук. Саме цей літак був основою винищувальної авіації Королівських ВПС на початку Другої світової війни.

До речі, за роки свого існування (1920-1963 роки) фірма Hawker Aircraft розробила майже 50 найрізноманітніших видів літаків.

Однак повернімося до винищувачів. На початок липня 1940 року одномісних винищувачів у Королівських ВПС було 754, у Luftwaffe - 1107, двомісних винищувачів — відповідно 149 і 357, бомбардувальників - 560 і 1380.¹

Тож треба було будувати якомога більше літаків. Особливо новітніх “Supermarine Spitfire” - напевно, найвдалішого винищувача того часу.

Цей літак сконструював Реджинальд Мітчелл — геній-винахідник, що у 16-річному віці пішов працювати у **приватну фірму Kerr, Stuart & Co**, а потім перейшов до компанії Supermarine Aviation Works. За своє життя розробив 24 моделі літаків.

Під його керівництвом Supermarine Aviation Works спершу виробляла гідролітаки для участі у водних перегонах. Згодом компанія перейшла до проектування та випуску транспортних суден і бомбардувальників. Почали надходити замовлення з-за кордону (наприклад, з Австралії).

Проте спочатку виробничі потужності британської військової промисловості не дозволяли будувати необхідну кількість літаків, щоб покривати поточні втрати (не кажучи вже про збільшення чисельності ВПС). Врятувати країну могло лише диво.

І воно сталося.

Так, якщо на початок битви за Британію 11 серпня 1940 року Лондон мав 720 боєготових винищувачів (з них сучасних “Spitfire” - усього 240), то через двадцять днів королівські ВПС мали вже 754 винищувачі. І це враховуючи, що з серпня до початку вересня англійська авіація втратила приблизно стільки ж літаків.²

Тож, що це за економічне й промислове диво?

Але це диво лише перший погляд. Тому що автори цього дива мають конкретні імена — **приватні фірми та підприємці**.

Один з них — Вільям Максвелл Еткен, перший барон Бівербрук. Давній знайомий британського прем'єр-міністра Вінстона Черчилля. 14 травня 1940 року Черчилль призначає Еткена міністром авіаційної промисловості.

Старе, добре знайоме українцям кумівство? Але ж старий політик Черчилль мав купу інших гарних друзів та знайомих. Однак обрав саме Бівербрука — підприємця, власника найбільшої у світі газети Daily Express: наприкінці 30-х рр. ХХ ст. Еткену вдалося потіснити навіть американські видання, збільшивши власний тираж до більш ніж 2,5 млн примірників на день (у 1940-х - понад 4 млн).

¹ Галушка А., Брайлян Є. Змова диктаторів. Поділ Європи між Гітлером і Сталіним 1939-1941. Х, 2019, с. 244

² Солонін М. Битва за Британію. Перша поразка Гітлера / Перший Фронт. Частина 4

Тобто в організаційних якостях бізнесмена Бівербрука можна було не сумніватися. Коли його призначили міністром, він анічогісінько не розумів у авіації. Але точно знав, завдяки чому можна швидко й ефективно збільшити виробництво, задовольнивши попит.

Барон Бівербрук 10 липня 1940 року запропонував кожному британському громадянину стати спонсором майбутньої перемоги. Для побудови літаків потрібен алюміній, тому стартувала акція «каструлі для Spitfire». На шпальтах Daily Express з'явилися заклики до добровільної здачі громадянами власного алюмінієвого кухонного начиння.

Еткен одним з перших здогадався, що задля збереження й примноження випуску літаків необхідно розосередити виробничі потужності авіазаводів. Компанія Supermarine також дійшла до цього висновку. У вересні почалася заміна локації цехів та переїзд на нові місця. Наприкінці місяця через постійні нальоти Luftwaffe відбулося повне розосередження виробництва. До речі, а що було зроблено в Україні для розосередження виробництва літаків з метою мінімізації втрат від російських бомбардувань? Цікаво, які взагалі бойові літаки за 34 роки Незалежності було сконструйовано й вироблено в Україні, яка має технології виготовлення літаків?

За даними української енциклопедії **Єдиний літаючий Ан-70** у січні 2015 був прийнятий на озброєння Повітряних сил Збройних сил України. На київському авіазаводі добудову ще двох Ан-70 було ускладнено, так як низка важливих комплектуючих для цих літаків — російського виробництва. При цьому у 2005 році утворено Державну літакобудівну корпорацію «Національне об'єднання Антонов». У березні 2007 корпорацію ліквідовано, натомість створено концерн «Авіація України». До його складу ввійшли ДП «Антонов», серійний завод «Антонов», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, державне підприємство «Завод 410 цивільної авіації» (авіаремонтне підприємство). Все це з 2015 року входить до складу Державного концерну «Укроборонпром». Схожа ситуація по всім видам важкого озброєння. Бо чиновники заборонили бізнесу це робити. Державний концерн УкрОборонПром не зміг нічого реального зробити на цій ниві, а лише імітував діяльність. Тому й розосереджувати нічого. Краще ходити по світу з простягнутою долонею. Чи, можливо, треба дозволити робити це підприємцям, як в Британії?³

Барон Бівербрук якось зауважив:

L «...Ця війна — війна машин, яка буде виграна на конвеєрі...» **T**

І дійсно, свою першу й головну перемогу британці здобули на авіаційних заводах.

Роботу пана Бівербрука можна легко побачити за статистикою виробництва літаків у Сполученому Королівстві. Якщо у березні 1940 року британська промисловість виготовила 177 літаків на місяць, то у травні — вже 325, у червні - 446, у липні - 496.

Надалі темпи виробництва лише зростали. Заводи авіаційної промисловості працювали по декілька змін, безперервно, щоб забезпечити ВПС новими літаками. Півмільйона людей прийшли працювати на фабрики Бівербрука упродовж року. За липень-серпень 1940 р. виробництво літаків зросло на 56%.⁴

І це все відбувалось під цілодобовими бомбардуваннями німецьких військ. Лорд Даудінг, очільник винищувального командування ВПС Британії, згадував:

L «...у нас була організація, у нас були люди, у нас був дух, який міг принести нам перемогу у повітрі, але у нас не було постачання машин, необхідних, щоб витримати виснаження безперервної битви. Лорд Бівербрук дав нам ці машини, і я не думаю, що перебільшую, коли говорю, що жодна інша людина в Англії не змогла б цього зробити...» **T**

Таким чином, британці швидко наздогнали й перегнали німців у виробництві літаків. Для порівняння з червня до жовтня 1940 року Messerschmitt Bf 109 було вироблено 919, а Spitfire - 731, Hurricane - 1334.

Усього за червень-жовтень 1940 року Королівські ВПС втратили 915 винищувачів, але випустили 2091. Німці втратили 1733 літаки, але збудували лише 988 одномоторних винищувачів.⁵

Протягом II Світової війни усього британські підприємці виготовили понад 20 тисяч літаків Spitfire.

Крім того, під постійними нещадними бомбардуваннями Luftwaffe британським підприємцям вдалося розробити й почати виготовляти реактивні літаки. Першим з них був легендарний **Gloster Meteor** - єдиний турбореактивний винищувач союзників, що брав участь у Другій світовій війні.

³ <https://vue.gov.ua/%D0%90%D0%B2%D1%96%D0%B0%D0%B1%D1%83%D0%B4%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F>

⁴ Галушка А., Браїлян Є. Змова диктаторів. Поділ Європи між Гітлером і Сталінім 1939-1941. Х., 2019, с. 244.

⁵ Галушка А., Браїлян Є. Змова диктаторів. Поділ Європи між Гітлером і Сталінім 1939-1941. Х., 2019, с. 268.

Перший у світі реактивний двигун й саму концепцію літака розробив **винахідник і бізнесмен** сер Френк Уїтл. Для реалізації власних ідей на практиці він у 1936 р. заснував приватну **компанію Power Jets**. Допомогла в цьому, надавши промислові майданчики, інша **приватна фірма - British Thomson-Houston**. Серійне виробництво власне турбореактивних двигунів делегували на заводи легендарної **Rolls-Royce**. Воно й не дивно — адже з часу свого заснування у 1906 році виробництво двигунів було головною спеціалізацією Rolls-Royce.

15 травня 1941 року перший британський реактивний літак здійснив свій перший успішний політ. Після серії випробувань і доопрацювань 12 липня 1944 року Gloster Meteor був офіційно прийнятий на озброєння Королівських ВПС. **До кінця війни й в подальші роки було вироблено понад 3,5 тис. “Метеорів”.**

Чи може військова промисловість бути приватною?

У першій половині ХХ століття майже вся авіаційна галузь Великої Британії була суто **приватною справою**. Тому вона й настільки швидко розвивалася.

Сучасному всмерть зарегульованому, монополізованому й націоналізованому бізнесу настільки шалені темпи розвитку навіть не снилися.

Перші авіакомпанії Сполученого Королівства з'явилися ще до початку Першої світової війни. Лише великі корпорації налічували кількадесят приватних фірм: Short Brothers plc, Bristol Aeroplane Company (British and Colonial Aeroplane Company), Gloster Aircraft Company, Vickers-Armstrongs, Boulton & Paul Ltd (Boulton Paul Aircraft), Blackburn Aircraft Limited, General Aircraft Limited, Airspeed Limited, Saunders-Roe Limited (Saro) тощо.

Через порівняно слабкі перепони з боку держави та конкуренцію всередині країни та з іноземними приватними виробниками літаків цей технологічний бізнес розвивався неймовірно швидко: від дерев'яних тихохідних біпланів часів Першої світової до реактивних винищувачів Другої світової.

Результати бізнес-підходу підприємців в оборонній промисловості Сполученого Королівства не забарилися — так, вже у жовтні 1940 року німці припинили денні нальоти на британські острови, вдавшись лише до нічного тероризму.

За результатами Битви за Британію хребет Luftwaffe був зламаний: нацисти втратили в декілька разів більше літаків та пілотів, аніж Королівські ВПС, і скасували десантну операцію “Морський Лев”. Й наступного року почалися регулярні нальоти вже британської авіації на німецькі військові заводи й порти.

Третій Рейх опинився у стратегічному глухому куті, так і не знайшовши з нього вихід. Це був початок поразки нацистської Німеччини у Другій світовій війні та база для перемоги антигітлерівської коаліції.

Висновки



Саме талановитий бізнес-магнат, юні генії-винахідники та приватні авіабудівники допомогли Британії перемогти нацистів. Не дивлячись на поширену думку, що Велика Британія вистояла завдяки прем'єр-міністру Вінстону Черчиллю, порятунком від нацистів варто завдячувати бізнесменам і підприємцям. Цей досвід може допомогти боротьбі Україні з російським агресором.

В Україні війна триває з 2014 року. Які нові типи літаків були розроблені й прийняті на озброєння до ВПС держави за цей час? Відповідь ви знаєте – жодного.

З моменту проголошення незалежності України авіаційна галузь перебуває у державній монополії й залишається закритою для бізнесу.

То, можливо, потрібно піти іншим шляхом і долучити до поліпшення обороноздатності країни та розвитку стратегічних галузей підприємців, як це було в Британії? Лише останнім часом, за повної безвиході, держава частково дозволила приватному сектору виготовляти дрони й на цьому все.

Уявляєте, скільки було б в Україні літаків, якби уряд дозволив бізнесу їх виробляти? Як би це вплинуло на перебіг війни? І чи ризикнула б тоді Росія на нас напасти взагалі? І скільки тривала б ця війна?

Всі аналітичні матеріали Міжнародного Інституту Свободи (ІІІ) на офіційному вебсайті www.libertyinstitute.org доступні для вільного вивчення, цитування та поширення з релевантним посиланням на джерело.