

Н.В. ПИСАРСЬКА, В.В. ЄПІФАНОВ, В.Б. САМОРОДОВ

ДИРЕКТОРИ ХАРКІВСЬКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДУ І ЇХ ВНЕСОК У РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВА

В роботі досліджено життєвий шлях і внесок директорів Харківського тракторного заводу у діяльність підприємства, зокрема у виробництво зразків нової техніки. Аналіз доробку кожного з очільників заводу показує, що це люди, які віддані своїй справі та, хоч як би не складалася економічна та політична ситуація в державі, керівники намагалися зробити усе задля покращення діяльності підприємства та удосконалення виробів. Показано як доля заводу та його продукції переплетена з долею директорів.

Ключові слова: Харківський тракторний завод, директори, виробництво, розвиток

Н.В. ПИСАРСКАЯ, В.В. ЕПИФАНОВ, В.Б. САМОРОДОВ

ДИРЕКТОРА ХАРЬКОВСКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДА И ИХ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

В работе исследован жизненный путь и вклад директоров Харьковского тракторного завода в деятельность предприятия, в том числе в производство образцов новой техники. Анализ наработок каждого из руководителей завода показывает, что это люди, которые преданы своему делу и, как бы не складывалась экономическая и политическая ситуация в государстве, руководители пытались сделать все для улучшения деятельности предприятия и усовершенствования изделий. Показано как судьба завода и его продукции переплетена с судьбой директоров.

Ключевые слова: Харьковский тракторный завод, директора, производство, развитие

N. PYSARSKA, V. YEPIFANOV, V. SAMORODOV

DIRECTORS OF THE KHARKIV TRACTOR PLANT AND THEIR CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT OF THE ENTERPRISE

The life's journey and contribution of the Kharkiv Tractor Plant directors to the enterprise's activities, including the production of examples of the new technique, were studied in the work. The practices analysis of each of the plant's seniors shows that these are people who are dedicated to their work and, no matter how the economic and political situation in the state develops, the directors tried to do everything for improving the enterprise's activities and modernising of the products. For the entire period of work (90 years), the Kharkiv Tractor Plant has produced more than three million tractors and other heavy-duty special-purpose machines. How the fate of the plant and its products is intertwined with the fate of the directors was shown.

Keywords: Kharkiv Tractor Plant, directors, manufacture, development

Вступ. Харків є одним із центрів промисловості країни. У місті зосереджено чимало підприємств, які забезпечують продукцією не лише Україну, але й інші держави. Значне місце серед заводів з багаторічною історією посідає Харківський тракторний завод (ХТЗ). Підприємство відоме не лише як виробник численних зразків сільськогосподарської техніки (як колісної, так і гусеничної), а й машин спеціального призначення.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Низка публікацій, присвячених історії цього підприємства, розкриває проблеми виробництва, проте значно менше джерел, де висвітлено діяльність керівників ХТЗ. До матеріалів, у яких певним чином згадано життєвий та виробничий шлях директорів, належать роботи В.В. Біблика «Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе (сторінки історії)» [1], О.Г. Кривоконя «Тракторобудування в Україні: передумови, історія та тенденції світового розвитку в аспекті світового прогресу (20-ті – 80-ті рр. ХХ ст.)» [2]. Деякі відомості можна знайти у періодичних виданнях, зокрема газетах, та історичних працях, присвячених видатним харків'янам [3]. Проте немає жодної публікації, де

зібрано й узагальнено інформацію щодо біографій та діяльності усіх директорів ХТЗ за 90 років його роботи.

Метою статті є комплексне всебічне дослідження життєвого шляху та внесків директорів ХТЗ у діяльність підприємства, зокрема у виробництво зразків нової техніки.

Виклад основного матеріалу. Першим директором підприємства став *Пантелеймон Іванович Свистун*. Під його керівництвом був побудований завод, налагоджене виробництво спочатку колісних, а згодом і гусеничних тракторів.

П.І. Свистун народився 28 липня 1890 р. у Полтавській губернії, з п'ятнадцяти років працював на Крюківських вагонних майстернях. У 1909 р. переїхав до Харкова. Тут він улаштувався на роботу довагоноремонтних майстерень на залізничній станції Основа. Брав активну участь у революційній діяльності, учасник громадянської війни в Росії. У 1920-х рр. працював на керівних посадах у виконавчих органах Полтавської, Кременчуцької, Миколаївської, Київської, Сумської губерній. 1929 – 1930 рр. – 1-й заступник голови Вищої ради народного господарства УРСР. У 1930 р. став директором будівництва ХТЗ. Саме під його керівництвом збудовано підприємство і після пуску 1 жовтня 1931 р. розпочато виробництво колісних тракторів СХТЗ-15/30. У 1932 р. П.І. Свистун нагороджений орденом Леніна, потім деякий час (1932 – 1934 рр.) працював на посаді начальника Головного Управління автотракторної промисловості СРСР, а у 1934 р. повернувся на посаду директора ХТЗ і очолив роботу з підготовки заводу до виробництва нових тракторів. За порівняно невеликий проміжок часу було налагоджено розробку та виробництво сучасних на той час видів техніки. У 1935 р. з конвеєра зійшов 100-тисячний трактор, у 1936 р. – 150-тисячний. Завдяки діяльності П.І. Свистуна та колектива підприємства 17 вересня 1937 р. розпочато виготовлення гусеничного СХТЗ-НАТІ, що став першим трактором масового виробництва вітчизняної конструкції.

Доля П.І. Свистуна склалася, на жаль, трагічно. У 1938 р. його заарештували, звинуватили як ворога народу і відправили етапом до Москви, а згодом розстріляли. На довгий час ім'я цієї видатної людини було забуто. Реабілітований лише у 1955 році [4].

Олександр Давидович Брускін був директором ХТЗ у 1932 – 1934 рр. Народився О.Д. Брускін 6 листопада 1897 р. у м. Херсон. З 20-річного віку займався політичною діяльністю, а після жовтневої революції 1917 р. працював у студентських організаціях та Вищій Раді народного господарства України, з 1919 р. перебував у лавах Червоної армії. Згодом, він виявив інженерний талант та організаційні здібності. У 1922 р. О.Д. Брускін закінчив механіко-технологічний факультет Харківського технологічного інституту (зараз – Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут» (НТУ «ХПІ»)) та вступив до аспірантури. У цьому ж році влаштувався на посаду слюсаря-ремонтника на Харківський завод «Серп і Молот». Цікавим є той факт, що О.Д. Брускін проходив стажування у вищих навчальних закладах Німеччини протягом 1923 – 1924 рр. Після повернення переходить на роботу до Харківського паровозобудівного заводу (зараз – Державне підприємство «Завод імені В.О. Малишева» (ДП «ЗіМ»)), спочатку – на посаду інструктора, а згодом стає механіком. Крім того, увесь цей час, займається викладанням у Харківському технологічному інституті.

Під час підготовки до виготовлення гусеничного трактора, у 1924 р. Олександра Давидовича призначають керівником тракторного цеху, де згодом виготовлено перший в СРСР гусеничний трактор «Комунар», а з 1926 р. розпочалося його серійне виробництво. Саме цей факт успішного освоєння нового виду техніки на підприємстві посприяв тому, що у 1929 р. О.Д. Брускіна призначили головним інженером будівництва ХТЗ, а у 1931 р. – технічним директором цього підприємства. З 1932 р. О.Д. Брускін став директором ХТЗ. Його діяльність була високо оцінена. 25 травня 1932 р. за успішне освоєння виробничого процесу й дострокове доведення обсягів випуску продукції до 200 тракторів на добу ХТЗ нагороджений орденом

Леніна. У 1933 р. завод розпочав виробництво дизель-моторів автотракторного типу, успішно виконав план випуску тракторів.

З 1934 р. О.Д. Брускіна призначили директором Челябінського тракторного заводу, де він успішно продовжив свою діяльність. З 1936 р. заступник Народного Комісара важкої промисловості, з 1937 р. – Нарком машинобудування СРСР. Проте, кар'єра та життя цієї талановитої людини закінчились трагічно. У 1938 р. за наклепом його заарештували, звинуватили в участі у контрреволюційній терористичній організації та оголосили смертельний вирок. Розстріляли О.Д. Брускіна 7 березня 1939 р. Реабілітували його, як і П.І. Свистуна, лише в 1955 р. [2, с. 336 – 337].

Сава Ілліч Воскобой був керівником ХТЗ лише рік, а саме, з листопада 1938р. по жовтень 1939 р. До цього він працював робітником, майстром та змінним механіком чавуноливарного цеху ХТЗ (1931 – 1936 рр.). Потім С.І. Воскобой навчався в Промисловій академії (1936 – 1938 рр.). Подальшим місцем його роботи після 1939 р. стали підприємства Ленінграда [1, с. 54].



П.І. Свистун



О.Д. Брускін



П.П. Парфьонов

Петро Павлович Парфьонов зробив вагомий внесок не лише у діяльність ХТЗ, а й у життя Алтайського краю, зокрема м. Рубцовськ. Народився П.П. Парфьонов 1901 р. у слободі Пушкарна Білгородського повіту Курської губернії у родині залізничника. Протягом 1920 – 1923 рр. навчався в Харківському технологічному інституті. Трудову діяльність він розпочав у рік закінчення навчання на Харківському паровозобудівному заводі спочатку на посаді конструктора, механіка, згодом – начальника ковальського цеху, головного інженера, заступника директора та директора. 23 жовтня 1939 р. П.П. Парфенова призначили директором ХТЗ.

У 1941 р. на початку війни підприємство випускало броньовані трактори (легкі танки) Т-16 (ХТЗ-16). З наближенням до міста лінії фронту, спочатку до Сталінграду, а потім на Алтай евакуювали обладнання та невелику групу кадрових робітників та спеціалістів ХТЗ. Цю групу очолив П.П. Парфьонов, якого у січні 1942 р. призначили першим директором тракторного заводу в м. Рубцовськ. Під керівництвом П.П. Парфьонова фактично серед степу швидко налагоджено виробництво тракторів АСХТЗ-НАТІ. Саме стійкість характеру та звичка не помічати труднощів посприяли тому, що виробництво на підприємстві було організоване за короткий термін. П.П. Парфьонов не був «кабінетним» працівником, він щоденно слідкував за виробництвом та радів успіхам працівників. Слід відзначити, що пуск першого у Сибіру Алтайського тракторного заводу позитивно вплинув на обороноздатність держави та відіграв значну роль у розвитку сільського господарства регіону. За швидке та успішне налагодження та розвиток виробництва П.П. Парфьонова у 1944 р. і у 1948 р. нагородили орденами Леніна, а за розробку конструкції й освоєння випуску нового дизельного трактора він, разом із іншими фахівцями, отримав звання лауреата Державної премії СРСР (1950 р.).

У 1946 р. П.П. Парфьонова призначили начальником Главтракторпрому, у 1948 р. – заступником міністра автотранспортної промисловості СРСР, а згодом – завідувачем відділу Державного комітету з праці та заробітної плати. Помер у 1973 р. [5; 6, с. 5-64].

Після повернення з евакуації у 1943 р. директором ХТЗ став *Сергій Васильович Саленков* і саме він став керівником відбудови заводу та відновлення виробництва. Першочерговими завданнями підприємства на той час були ремонт автомашин для військових частин та відновлення виробничих площ, для чого задіяні наявні, на той час, близько 500 робітників, організовано базу з ремонту гусеничних машин. Проте, через нестачу кадрів, ХТЗ не міг працювати у повну силу, тому директору заводу поставлено завдання якнайшвидше набрати кваліфікованих працівників, а також допоміжний персонал та службовців [7, арк. 48 – 49].

Майже за два місяці керування заводом С.В. Саленковим відремонтовано значну кількість верстатів, розчищено та введено до експлуатації робочі площі. Перед керівником поставлено низку складних завдань, наприклад, відновлення та введення в експлуатацію до 1 січня 1944 р. газогенераторного, ремонтно-ливарного, сталеливарного, термічного цехів. До 1 березня цього ж року – інструментального, ковальського, чавуноливарного, ремонтномеханічного, а до 1 вересня 1944 р. – деревообробного та механозбирального цехів. Крім значної кількості виробничих площ, необхідно було забезпечувати потреби робітників заводу, щовимагало термінового відновлення та будівництва житлових приміщень, крамниць, навчального комбінату та приміщення для ремісничого училища на базі підприємства. За даними архівних матеріалів, навіть за умов незначної чисельності працівників, завод у період відновлення вийшов на максимально можливий рівень. Працівники заводу займалися не лише своїми прямими обов'язками, а й брали активну участь у відновленні підприємства [2, с. 41; 8, с. 6; 35, 39-40].

Сергій Васильович поставився до наданих завдань відповідально, оскільки відновлення ХТЗ відбувалося доволі успішно, а також за роки його керування було відновлено школу робітничої молоді, укомплектовано її не лише матеріальними ресурсами, але й педагогічним персоналом. Як свідчить звіт про діяльність заводу за цей період, колективом підприємства проведено значний обсяг робіт, пов'язаний з відновленням діяльності, хоча й залишалися значні недоліки у забезпеченні верстатним парком. Отже, підприємство займалося ремонтними роботами та активно ставало на шлях відновлення виробництва. Зважаючи на певні досягнення у відновленні заводу, з 1945 р. С.В. Саленкова призначено заступником директора з будівництва та доручено займатися цим питанням і надалі, а посаду директора зайняв *Павло Якович Лісняк*, який керував ХТЗ з 1945 р. по 1952 р.

П.Я. Лісняк народився в 1908 р. у Катеринославській губернії (зараз Дніпровський район Дніпропетровської області) у родині лісника. Вищу освіту отримав у Київському індустріальному інституті (1931 – 1936). У 1936 – 1942 рр. на Челябінському тракторному заводі працює технологом, заступником начальника відділу, начальником цеху, начальником виробництва, заступником головного інженера. З 1942 р. по 1945 р. – начальник ковальського цеху Московського автозаводу. У червні 1945 р. був призначений на посаду директора ХТЗ. Оскільки очолював завод П.Я. Лісняк тривалий час, його внесок у розвиток підприємства став доволі значним [1, с. 75].

ХТЗ поступово нарощував обсяги виробництва завдяки активній діяльності усього колективу заводу, збільшено кількість працівників, відновлено чавуноливарний, сталеливарний, термічний та ковальський цехи, а виготовлення тракторів, порівняно з 1945 р., зросло в 4,6 рази. П.Я. Лісняк підтримував також проведення раціоналізаторської діяльності. Відповідні пропозиції дозволили спростити роботу підприємства з огляду на витрати робочої сили та економію коштів, однак, деякі новації, попри позитивні ознаки, мали й негативні наслідки, оскільки якість продукції ХТЗ не відповідала тогочасним вимогам. Крім того, економія коштів відбувалася завдяки інженерним рішенням. Це була найбільша економія, що перевищувала інші показники за усіма цехами. Завдяки раціоналізаторським пропозиціям

зкономлено витрати інструменту на 576662 рублі на рік [2, с. 93].

У 1948 р. за успішне відновлення заводу й перевиконання плану виробництва тракторів ХТЗ нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора. Під час керівництва П.Я. Лісняка постало питання виготовлення нових зразків техніки. На початку лютого 1949 р. планувалося повністю перейти на випуск тракторів з дизельним двигуном. Три дослідні зразки ДТ-54 було виготовлено на Алтайському заводі ще у 1947 р. Він був більш потужним, ніж СХТЗ-НАТІ, тяглова сила у ДТ-54 вище, а витрата пального зменшувалася майже удвічі. Для переходу на виготовлення цих машин була потрібна спільна робота керівництва та працівників для того, щоб забезпечити вчасне та якісне виробництво. Крім того, у 1952 р. завод виготовляв деталі та вузли для садово-городнього трактора ХТЗ-7, що збирали на трактороскладальному підприємстві (пізніше – Харківський завод тракторних самохідних шасі). У цій роботі теж брав активну участь П.Я. Лісняк.

Після керівництва ХТЗ, Павло Якович у 1952 – 1954 рр. директор Горьковського автозаводу, у 1954 – 1957 рр. заступник міністра автомобільної промисловості СРСР, у 1957 – 1966 рр. голова Київського раднаргоспу, у 1966 – 1967 рр. заступник голови Держплану УРСР, з 1967 р. – перший заступник міністра автомобільної промисловості СРСР. Нагороджений трьома орденами Леніна, чотирма Трудового Червоного Прапора. Лауреат Державної премії СРСР (1952 р.). Пішов з життя у 1977 році. Похований у м. Москва [1, с. 75, 96].



П.Я. Лісняк



М.А. Пашин



П.Ю. Саблев

У 1952 р. на посаді директора П.Я. Лісняка змінив *Михайло Андрійович Пашин*. До призначення керівником він працював інженером, заступником головного інженера Горьковського автомобільного заводу (1938 – 1945 рр.), начальником виробництва – заступником головного інженера Ульяновського автомобільного заводу (1945 – 1950 рр.), головним інженером ХТЗ (1950 – 1952 рр.). За роки керування М.А. Пашина було виготовлено дослідну партію легких артилерійських тягачів, створених ще у 1947 р. конструкторами підприємства. За період 1953 – 1954 рр. на ХТЗ відбулося покращення кількісного та якісного складу працівників. Число дипломованих спеціалістів на 1 жовтня 1954 р., порівняно з 1953 р., зросло на 6,3%, з них спеціалістів з вищою освітою було 7,9% та з середньою технічною – 5,5%. У 1952 – 1954 рр. на підприємстві розпочалося спорудження цехів: другого чавуноливарного, третього та четвертого тракторних, експериментального, зростав випуск тракторів. У 1954 р. М.А. Пашина призначено заступником міністра автомобільного, тракторного і сільськогосподарського машинобудування СРСР, на початку 1960-х – директором Науково-дослідного автомобільного і автотракторного інституту (м. Москва). Нагороджений орденами Червоного Прапора та Червоної Зірки [1, с. 97; 2, с. 54; 8, с. 96 – 97].

З 1954 р. розпочався важливий етап у розвитку ХТЗ, саме з цього часу починається поступове вдосконалення та розробка принципово нових зразків техніки. Визначальну роль у цьому процесі відіграли працівники конструкторського бюро підприємства, а також керівник

заводу *Павло Юхимович Саблев*, що віддав підприємству чимало років свого життя та діяльності. Народився П.Ю. Саблев 1 (14) червня 1903 р. у селищі Нові Сиваї, зараз Хіславичського району Смоленської області у родині селянина. По закінченню семирічки розпочав трудову діяльність у 1922 р. технічним робітником. У 1924 р. переїхав до м. Краматорська, де пішов на роботу слюсарем на металургійний завод. З 1925 р. по 1927 р. проходив військову службу. По закінченні служби розпочав навчання на робфаці, потім у Харківському механіко-машинобудівному інституті (нині НТУ «ХПІ»), який закінчив у 1935 р. Працював інженером-дослідником Українського науково-дослідного інституту автодизелів, приймав участь у створенні танкового дизеля В-2. У 1937 р. П.Ю. Саблева було призначено на посаду начальника лабораторії заводу ім. Комінтерну (зараз ДП «ЗіМ»), а у 1941 р. – призначений керівником конструкторського бюро цього підприємства. У жовтні 1941 р. завод евакуювали до Челябінська, де П.Ю. Саблев керував конструкторською групою Кіровського заводу, евакуйованого з Ленінграда. Брав участь у створенні двигунів для танків КВ, ІС та самохідних артилерійських установок, за що отримав Державну премію СРСР (1946 р.) [7, арк. 2].

У 1946 р. П.Ю. Саблева повернувся до Харкова, де обійняв посаду заступника начальника конструкторського бюро Харківського заводу транспортного машинобудування (зараз ДП «ЗіМ»). З 1947 р. по 1950 р. – секретар парткому ХТЗ, а з 1950 р. по 1954 р. – директор харківського моторобудівного заводу «Серп і Молот». У червні 1954 р. повернувся на ХТЗ як директор та очолював підприємство 15 років. За ці роки з конвеєра ХТЗ зійшов 100-тисячний трактор ДТ-54, було розпочато виробництво гусеничних тракторів Т-74, у 1966 р. виготовлено трактор Т-25 потужністю 20 к.с. За роки керування П.Ю. Саблева завод вийшов на міжнародний ринок, почалася співпраця з Індією, Китаєм та Болгарією. Виготовлено чимало техніки для потреб армії, зокрема розроблено та розпочато серійне виробництво артилерійського тягача легкого (АТЛ), створено гусеничний транспортер-тягач (ГТТ) і сімейство легких багатоцільових транспортерів (МТЛ і МТЛБ).

Указом Президії Верховної Ради СРСР від 5 серпня 1966 р. П.Ю. Саблеву присвоєно звання Героя Соціалістичної Праці з врученням ордена Леніна та золотої медалі «Серп і Молот». У наступному році з конвеєра зійшов мільйонний трактор і за досягнуті успіхи у виконанні завдань з забезпечення сільського господарства країни тракторами, значний внесок у розвиток вітчизняного тракторобудування підприємство нагороджено другим орденом Леніна. У 1969 р. Павло Юхимович вийшов на пенсію та останні роки свого життя провів у Харкові. Помер 17 березня 1975 р. та похований на міському цвинтарі №2 [1, с. 99, 120 – 121, 125].

Найбільш тривалий час ХТЗ керував *Валентин Васильович Біблік*. Він усе своє життя присвятив цьому підприємству, саме на ХТЗ розпочався і завершився його трудовий шлях.

В.В. Біблік народився 22 червня 1926 р. у м. Єнакієво (Донецька область) у сім'ї робітників. З 1932 р. родина мешкала у м. Харків, де він закінчив сім класів середньої школи. З 1941 р. по 1947 р. перебував у евакуації, спочатку у Сталінграді, а потім – у Рубцовську. У цей період, починаючи з 1942 р., працював на Алтайському тракторному заводі, де брав безпосередню участь у виробництві тракторів. Два роки потому його підвищили до старшого технолога цеху, одночасно В.В. Біблік викладав креслення у вечірній школі № 9 м. Рубцовськ. У 1945 р. Валентин Васильович закінчив міську середню школу робітничої молоді.

У 1947 р. родина В.В. Бібліка повернулася з евакуації і він розпочав роботу на ХТЗ, з яким у подальшому зв'язав свою долю. Неабиякі інженерні й організаторські здібності допомогли йому пройти нелегкий шлях до вершин виробничої кар'єри. Він працював старшим технологом (1947 – 1953 рр.), заступником начальника експериментального цеху (1953 – 1954 рр.), начальником технологічного відділу (1954 – 1957 рр.), головним технологом (1957 – 1962 рр.), головним інженером (1962 – 1969 рр.). У 1953 р. закінчив Всесоюзний

заочний політехнічний інститут (м. Москва) та здобув повну вищу освіту.

З 1969 р. В.В. Бібліка призначили директором ХТЗ. За період його керування підприємством освоєно понад 20 нових моделей тракторів та інших транспортних засобів, які користуються попитом далеко за межами України. В.В. Біблік брав безпосередню участь у створенні великого уніфікованого сімейства тракторів Т-150, Т-150К та їх модифікацій. На підприємстві саме у цей час організовано конструкторське бюро зі спеціальної техніки, виготовлено транспортні засоби спеціального призначення (ТЗСП), зокрема багатоцільовий транспортер-тягач легкий броньований МТЛБ, «Гвоздика», «Штурм» тощо. Крім того, за сприянням В.В. Бібліка було здійснено реконструкцію підприємства, уведено до експлуатації нові виробничі площі та автоматичні лінії. Разом із тим, розвивалося міжнародне співробітництво, здійснювалась підготовка кваліфікованих кадрів.

За надання допомоги з організації виробництва спеціальної техніки на підприємствах Народної Республіки Болгарії, у травні 1975 р. ХТЗ нагороджений орденом Георгія Димитрова. У 1976 р. завод став головним підприємством виробничого об'єднання. У 1980-і роки ХТЗ досяг максимальної потужності – випуск продукції склав до 70 тисяч тракторів та понад 2 тисячі ТЗСП на рік. У вересні 1981 р. за великий внесок в оснащення сільського господарства високоефективною технікою підприємство нагороджене орденом Жовтневої Революції. 16 квітня 1982 р. з конвеєра зійшов двоміліонний трактор. З 1967 р. по 1992 р. на ХТЗ виготовлено біля 30 тисяч ТЗСП. На початку 1986 року завод постачав трактори до 36 країн світу й підготував виробництво нових моделей: Т-150КМ і Т-150К-02. У 1994 р. ХТЗ перетворений у відкрите акціонерне товариство.

В.В. Біблік відзначений державними нагородами. У 1981 р. йому присуджено звання Героя Соціалістичної Праці, нагороджений двома орденами Леніна, орденом Жовтневої Революції, двома орденами Трудового Червоного Прапора, орденом «За Заслуги». Він лауреат Державної премії СРСР (1969 р.), заслужений машинобудівник УРСР (1991 р.). Кандидат технічних наук. Почесний громадянин м. Харкова (1999 р.) [1, с. 133; 2, с. 348 – 349; 9; 10].

Валентин Васильович пішов з життя 6 червня 2009 р., похований у Харкові на міському цвинтарі № 4.



В.В. Біблік



П.П. Тодоров



О.Г. Кривоконь

У жовтні 1996 р. головою правління Відкритого акціонерного товариства (ВАТ) «ХТЗ» призначений *Петро Прокопович Тодоров*. П.П. Тодоров народився 24 жовтня 1946 р. у селі Троїцьке Попаснянського району Луганської області. З 1964 р. по 1970 р. навчався на факультеті транспортного машинобудування ХПІ. Інженер-конструктор, начальник дільниці ХТЗ (1970 – 1978 рр.). 1978 – 1980 рр. – на партійно-господарській роботі у м. Харкові. Заступник головного конструктора ХТЗ (1980 р.). У 1980 – 1987 рр. заступник, у 1987 – 1991 рр. – секретар парткому заводу. Заступник директора підприємства та голови правління ВАТ з економічної реформи (1991 – 1995 рр.). Заслужений працівник промисловості України (1999 р.) [1, с. 257; 11, с. 120].

ХТЗ після розпаду СРСР продовжив працювати, однак зміни часу та сільськогосподарських тенденцій потребували негайної адаптації виробництва, яку не змогла

перенести велика кількість машинобудівних підприємств України, але ХТЗ вистояв. У 2000-й рік завод увійшов з новою 160-ю серією потужних інтегральних сільськогосподарських тракторів, призначених для орно-просапних робіт. Ця модель посунула «білоруса» МТЗ-80 і «молдаванина» Т-70 на еволюційній сходинці тракторів свого класу, показуючи вищу в 2 – 2,5 рази продуктивність.

Значними конкретними результатами на початку 2000-х років була розробка оригінальних дослідних двопотокових гід्रोоб'ємномеханічних трансмісій (ГОМТ) для багатоцільових легких броньованих тягачів, модернізація ступінчастої механічної коробки передач МТЛБ шляхом введення гідрооб'ємного механізму повороту (ГМП) [12].

У листопаді 2001 р. ХТЗ вперше за свою історію на деякий час зупинив виробництво у зв'язку з відсутністю фінансування. Влітку 2002 р. завод розпочав випуск нової моделі трактора з автомобільним двигуном КамАЗ-740. У 2003 р. усі роботи з ТЗСП були призупинені, а з 2006 р. припинені у зв'язку з відсутністю фінансування. У 2003 – 2006 рр. три рази пройшла зміна власників ХТЗ [13; 14, с. 28, 31].

У 2005 – 2006 рр. Генеральним директором ВАТ «ХТЗ» і у 2006 – 2007 рр. Президентом підприємства працював *Олександр Григорович Кривоконь*. Олександр Григорович народився 12 грудня 1965 р. у м. Яготин Київської області. У 1984 – 1986 рр. проходив службу в обмеженому контингенті радянських військ в Демократичній Республіці Афганістан. Нагороджений орденом Червоної Зірки. Вищу освіту отримав 1993 р. у Київському державному університеті ім. Т.Т. Шевченка. З 1990 р. по 2005 р. працював на керівних посадах низки підприємств і організацій Чернігівської області. Після роботи на ХТЗ, з 2007 р. по 2014 р. на керівних посадах ДП «ЗіМ», ДП «Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова» (м. Дніпро), ТОВ «Дніпрокран», Cogum Group. У 2017 р. та з квітня 2021 р. генеральний директор Харківського державного авіаційного виробничого підприємства, у 2018 – 2019 рр. – президент ДП «Антонов». З 2010 р. за сумісництвом працює професором кафедри «Автомобіле- і тракторобудування» (АТ) НТУ «ХПІ». Заслужений працівник промисловості України. Кандидат філософських, доктор історичних наук [15].

У 2005 р. ХТЗ випустив 2,5 тисячі тракторів, влітку на полігоні ХТЗ (сумісно з кафедрою АТ НТУ «ХПІ») проведені польові випробування гусеничного трактора ХТЗ-200 з ГМП, які підтвердили більш високу ефективність цього виробу у порівнянні з попередником Т-150. Станом на 2006 р. завод виробляв універсальні колісні трактори загального призначення ХТЗ-17221 і ХТЗ-17222, колісні орно-просапні ХТЗ-16131, гусеничні ХТЗ-181, машини для фермерів ХТЗ-3510, фронтальні навантажувачі ХТЗ-156, а також здійснив модернізацію машин серії Т-150. У червні 2007 р. підприємство презентувало нову розробку – демонстраційний зразок першого бульдозера українського виробництва, яким став дорожно-будівельний трактор ТС-10 [16].

Олександр Олександрович Косов народився 25 лютого 1966 р. у місті Омськ. Вищу освіту здобув у Свердловському інституті народного господарства (1989 р.). З 1992 р. по 2007 р. працював на керівних посадах низки великих підприємств Росії (Єкатеринбург, Ростов-на-Дону, Перм): начальник відділу, комерційний директор, директор з виробництва, директор з оперативного управління, виконавчий директор, заступник генерального директора з стратегічного розвитку. Після роботи директором на ХТЗ (2007 – 2008 рр.) займається приватним підприємництвом і посідає керівні посади на російських підприємствах і в організаціях (Іжевський машинобудівний завод, холдінг «Технодинамика» (м. Москва) тощо) [17].

Сергій Олександрович Серебряков, який очолював ХТЗ з 2008 р. по 2013 р., народився 18 жовтня 1977 р. у селищі Орлівка Кемінського району (Киргизстан). Освіту здобув у Ярославському вищому військовому училищі імені генерала А.В. Хрульова. У 1998 – 2001 рр. С.О. Серебряков проходив службу у збройних силах Російської Федерації. У 2002 – 2004 рр. перебував на посаді директора з економіки та фінансів ВАТ «Красфарма» (м. Красноярськ), з

2004 р. по 2007 р. – перший заступник генерального директора – директор з економіки та фінансів ВАТ «Волга», м. Балахна, з 2013 р. по сьогодні є директором ЗАТ «Петербурзький тракторний завод» [18].



О.О. Косов



С.О. Серебряков



В.В. Губін



А.А. Коваль

Владислав Валерійович Губін народився у Харкові 12 серпня 1974 р. Він є випускником НТУ «ХПІ» та Харківського національного університета ім. В.Н. Каразіна. Певний час працював у сфері сільгоспмашинобудування. Керував ХТЗ з 2013 р. по 2016 р. Кандидат економічних наук. У 2015 р. був виготовлений перший зразок колісного трактора з двопотоковою ГОМТ, яку розробили вчені кафедри АТ НТУ «ХПІ» сумісно з фахівцями ХТЗ. Зараз В.В. Губін проживає в Іспанії [15; 19; 20, с. 15-16].

Коваль Андрій Анатолійович народився 28 травня 1969 р., має три вищі освіти. Керує АТ «ХТЗ» у 2006 – 2007 рр. і з березня 2016 р. Кредо як керівника: «Підвищувати ефективність роботи шляхом реорганізації системи управління підприємством. Вибудувати правила гри й роботу всіх служб, щоб отримати ефект максимальної ефективності» [21].

За час керівництва:

– розроблена серія тракторів ХТЗ-240К, до яких адаптовано нові двигуни потужністю 250 к.с.;

– модернізовано промисловий трактор-бульдозер ТС-10 шляхом удосконалення механічної та гідравлічної частин трансмісії й системи управління;

– для тракторів ХТЗ-240К сумісно з кафедрою АТ НТУ «ХПІ» модернізовано першу в Україні ГОМТ й розпочато виробництво малими серіями тракторів з ГОМТ-2С;

– з залученням науково-технічної ради розглядаються та приймаються найбільш раціональні рішення з удосконалення конструкцій і експлуатаційних показників тракторів.

Висновки. Отже, аналізуючи життєвий шлях та діяльність кожного з очільників ХТЗ у різні часи, можна зробити висновок, що це люди, які віддані своїй справі та, хоч як би не складалася економічна та політична ситуація в державі, керівники намагалися зробити усе задля покращення діяльності підприємства та удосконалення зразків техніки. За весь період роботи (90 років) ХТЗ випустив більше трьох мільйонів тракторів та іншої важкої спеціалізованої техніки. Показано як доля заводу та його продукції переплетена з долею директорів ХТЗ.

Список літератури:

1. Біблик В. В. Харківський тракторний завод імені С. Орджонікідзе (сторінки історії). Харків : Прапор, 2008. 260 с.
2. Кривоконь О. Г. Тракторобудування в Україні: передумови, історія та тенденції розвитку в аспекті світового прогресу (20-ті – 80-ті рр. ХХ ст.). Харків : Технологічний центр, 2015. 643 с.
3. Дикань А. П. Золотые звезды Харьковщины. Харьков: Полиграфист, 2008. 494 с.
4. Сліфанова Н. В. Перший директор Харківського тракторного заводу ім. С. Орджонікідзе та його внесок у

- діяльність підприємства //Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я: тези доп. 18 Міжн. наук.-практ. конф. (м. Харків, 12-14 травня 2010р.) у 4 ч. Харків, 2010. Ч. 1. С. 194.
5. 110 лет со Дня рождения первого директора Алтайского тракторного завода П.П. Парфенова [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://web.archive.org/web/20170909004849/http://altlib.ru/files/text/k2011/45.pdf>.
 6. Пустынный И.А. Ордена Ленина Алтайский тракторный: очерк истории. Барнаул, 1978. 153 с.
 7. Держархів Харків. обл. Ф. 2. Партийний архив Харьковского обкома компартии Украины. Оп. 4. Спр. 365. Информации, докладные записки, справки, письма обкома партии ЦК КП(б)У о работе предприятий промышленности, транспорта, связи и строительства. 193 арк.
 8. История Харьковского тракторного завода им. С. Орджоникидзе: Сборник документов и материалов, июнь 1941–1962 гг. /Под ред. Г.И. Ващенко. Харьков: Препор, 1960. Т. 2. 294 с.
 9. Библик Валентин Васильевич [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=11779.
 10. Библик Валентин Васильевич [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://city.kharkov.ua/ru/o-xarkove/pochetnyie-xarkovchane/biblik-valentin-vasilovich.html>.
 11. Факультет транспортного машиностроения НТУ «ХПИ»/ Ред. кол: В.В. Епифанов, Д.О. Волонцевич, А.П. Марченко и др. Харьков: Планета-принт, 2015. 148 с.
 12. Тодоров П.П., Пономарев Е.П. Харьковский тракторный – полвека в оборонке. Военный парад. 1998, № 6. С.26–28.
 13. Легендарні українські заводи. Історія ХТЗ [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://tractorist.ua/articles/legendarni-ukrayinski-zavodi-silgospstehniki-htz>.
 14. Веретенников А.И., Бухалов В.В., Позняк В.Д. Специальная техника Харьковского тракторного завода. Механіка та машинобудування. 2021. С. 3–32.
 15. Кривоконь Олександр Григорович [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://kryvokon.com>.
 16. Індустріальний район Харкова [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zh-cn.facebook.com/industrialregion/posts/270880610059131/>.
 17. Косов Александр Александрович [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://neftegaz.ru/persons/33170-kosov-aleksandr/>.
 18. Сергей Александрович Серебряков [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://rosspetsmash.ru/rukovodstvo/638-sergey-serebryakov>.
 19. На ХТЗ – новый директор [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.mediaport.ua/na-htz-novyy-direktor>.
 20. Самородов В.Б., Савина Н.В. Харьковский трактор с бесступенчатой трансмиссией. Argo Today. 2015, №1. С. 14–17.
 21. Андрей Коваль [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://latifundist.com/dosye/koval-andrej-anatolevich>.

References (transliterated)

1. Biblik V. V. Harkivs'kij traktornij zavod imeni S. Ordzhonikidze (storinki istorii). Harkiv : Prapor, 2008. 260 s.
2. Krivokon' O. G. Traktorobuduvannya v Ukraïni: peredumovi, istoriya ta tendencii rozvitku v aspekti svitovogo progresu (20-ti – 80-ti rr. НКН ст.). Harkiv : Tekhnologichnij centr, 2015. 643 s.
3. Dikan' A. P. Zolotyie zvezdy Har'kovshchiny. Har'kov: Poligrafist, 2008. 494 s.
4. Єпифанова Н. В. Перший директор Харківського тракторного заводу ім. С. Орджоникидзе та його внесок у діяльність підприємства //Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я: тези доп. 18 Міжн. наук.-практ. конф. (м. Харків, 12-14 травня 2010р.) у 4 ч. Харків, 2010. Ч. 1. С. 194.
5. 110 let so Dnya rozhdeniya pervogo direktora Altajskogo traktornogo zavoda P.P. Parfenova [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu: <https://web.archive.org/web/20170909004849/http://altlib.ru/files/text/k2011/45.pdf>.
6. Pustynnikov I.A. Ordena Lenina Altajskij traktornyj: ocherk istorii. Barnaul, 1978. 153 s.
7. Derzhharhiv Harkiv. obl. F. 2. Partijnyj arhiv Har'kovskogo obkoma kompartii Ukrainy. Op. 4. Spr. 365. Informacii, dokladnye zapiski, spravki, pis'ma obkoma partii CK KP(b)U o rabote prelpriyatij promyshlennosti, transporta, svyazi i stroitel'stva. 193 ark.
8. Istoriya Har'kovskogo traktornogo zavoda im. S. Ordzhonikidze: Sbornik dokumentov i materialov, iyun' 1941–1962 gg. /Pod red. G.I. Vashchenko. Har'kov: Prapor, 1960. T. 2. 294 s.
9. Biblik Valentin Vasil'evich [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu:

- http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=11779.
10. Biblik Valentin Vasil'evich [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu: <http://city.kharkov.ua/ru/o-xarkove/pochetnyie-kharkovchane/biblik-valentin-vasilovich.html>.
 11. Fakul'tet transportnogo mashinostroeniya NTU «HPI»/ Red. kol: V.V. Epifanov, D.O. Voloncevich, A.P. Marchenko i dr. Har'kov: Planeta-print, 2015. 148 s.
 12. Todorov P.P., Ponomarev E.P. Har'kovskij traktornyj – polveka v oboronke. Voennyj parad. 1998, № 6. S.26–28.
 13. Legendarni ukrains'ki zavodi. Istoriya HTZ [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu: <http://tractorist.ua/articles/legendarni-ukrayinski-zavodi-silgospstehniki-htz>.
 14. Veretennikov A.I., Buhalov V.V., Poznyak V.D. Special'naya tekhnika Har'kovskogo traktornogo zavoda. Mekhanika ta mashinobuduvannya. 2021. S. 3–32.
 15. Krivokon' Olexsandr Grigorovich [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu: <http://kryvokon.com>.
 16. Industrial'nij rajon Harkova [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu: <http://zh-cn.facebook.com/industrialregion/posts/270880610059131/>.
 17. Kosov Aleksandr Aleksandrovich [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu: <http://neftegaz.ru/persons/33170-kosov-aleksandr/>.
 18. Sergej Aleksandrovich Serebryakov [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu: <http://rosspetsmash.ru/rukovodstvo/638-sergey-serebryakov>.
 19. Na HTZ – novyj direktor [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupu: <https://www.mediaport.ua/na-htz-novyy-direktor>.
 20. Samorodov V.B., Savina N.V. Har'kovskij traktor s besstupenchatoj transmissiej. Argo Today. 2015, №1. S. 14–17.
 21. Andrej Koval' [Elektronnij resurs]. Rezhim dostupu: <http://latifundist.com/dosye/koval-andrej-anatolevich>

Надійшла (received) 25.09.2021 р.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Писарська Наталія Віталіївна (Писарская Наталья Витальевна, Pysarska Nataliia) – кандидат історичних наук, Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», доцент кафедри «Українська мова», м. Харків, Україна; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6911-7600>; e-mail: npisarska@gmail.com

Єніфанов Віталій Валерійович (Епифанов Виталий Валериевич, Yerifanov Vitalii) – кандидат технічних наук, професор, Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», директор Навчально-наукового інституту механічної інженерії і транспорту, м. Харків, Україна; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6240-9771>; e-mail: evitalii1956@gmail.com

Самородов Вадим Борисович (Самородов Вадим Борисович, Samorodov Vadym) – доктор технічних наук, професор, пенсіонер, м. Харків, Україна; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2965-5460>; e-mail: samorodovvadimat@gmail.com