

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

Факультет історії та філософії

Кафедра всесвітньої історії

## Д и п л о м н а   р о б о т а

на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

на тему: «Промислове співробітництво СРСР та Італії в 60-80-ті рр. ХХ ст.»  
«Industrial cooperation between the USSR and Italy in the 1960's and 1980's»

Виконав: студент денної форми навчання  
спеціальності 032 Історія та археологія  
Самофатов Михайло Ігорович

Керівник: д.і.н., проф. Дьомін О.Б. \_\_\_\_\_

Рецензент: к.і.н., доц. Новікова Л.В.

Рекомендовано до захисту:  
Протокол засідання кафедри  
№ \_\_ від \_\_\_\_\_ 2020 р.

Захищено на засіданні ЕК № \_\_  
протокол № \_\_ від \_\_\_\_\_ 2020 р.  
Оцінка \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Завідувач кафедри

Голова ЕК

\_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(прізвище, ініціали)

Одеса – 2020

## ЗМІСТ

Перелік умовних позначень.....	3
Вступ.....	4
Розділ 1. Огляд джерел та історіографії.....	9
1.1. Джерельна база дослідження .....	9
1.2. Історіографія питання. ....	14
Розділ 2. Офіційні політичні стосунки між СРСР та Італією.....	19
2.1. На шляху до відновлення двосторонніх відносин.....	19
2.2. Дипломатичні візити радянських та італійських політиків та їх наслідки.....	24
Розділ 3. Діяльність італійської державної енергетичної компанії ЕНІ у СРСР.....	37
3.1. Підписання контракту між ЕНІ та СРСР 1960 року та його наслідки.....	37
3.2. Побудова газопроводу між СРСР та Італією і подальший розвиток відносин у нафтогазовій сфері.....	45
Розділ 4. Співробітництво із ФІАТ та іншими італійськими компаніями.....	56
4.1. Взаємовідносини ФІАТ з СРСР. Побудова автомобільного заводу у Тольятті.....	56
4.2. Інші сфери промислового співробітництва між СРСР та Італією.....	67
Висновки.....	74
Список джерел та літератури.....	79

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АДЖІП (італ. AGIP) – Azienda Generale Italiana Petroli, дочірня компанія ЕНІ.

АНІК (італ. ANIC) – Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili, дочірня компанія ЕНІ.

ЕНІ (італ. ENI) – Ente Nazionale Idrocarburi, державна енергетична компанія Італії, утворена в 1953 р.

НАТО (англ. NATO) – North Atlantic Treaty Organisation, військово-політичний альянс.

ОПЕК (англ. OPEC) – Organization of the Petroleum Exporting Countries, організація країн-експортерів нафти.

СНАМ (італ. SNAM) – Società Nazionale Metanodotti, дочірня компанія ЕНІ.

СНІА Віскоза (італ. SNIA Viscosa) – Società Navigazione Industriale Applicazione Viscosa, італійське підприємство з виробництва штучних тканин.

СРСР – Союз Радянських Соціалістичних Республік

США – Сполучені Штати Америки

ФІАТ (італ. FIAT) – Fabbrica Italiana Automobili Torino, одна з найбільших італійських компаній з виробництва автомобілів.

ФРН – Федеративна Республіка Німеччина

ЦК КПРС – Центральний комітет Комуністичної партії Радянського Союзу

## ВСТУП

Проблема розкриття механізмів функціонування радянської економіки та її взаємодії із світовою економікою являє собою актуальну міждисциплінарну наукову проблему. Історична наука може багато що запропонувати для вирішення цієї проблеми. Саме історична наука займається пошуком та систематизацією фактологічного матеріалу для цієї теми. Історія здатна вписати економічні відносини цього періоду у політичний контекст, адже частіше всього політичні події знаходять своє відображення у економічних процесах. Зрештою, вивчення даної проблеми з історичної точки зору допомагає у вивченні Холодної війни – найбільш важливого історичного процесу другої половини ХХ ст.

Промислова співпраця СРСР та Італії становить окремий випадок загальної проблеми взаємодії радянської економіки зі світовою. Цей приклад є значущим у науковому плані через важливість країн одне для одного як економічних партнерів. На протязі тридцяти років Італія була одним із головних партнерів СРСР серед капіталістичних країн. Італійські фірми приймали участь у багатьох проектах на території СРСР. І при цьому країни знаходились у протилежних політичних таборах: СРСР очолював комуністичний світ, а Італія знаходилася і знаходиться у НАТО. Саме в Італії розташований військовий флот США в Середземному морі. Але це не стало нездоланною перешкодою для встановлення тісних економічних взаємовідносин.

Досі ця тема ще не вивчалася у вітчизняній історіографії. Вона лише згадувалася у контексті більш широких досліджень, присвячених історії Італії. В італійській історіографії дана тема розроблена повніше, але і там ще не розглянуті усі сторони взаємодії СРСР та Італії в економіці, не охоплений увесь хронологічний період. Це викликано об'єктивними причинами: нещодавністю описуваних подій, а також дотриманням комерційної таємниці на протязі

щонайменше 30-річного строку з укладання угоди. За останні роки з'являється все більша кількість наукових публікацій з даної проблематики, а тому слід очікувати все кращого вивчення раніше невідомих аспектів радянсько-італійських економічних відносин.

Тема має велике суспільне значення, оскільки мова йде про актуальний економічний процес. Радянсько-італійські економічні відносини перейшли у російсько-італійські. Принаймні в Італії ця тема знаходить постійний публічний резонанс. Прихильником підтримання таких відносин був нещодавній міністр внутрішніх справ Італії Маттео Сальвіні, один із найбільш відомих сучасних європейських політиків. Його участь у переговорах з російськими компаніями викликала жваву дискусію у суспільстві, а також була одним із факторів, що призвели до відставки М. Сальвіні у 2019 р. Враховуючи, що М. Сальвіні не залишив політичних амбіцій і має підтримку у значної частини електорату, можна не сумніватися у тому, що історичні події, пов'язані із розвитком радянсько-італійських відносин, будуть згадуватися іще не один раз.

Мета даного дослідження – з'ясувати обставини встановлення та визначити конкретні форми промислової співпраці СРСР та Італії в обраний період. Для досягнення мети поставлені наступні завдання:

- вивчити джерела та історіографію з обраної теми;
- висвітлити політичні обставини зближення СРСР та Італії;
- визначити роль компанії ЕНІ у встановленні економічних стосунків між СРСР та Італією;
- висвітлити діяльність ФІАТ та інших італійських компаній в СРСР.

Об'єктом дослідження є історія СРСР та Італії у визначений період. Предметом дослідження є промислові, а також політичні зв'язки між країнами. Хронологічні межі дослідження – 60-80-ті рр. – визначені як період існування радянсько-італійських промислових відносин, оскільки до цього існував значний проміжок часу, коли ці зв'язки були практично відсутні. Географічні межі дослідження досить умовні. Переважно це територія СРСР і Італії. Але в

зв'язку з тим, що робота зачіпає теми, пов'язані із функціонуванням світового економічного ринку, доводиться звертатися до подій, що відбувалися в інших країнах та регіонах. Це, наприклад, ФРН, США, Близький Схід.

Серед загальнонаукових методів пізнання, використаних в даній роботі, головними методами є аналіз та синтез. Аналіз дозволяє вичленити із великих об'єктів пізнання – історія Італії, історія СРСР, світова економіка ХХ століття – необхідні для написання роботи елементи, оскільки самі по собі такі великі об'єкти пізнання були би надто великими для вивчення конкретної теми промислових зв'язків СРСР та Італії в обраний хронологічний період. Синтез, зі своєї сторони, дозволяє зібрати отримані елементи в необхідний предмет дослідження. Звісно, промислові зв'язки СРСР та Італії є абстракцією, яку було необхідно створити задля дослідження.

В роботі використовуються такі способи наукового пізнання, як дедукція і індукція. Дедуктивний підхід допоміг виділити саму наукову проблему, поставлену у дослідженні, з загальної історії Холодної війни. За допомогою дедукції можна простежити вплив загальносвітових процесів на радянсько-італійські відносини: вплив Другої світової війни, вплив загальносвітового економічного зростання після війни, політичне протистояння США та СРСР, науково-технічна революція, зростання чисельності населення, зростання потреби економіки у паливі та у виробках промисловості та ін. Всі ці процеси явно або неявно присутні при реконструкції історичного процесу другої половини ХХ ст. Індуктивний підхід допомагає створити тканину цього процесу. Робота побудована на використанні значної кількості офіційних документів, записів переговорів, повідомлень преси або на інших наукових роботах, що на них спираються. Всі ці речі допомагають наповнити конкретним змістом промислові зв'язки між СРСР та Італією.

Що стосується спеціальних історичних методів, то найбільш повно використовувався історико-генетичний метод. Робота послідовно розкриває розвиток промислових зв'язків СРСР та Італії у процесі історичного розвитку,

враховуючи унікальність та неповторність історичного процесу. У роботі застосовується історико-біографічний метод, що допомагає розкрити роль особистостей у промислових відносин між СРСР та Італією, особливо на етапі їх встановлення. Були застосовані також методи кліометрики для обробки статистичних даних. В цілому використання наукових методів в роботі було направлено на побудування дослідження в руслі економічної історії, комбінуючи її з політичною історією та історією міжнародних відносин.

Робота складається зі вступу, чотирьох розділів та висновків. Перший розділ присвячений аналізу джерел та історіографії з проблеми дослідження і поділяється на два підрозділи – джерельна база та історіографія питання. Другий розділ присвячений політичним обставинам зближення СРСР та Італії, і розділяється на два підрозділи, що відповідають двом етапам: політичній ситуації всередині країн з 1945 по кінець 50-х р., і відносинам СРСР з лівоцентристськими урядами Італії, починаючи з 1960 р. Третій розділ присвячений діяльності державної енергетичної компанії ЕНІ в СРСР і ділиться на два підрозділи, присвячені переважно двом найбільшим спільним проектам: підписанню контракту 1960 р. про експорт значної партії нафти та будівництву газопроводу з СРСР до Італії. Четвертий розділ присвячений діяльності інших італійських компаній в СРСР, і ділиться також на два підрозділи, перший з яких присвячений будівництву автомобільного заводу за допомогою компанії ФІАТ, а другий присвячений іншим італійським компаніям, що діяли на радянському ринку. Така структура дозволяє послідовно викладати зміст дослідження, виокремлюючи окремі аспекти радянсько-італійського промислового співробітництва, та робити проміжні висновки в кінці кожного розділу.

Результати дослідження даної теми були висвітлені в наступних публікаціях: «Європейська політика Італії в 50-60-ті рр. ХХ ст.» [61], «Енріко Маттеї і середземноморська політика Італії (50-ті – 60-ті рр. ХХ ст. )» [60], «Enrico Mattei – Great Italian Entrepreneur» [78]. Тематиці даного дослідження були присвячені виступи на наступних наукових конференціях: Соціокультурна

історія Європи та Америки (Львів, 2019 р.), 75-а звітна студентська наукова конференція (Одеса, ОНУ імені І.І. Мечникова, 2020 р.), 76-а звітна студентська наукова конференція (Одеса, ОНУ імені І.І. Мечникова, 2020 р.), «Одеські читання: актуальні проблеми всесвітньої історії (Одеса, ОНУ імені І.І. Мечникова, 2020 р.).



## Розділ 1

### ОГЛЯД ДЖЕРЕЛ ТА ІСТОРИОГРАФІЇ

Тема дослідження промислових зв'язків СРСР та Італії – нова у вітчизняній та пострадянській історіографії взагалі. Багато в чому новизна дослідження досягнена завдяки широкому використанню джерел закордонного походження, перш за все, італійського, які ще ніколи не використовувалися в вітчизняній історіографії. Разом з тим зазначається, що далеко не всі наявні джерела наразі доступні вітчизняному досліднику, тому залишається потенціал для нових наукових пошуків у майбутньому. Що стосується історіографії в цілому, то доводиться констатувати недостатню її розвиненість, невивченість нею усіх аспектів наукової проблеми. Значна частина залучених досліджень була написана в останні роки. З іншого боку, це свідчить про актуальність теми в науковому середовищі, оскільки ціла низка дослідників наразі займається вивченням промислового співробітництва СРСР та Італії.

**1.1. Джерельна база дослідження.** Джерельна база дослідження складається із декількох категорій джерел різного ступеню цінності для даної роботи: документи з архівів італійських підприємств, опубліковані джерела із зовнішньої політики, мемуари, преса. Найбільш цінною категорією джерел є документи з архівів підприємств. У зв'язку зі зростанням інтересу до корпоративної історії в останні роки в Італії почали з'являтися приватні історичні архіви підприємств. Такі архіви з'явилися у найбільших компаніях, що співпрацювали з СРСР – ЕНІ, ФІАТ, Піреллі, Монтедісон, Оліветті, Ансальдо та ін. В архівах цих компаній міститься не тільки технічна документація, внутрішні звіти, а й записи переговорів з іншими фірмами, аналітичні записки стосовно шляхів розвитку компанії. Завдяки цьому стає можливим реконструювати історію фірми у якнайбільш повному об'ємі.

На жаль, у зв'язку із загальносвітовою епідемією коронавірусу фізичний доступ для закордонних дослідників до цих архівів тимчасово неможливий. А

самі архіви знаходяться ще на початку стадії оцифрування своїх документів. Оскільки подібні документи ще ніколи не публікувалися окремо, це створило складнощі для їх залучення при дослідженні теми роботи. Вдалося отримати частину необхідних матеріалів з архіву ЕНІ, а саме з фондів, присвячених відносинам компанії з СРСР [1; 2; 3; 4; 5]. Інформація, що містилася у документах, дозволила дізнатися раніше невідомі деталі радянсько-італійських промислових відносин. Залучення документів з архівів інших компаній дозволить в майбутньому значно поглибити знання з даної теми. Також у дослідженні були використані журнали та газети, що видавалися всередині підприємств ЕНІ та Піреллі – ECOS [19; 22; 25; 28], *Pirelli. Rivista di informazione e di tecnica* [30], *Fatti e notizie*[17; 27].

З тих самих причин не були залучені ще неопубліковані документи радянських установ, які займалися переговорами з італійськими компаніями – Техмашімпорту, Союзнефтегазекспорту, Судоімпорту та ін. Документи цих установ знаходяться в Російському державному архіві економіки (РГАЕ). Також в ньому знаходяться фонди Міністерства закордонної торгівлі СРСР та Міністерства фінансів СРСР. В архіві зовнішньої політики Російської Федерації (АВП РФ) знаходяться фонди, присвячені відносинам СРСР з Італією. Частина фондів, присвячена радянсько-італійським відносинам, знаходиться в Державному архіві Російської Федерації (ГАРФ). Частина з цих документів цитувалася дослідниками у роботах, присвячених російсько-італійським відносинам. Певну цінність також має архів ЦК КПРС, що знаходиться в Російському державному архіві новітньої історії (РГАНІ). В ньому знаходяться документи, що, в першу чергу, стосуються проблем стосунків з італійською Комуністичною і Соціалістичною партією.

Перелік опублікованих документів з радянсько-італійських відносин поки що вичерпується збіркою «СССР – Італія. Страницы истории», виданої в 1984 р. під редакцією міністрів закордонних справ країн [6]. В ній містяться документи з 1917 по 1984 р. Незважаючи на те, що в ній відсутні документи,

присвячені саме промисловій співпраці між країнами, вона дає уявлення про загальний характер відносин. Збірник ділить розвиток радянсько-італійських відносин на три періоди: у витоків радянсько-італійських відносин (1917-1924), співробітництво в кінці Другої світової війни та перші післявоєнні роки (1943-1948) та подальший розвиток радянсько-італійських відносин на основі політики діалогу і мирного співробітництва (1958-1984). В останньому розділі розміщені промови офіційних представників країн під час візитів, спільні комюніке та заяви від міністерств закордонних справ, а також тексти договорів. Збірник був виданий і в СРСР, і в Італії, і до сьогоднішнього часу є найбільш повним зібранням офіційних джерел із зовнішньої політики між країнами.

В Італії існує офіційна серія документів із зовнішньої політики, що видається міністерством закордонних справ – Farnesina. На даний момент випущено 11 серій, остання з яких присвячена хронологічному періоду з 1948 по 1953 р. Публікація документів більш пізнього часу поки що тільки запланована. Також з 1972 р. в Італії щорічно виходило офіційне видання *Tesi e documenti sulla politica estera dell'Italia* [7], що складається з деяких документів і комюніке міністерства закордонних справ та парламенту, а також повідомлень преси про міжнародні зустрічі. Дане видання не є повним зібранням офіційних документів із зовнішньої політики. Окрім цього, в деякі роки це видання не виходило. Таким чином, існують значні лакуни у публікаціях офіційних документів із зовнішньої політики Італії в розглядаємий хронологічний період. Тим не менш, наявні опубліковані документи були використані в даній роботі для окреслення офіційних відносин між СРСР та Італією.

Із опублікованих матеріалів із зовнішньої політики також залучалася збірка FRUS, присвячена зовнішній політиці США [9; 10; 11]. Оскільки Італія була союзником США, головного супротивника СРСР, то американсько-радянські відносини прямо впливали на радянсько-італійські. Досить сказати, що на протязі 50-х рр. головним завданням посла Італії в СРСР був збір інформації щодо актуальних відносин між СРСР та США. А пізніше

італійський уряд та навіть приватні італійські підприємці постійно були змушені консультуватися у Вашингтоні стосовно можливості укладення угоди з СРСР. При цьому Державний департамент США неодноразово консультувався із американськими спецслужбами стосовно безпеки угод між італійськими фірмами та СРСР. Про це свідчать використаний звіт ЦРУ, присвячений одному з аспектів радянсько-італійського промислового співробітництва[8].

Що стосується джерел особистого походження, то у роботі були використані мемуари посла Італії в СРСР Луки Пьетромаркі [35], а також визначних італійських і радянських політиків: Миколи Хрущова [34], Андрія Громико [33], Джуліо Андреотті [31]. Особливо цінними з фактичної точки зору є мемуари Л. Пьетромаркі. Саме він був послом в той період, коли почали встановлюватися зв'язки між СРСР та італійськими фірмами. В цьому є значна доля заслуги посла. Л. Пьетромаркі був особисто знайомий з директорами, президентами великих італійських підприємств і прикладав усі зусилля для організації їх зустрічей з представниками відповідних радянських установ. В мемуарах посла містяться дати зустрічей, висловлення італійських підприємців, радянських чиновників. Сам Л. Пьетромаркі не любив СРСР, але намагався оцінювати його об'єктивно, і залишив чимало інформації стосовно етапу становлення радянсько-італійських промислових зв'язків.

Мемуари М. Хрущова містять небагато інформації стосовно саме радянсько-італійських відносин. Проте вони дозволяють побачити загальну лінію зовнішньої політики СРСР із країнами Заходу. Політика М. Хрущова була направлена на зменшення напруги у відносинах із НАТО, більшому відкриттю країни у зовнішніх відносинах. У своїх мемуарах обґрунтовує необхідність економічних відносин із капіталістичними країнами. М. Хрущов зізнавався, що за рівнем життя СРСР значно відставав від ведучих країн Заходу, як і за основними економічними показниками. Через брак необхідних сучасних технологій їх довелося закупати за кордоном, залучати іноземних спеціалістів для роботи на радянських підприємствах. Це робилося для того, щоб рівень

життя в СРСР був на рівні життя у США. За задумкою М. Хрущова, не гірший рівень життя вкупі із більш справедливою системою перерозподілу ресурсів мав продемонструвати усьому світу переваги комуністичної системи.

Невелику частину спогадів присвятив Італії у своїх мемуарах багаторічний міністр закордонних справ СРСР А. Громико. Створюється, проте, враження, що у своїх спогадах А. Громико був далеко не до кінця відвертим. Він зачіпає лише найбільш загальні теми, які обговорювалися під час його багаторазових візитів до Італії, в основному питання про міжнародне роззброєння, в якому, як зазначає А. Громико, він знаходив порозуміння з італійськими колегами. А. Громико дає короткі і надзвичайно позитивні портрети тих італійських політиків, з якими він зустрічався. А завершує розділ про Італію він описом різних італійських міст: Риму, Флоренції, Венеції, Верони, Неаполя, туристичних пам'яток, які він відвідав. Присвячує багато уваги зустрічі з італійським художником Ренато Гуттузо і внучкою Льва Толстого. Тому в цілому можна сказати, що А. Громико із дипломатичною обережністю умовчав про реальний зміст радянсько-італійських відносин і замінив їх туристичними враженнями.

Куди більше цінної інформації міститься у мемуарах Д. Андреотті – італійського політика, що займав низку важливих постів в італійському уряді. Мемуари повністю присвячені саме враженням політика від СРСР. Д. Андреотті був членом Християнсько-демократичної партії, що традиційно дотримувалася проамериканської політики. Сам він був вимушений деякий час займати повністю антирадянську позицію, коли займав пост міністра оборони Італії. Пізніше Д. Андреотті мав змогу декілька разів побувати у СРСР і поставити підпис під деякими угодами між країнами. Д. Андреотті у мемуарах дає аналіз радянсько-італійських відносин в різні періоди, а також ділиться інформацією про те, як сприймали СРСР різні відомі італійські політики. Окрім цього, Д. Андреотті був безпосередньо знайомий з деякими італійськими підприємцями, що співпрацювали з СРСР.

Преса використовується скоріше як другорядне джерело. За винятком вже вищезгаданих журналів і газет, що належали підприємствам, в основному у пресі публікувалися лише короткі замітки, присвячені розвитку промислової співпраці СРСР та Італії. Тому серед радянської преси в основному використовується найбільша радянська газета «Правда» [12; 13; 15; 16], що розміщала короткі замітки про підписання нових угод, розміщала уривки з виступів офіційних персон під час їх підписання. З італійської преси в основному використовувалися публікації газети «Unità» – на той момент газети Комуністичної партії Італії [18; 20; 21; 26; 29]. Це ЗМІ було обране через те, що серед найбільших італійських газет воно більше всього приділяло уваги відносинам Італії з СРСР і фіксувало кожен значну подію у двосторонніх відносинах. Долучалися також матеріали журналу «Госплан» [14], газети «New York Times» [23] та бюллетеню «The Mineral Yearbook» [24].

В даній роботі використовувалася статистика, приведена у щорічних збірниках «Внешняя торговля СРСР» [36; 37; 38; 39; 40; 41], які видавало міністерство зовнішньої торгівлі СРСР, а також матеріали італійського інституту статистики ISTAT [42]. Окрім цього, використовувалися статистичні дані, наведені в пресі та в роботах інших дослідників.

**1.2. Історіографія питання.** Серед загальних робіт з історії Італії було обрано декілька, які репрезентують декілька історіографічних шкіл: британську, італійську та радянську. Кожна з цих шкіл має свій підхід до вивчення історії країни.

Італійська історіографія представлена роботами двох сучасних істориків: Джузеппе Маммарелли [73] і Сімони Коларіці [66]. Обидві роботи були видані в останнє десятиріччя, що дозволяє говорити про їх актуальність. Італійські дослідники розпочинають історію сучасної Італії з 1943 р., при цьому вони зосереджуються переважно на політичній історії Італії, мало приділяючи уваги економічним та соціальним процесам. Значним недоліком робіт є те, що автори зосереджені виключно на політичній боротьбі всередині країни, мало

пов'язуючи зміни у внутрішній політиці із процесами, що проходили у світі взагалі. Це, однак, відповідає настроям італійських політиків, що в основному зосереджувалися на внутрішній політичній боротьбі і мало цікавилися зовнішньою політикою. Також мало приділяється уваги і соціальним відносинам всередині суспільства.

В радянській, а згодом і в російській історіографії інший підхід до вивчення історії Італії, перш за все, з хронологічної точки зору. Історія сучасної Італії в радянській історіографії розпочинається з 1918 р., а не з 1943 р. Саме в таких хронологічних рамках написаний третій том «Истории Италии», написаний під редакцією С. Дорофеева у 1971 р [50]. Таким чином, фашистський етап історії розглядається як частина сучасної, а не як частина минулої, монархічної країни. Скинення фашизму та перехід до демократичної системи управління характеризується лише як перехід від одного етапу політичної історії до іншого, що видно із праць радянського і російського дослідника Юрія Лісовського і Валерія Любіна [56; 57]. Основним дослідником історії сучасної Італії в СРСР була Неллі Комолова, автор праці «Новейшая история Италии» [53], а також численних статей, присвячених політичним, економічним та соціальним відносинам в Італії [50; 51; 53; 54]. Серед більш сучасних робіт можна виділити працю Ірини Григор'євої «Италия в XX веке» [47], що вийшла в 2006 р. В радянській історіографії традиційно приділялася більша увага соціально-економічним відносинам, ніж політичним, а також значна увага приділялася Комуністичній партії Італії.

Найбільш визначним представником британської історіографії сучасної історії Італії вважається Пол Гінсбург. У своїй роботі «Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi» [72], що розглядає хронологічний відрізок з 1943 по 1988 рр., британський історик розглядає державу як абсолютно нову, що виникла в роки Другої світової. В італійській та загалом у західній історіографії Італію з 1943 по 1994 рр. прийнято називати Першою республікою. Таким чином, на момент встановлення відносин з СРСР Республіці Італії було всього лише 15 років.

Підзаголовок роботи «суспільство і політика» відображений у змісті роботи. Розділи, присвячені політиці і суспільним відносинам, перемежуються. Робота відрізняється лаконічністю викладу матеріалу і вмінням вибирати головні події, а тому досі не втратила наукової актуальності.

Що стосується історіографії відносин СРСР та Італії в другій половині ХХ ст., то вона не є обширною. В радянській історіографії їм було присвячене дослідження А. Ваніна «Советско-итальянские отношения» [45], що вийшло у 1982 р. Також у 1964 р. вийшла невелика брошура «СССР – Италия» за авторством Володимира Невлера і Володимира Булімова [44]. В обох працях розглядаються різні аспекти відносин між країнами, в тому числі виділяється і промислове співробітництво, хоча і не розглядається детально. Серед сучасних праць можна виділити працю Ірини Хормач «СССР – Италия и блоковое противостояние в Европе: вторая половина 40-х – первая половина 60-х годов», видану у 2005 р. На жаль, дана робота залишилася недоступною. Помітною працею на даному напрямку стала дисертація Германа Гіголаєва «От конфронтации к сотрудничеству. Италия во внешней политике Советского Союза: 1953-1964 гг.» [46], що розглядає цілий комплекс факторів, що привели до змін у відносинах між країнами, виділяючи фактор економічних відносин як один із головних.

Тема промислової співпраці між СРСР та Італією до сих пір є недостатньо вивченою. Найбільше вона є висвітленою в італійській історіографії. Найкращим комплексним дослідженням з даної теми є робота італійської дослідниці Бруни Баньято «Prove di Ostpolitik» [63], видана у 2003 р. Робота присвячена початковому етапу встановлення радянсько-італійських відносин. Дослідження розглядає увесь спектр питань, з яких склалися італо-радянські відносини в кінці 50-х – на початку 60-х рр.: поновлення відносин після довгої перерви; проблеми, пов'язані із Другою світовою війною; встановлення промислових зв'язків; офіційні візити італійських та радянських посадовців; питання співвідношення економіки та політики. Промислові



зв'язки займають значну частину дослідження: підкреслюється думка, що саме вони стали найбільш важливими для встановлення контакту між країнами. Б. Баньято першою звернулася до архівів італійських підприємств і ввела у науковий обіг документи з фондів, присвячених діяльності фірм у СРСР.

Дослідження даної тематики було продовжене Алессандро Салаконе та Роберто Кантоні, які дотримуються поглядів Б. Баньято. У своїй докторській дисертації, присвяченій відносинам Італії та СРСР в роки правління в Італії лівоцентристських урядів (1958-1968) [77], А. Салаконе розширив хронологічні межі дослідження, що дозволило включити до дослідження нові події, зокрема таку важливу, як підписання контракту між ФІАТ та СРСР у 1966 р. А. Салаконе поставив питання про характер змін у радянсько-італійських відносинах після відставки М. Хрущова, а також першим із дослідників залучив матеріали із фондів російських архівів, що до цього дослідниками не використовувалися. А. Салаконе в подальшому написав низку статей, присвячених експорту нафти та газу з СРСР та Італії та їх впливу на відносини між державами в цілому [58; 59]. Р. Кантоні також досліджував питання експорту нафти і газу з СРСР до Італії [64; 67]. На відміну від А. Салаконе, Р. Кантоні більше розглядає проблему з точки зору загальних міжнародних відносин, а не двосторонніх. Багато уваги дослідник приділяє протидії радянському експорту з боку НАТО, робить порівняння Італії із ФРН та Францією.

Існує ціла низка досліджень, присвячених історії компанії ЕНІ, що стала першою італійською компанією, яка підписала велику угоду з СРСР. В даній роботі були використані дослідження Поля Франкеля [71], Ніко Перроне [75], Леонардо Мауджері [74], Шарля Дешара [68], а також окремі розділи з роботи Даніеля Йерджина [80]. Роботи дозволяють оцінити вплив ЕНІ як практично самостійного гравця на міжнародному ринку нафти, особливо в роки управління її засновника – Енріко Маттеї. ЕНІ значно змінила ринок нафти в Північній Африці та на Близькому Сході, неодноразово втручалася у політичні

процеси. Вибір агресивної та сміливої стратегії поведінку на ринку дозволив компанії відкрити для себе досі закриті для Італії ринки, серед яких був радянський. Співпраця з СРСР була лише частиною глобальною стратегією компанії і значно вплинула на світовий ринок, про що можна дізнатися із вищенаведених досліджень.

Окремо існує декілька досліджень, присвячених співпраці італійської компанії ФІАТ з СРСР. На цій темі спеціалізуються італійські дослідники Валеріо Кастроново [65] та Валентина Фава [69; 70]. Дослідники розглядають тему, перш за все, з точки зору італійської компанії та вигоди співробітництва для неї, дещо нехтуючи питаннями міжнародної політики, а також радянською точкою зору. Тим не менш, їх дослідження, особливо В. Кастроново, містять багато фактичного матеріалу. В російській історіографії дана проблематика підіймається у дослідженні під редакцією Сергія Журавльова, присвяченому історії ВАЗу [49]. Ця праця дозволяє частково заповнити пробіл щодо радянської точки зору на співробітництво в автомобільній сфері, а також містить технічні дані щодо розмірів заводу, характеристик перших автомобілів тощо. Тому можливо прослідкувати в деталях процес адаптації італійських технологій хоча б на прикладі автомобільної промисловості.

## Розділ 2

### ОФІЦІЙНІ ПОЛІТИЧНІ СТОСУНКИ МІЖ СРСР ТА ІТАЛІЄЮ

Одразу після закінчення Другої світової війни СРСР мав важелі впливу на італійську політику. Серед трьох партій, що сформували антифашистську коаліцію під час війни – Християнсько-демократичної, Комуністичної і Соціалістичної – дві партії орієнтувалися саме на СРСР як на головного міжнародного партнера. Особливо це стосувалося Комуністичної партії Італії, лідер якої, Пальміро Тольятті, з середини 1930-х рр. перебував у Москві. Звідти він займався агітацією до своїх співвітчизників – писав статті та вів радіопередачу під псевдонімом Маріо Корренті [54, с.97]. Саме з СРСР П. Тольятті повернувся до Італії у розпал війни, щоб очолити укласти союз з іншими партіями, що увійшли до руху Спротиву. Близьким до СРСР був і лідер італійських соціалістів Пьетро Ненні.

**2.1. На шляху до відновлення двосторонніх відносин.** Маючи значну підтримку серед італійських політиків та населення, СРСР міг би розраховувати на встановлення дружнього комуністичного чи соціалістичного уряду в післявоєнній Італії. Чому цього не сталося? Аналіз джерел та міжнародних подій середини 40-х років свідчить про небажання СРСР розширювати зону свого впливу в Європі за межі, визначені Ялтинською угодою. СРСР, наприклад, не підтримав комуністичне повстання в Греції, яка мала відійти до британської зони контролю. Що стосується Італії, то в італійській історіографії розповсюджена розповідь про зустріч П. Ненні з Й. Сталіним, на якій обговорювалося майбутнє післявоєнної Італії. П. Ненні переконував Й. Сталіна, що СРСР мав би допомогти Італії отримати статус нейтральної країни, яка не входила би до ворогуючих блоків держав. На що Й. Сталін відповів П. Ненні, що той не знає ні історії, ні географії. Італія об'єктивно мала увійти до блоку американських союзників; СРСР буде влаштовувати, якщо Італія в цьому блоці

не буде займати екстремістських позицій. П. Ненні сам переповідав зміст розмови іншим італійським політикам [31, с.37].

Окрім історії та географії, на неминучість входження Італії до блоку американських союзників говорила військова присутність США. З 1943 по 1945 рр. територіями, звільненими від фашистів, управляла американська військова адміністрація. Після передачі влади до уряду, який очолював Ферруччо Паррі – компромісна фігура, лідер невеликої, але відзначеної в боях проти фашизму партії Дії – частина американських військ все одно була залишена в Італії [55, с.57]. До того ж, Італія слугувала базою для військового флоту США у Середземному морі. Зважаючи на популярність лівих партій в Італії, адміністрація президента США Гарі Трумена була готова до військової інтервенції в разі революції.

Із розгортанням Холодної війни крихка антифашистська коаліція розпалася. Крихка, оскільки партії, що входили до неї, мали зовсім різні погляди на внутрішній устрій Італії. Голові уряду Ф. Паррі довелося визнати уряд недійсним. Під час референдуму 1946 року, на якому вирішувалася форма правління країни – монархія чи республіка (перемогли прихильники республіки), були проведені вибори до тимчасового уряду, який зрештою очолив лідер Християнсько-демократичної партії Альчіде де Гаспері. Під тиском американців у 1947 році з уряду були виключені усі міністри від соціалістів і комуністів, і їм було заборонено займати міністерські посади [52, с.261]. Такий крок збільшив напругу в суспільстві, і в 1948 році під час парламентських виборів в Італії ледь не сталася громадянська війна. Питання відношення до італійської політики стало пунктом серйозних розходжень між Й. Сталіним і Й. Броз Тіто – лідер Югославії вважав, що необхідно підтримати італійську комуністичну революцію, а Й. Сталін вважав, що цього робити не варто [76, р.27]. За результатами виборів виграла Християнсько-демократична партія, що взяла проамериканський курс у зовнішній політиці.

Після цього вплив СРСР у Італії зменшувався все більше і більше. Дж. Андреотті, італійський політик з Християнсько-демократичної партії, вказував на те, що у цей період радянсько-італійські відносини не відрізнялися продуманістю і уряди обох країн мало що знали одне про одного. 50-ті роки характеризувалися мінімальними контактами між обома країнами. В Італії розпочалася політична гегемонія Християнсько-демократичної партії. Головним питанням у радянсько-італійських відносинах цього часу стало питання повернення італійських військовополонених. Під час війни фашистська Італія направила до СРСР 200-тисячний корпус АРМІР, якій був повністю розгромлений під час Сталінградської битви. З 200 тисяч бійців в живих залишилося лише 80. Наприкінці війни з 80 тисяч до Італії повернулося трохи більше 10. Італійське суспільство підозрювало, що СРСР утримує у себе в полоні ще багато італійських військовослужбовців. Насправді повертати вже було нікого. Дослідник М. Джусті, що написала найбільш детальне дослідження з теми, з'ясувала, що більшість військовополонених померли через погані умови утримування, оскільки не вистачало їжі, медикаментів, теплого одягу для них. Після війни в СРСР залишилися лише поодинокі італійці, які були звинувачені у злочинах проти мирного населення. Але, оскільки інформація з СРСР була закритою, тема повернення італійських військовополонених підіймалася у суспільстві до кінця 50-х р. [48].

З початку 50-х років Християнсько-демократична партія поступово почала втрачати свою електоральну базу. Тому з початку 50-х років вона вже не могла виграти жодні вибори – ані місцеві, ані парламентські – самотійно. Цьому намагався завадити А. де Гаспері, який в 1953 р. прийняв «шахрайський закон», за яким партія, що набирала більше 50% голосів, отримувала дві третини місць в парламенті. На виборах 1953 р. християнські демократи набрали 49,85% голосів [72, р.190]. Під тиском інших партій «шахрайський закон» після виборів відмінили, а А. де Гаспері пішов з політики. З цього часу

італійська політика поринула у вир нестійких коаліцій, внаслідок чого формувалися слабкі уряди, що мінялися дуже часто [72, р.192].

З 1953 по 1958 роки християнські-демократи управляли країною в коаліції з неомонархістами та неофашистами. Ліві партії перейшли до опозиції, але залишалися достатньо популярними. В 1956 р. по політичному престижу соціалістів і комуністів був нанесений важкий удар: стало відомо про рішення XX з'їзду ЦК КПСС щодо розвінчання культу особи Й. Сталіна. Чимало італійців, що до цього бачили у СРСР орієнтир для розвитку власної країни, втратили до нього довіру. Дуже сильно постраждала репутація П. Ненні, який прохолодно прийняв рішення XX з'їзду. П. Тольятті, зі своєї сторони, був одним із небагатьох іноземних комуністичних лідерів, що підтримав М. Хрущова у його прагненні розвінчати культ особи Й. Сталіна та реформувати СРСР. Проте ця підтримка вдарила по самому П. Тольятті, що саме в часи правління Й. Сталіна жив в СРСР, і, більше того, багато разів зустрічався з ним особисто. Чимало комуністів вийшли з партії [66, р.123-126]. Підтримка П. Тольятті нового курсу СРСР допомогла, щоправда, налагодити дружні стосунки з М. Хрущовим і зіграла в подальшому позитивну роль у розвитку промислових зв'язків між СРСР та Італією.

М. Хрущов розумів, що рішення XX з'їзду мали величезний вплив на комуністичні партії за кордоном, і особливо відзначав французьку та італійську компартії. «Керівники братських компартій були занепокоєні, оскільки ця подія приголомшила їх партії. Особливо бурно проходили ці процеси в Італійській і Французькій компартіях. На тих судових процесах, по-моєму, були присутні Моріс Торез, Пальміро Тольятті, та інші керівники компартій... До нас звернулись Тольятті і Торез із заявою, що якщо будуть реабілітовані обвинувачувані на тих процесах, які проводилися відкрито, то будуть створені неймовірні умови для братських компартій, особливо для тих, чії представники були присутні у залі засідань.» Але М. Хрущов відмовився піти одразу на відкриту реабілітацію засуджених у 30-х рр. комуністів. «Ми не хотіли фактом

визнання несправедливості цих процесів озброїти своїх ворогів проти братських компартій, проти таких їх керівників, як Моріс Торез, Пальміро Тольятті та інших, які душею і тілом віддані робочій справі, справжні марксист-ленінці» [34, с.48].

Така складна позиція залишала мало простору для маневрів у політиці. Італійська компартія почала змінювати свою ідеологію у бік неомарксистської, яка наголошувала на культурній, а не на безпосередньо політичній боротьбі, і остаточно відмовилася від ідеї революції на зразок революції 1917 р., що означало втрату СРСР ролі політичного орієнтиру для італійських лівих. Соціалісти же взагалі відійшли від співпраці з СРСР. Після 1956 р. вони вже не відчували себе морально зобов'язаними підтримувати СРСР. Серед Соціалістичної партії дедалі популярнішою ставала ідея досягнення соціалізму шляхом реформ, а не шляхом революції.

Зрештою, ця ідея призвела до коаліції між християнськими демократами та соціалістами у 1960 р. Маневр італійських соціалістів нагадував рішення Бад-Годесберзького з'їзду німецької Соціал-демократичної партії 1959 року, на якому німецькі соціал-демократи відмовилися від марксизму як теоретичної основи ідеології. П. Ненні намагався залишити Соціалістичну партію Італії марксистською, але в цілому входження до коаліції із правлячою партією супроводжувалося аналогічними змінами в партійній програмі. Проголошувалася ідея «завоювання держави зсередини», досягнення соціалізму через реформування капіталістичного суспільства. А в зовнішній політиці соціалісти відкинули ідею нейтралітету і підтримали участь Італії у НАТО [72, р.354-355].

Зі свого боку, лідер християнських демократів Альдо Моро мав свої причини до союзу із соціалістами. Головною причиною був розкол блоку комуністів і соціалістів. Менш радикальна партія соціалістів кооптувалася до уряду, а більш радикальні комуністи залишалися на узбіччі політики. Були і інша важлива причина: економічний бум в Італії призвів до масштабних

соціальних змін у країні, і чимало молодих членів Християнсько-демократичної партії вважали, що слід відмовитися від підтримки ідеї необмеженого вільного ринку [73, р.137]. Необхідно було виправляти побічні ефекти економічного зростання, насамперед економічну нерівність, за допомогою реформ, і соціалісти могли би допомогти у розробці та впровадженні необхідних соціальних реформ.

Союз із соціалістами обговорювався із головним союзником – США. Президент США Джон Кенеді із недовірою поставився до перспектив такої коаліції. Він відправив до Італії свого спеціального посла Ейверела Харрімана, який переконався, що лівоцентристська коаліція в Італії буде прийнятним для США варіантом. Такої ж думки дотримувався і радник Дж. Кенеді – історик Артур Шлезінгер-молодший. Врешті, Дж. Кенеді погодився на входження соціалістів до італійського уряду [72, р.349]. Саме з утворенням першого лівоцентристського уряду у 1960 році починається історія постійних офіційних контактів між урядами СРСР та Італії. Значну частину цих урядів очолював А. Моро, головний прихильник союзу із соціалістами в рядах Християнсько-демократичної партії.

А. Моро зіграв дуже важливу роль у налагодженні радянсько-італійських відносин. Про це свідчать мемуари Андрія Громико – беззмінного міністра закордонних справ СРСР на протязі декількох десятиліть. «Мене можуть запитати: - Кого із італійських державних і політичних діячів ви знаєте краще за всього? Не задумуючись, я відповім – Альдо Моро» [33, с.83]. А. Моро був тісно зв'язаний з представниками важкої промисловості, які прагнули для себе відкриття радянського ринку, всупереч протистоянню у Холодній війні. Він, як прем'єр-міністр, організував декілька важливих офіційних зустрічей італійського і радянського керівництва.

**2.2. Дипломатичні візити радянських та італійських політиків та їх наслідки.** Першим з таких візитів став візит президента Італії Джованні Гронкі до СРСР у 1960 р. Італія – парламентська республіка, а тому президент у цій



країні не має багато важелів влади у своїх руках. Тим не менш, візит посадовця такого високого рангу свідчив про нову епоху у радянсько-італійських відносинах. Візит був ініціативою Міністерства закордонних справ СРСР, яке надіслало запрошення до Дж. Гронкі. Головною метою запрошення було поставити у ситуацію, в якій італійський уряд мав чітко сказати «так» чи «ні» встановленню двосторонніх відносин, а не тримати це питання у підвішеному стані, побоюючись негативної реакції США чи НАТО [63, р.143]. При цьому СРСР розумів, що Італія не хотіла відступати від тих перших кроків, які вона вже зробила назустріч СРСР.

Про зміни у радянсько-італійських відносинах свідчило призначення Луки Пьетромарки послом Італії до СРСР у 1958 р. Його попередник, Маріо ді Стефано, що займав цей пост з 1951 року, практично не займався розвитком двосторонніх відносин. Більшу частину часу М. ді Стефано проводив у суспільстві своїх колег, іноземних послів. За 7 років свого перебування у СРСР М. ді Стефано так і не зміг вивчити російську мову навіть на задовільному рівні. Хоча справедливо зазначити, що така бездіяльність посла не була лише його провиною. Як розповів М. ді Стефано у розмові зі своїм наступником, при його призначенні до Москви його інструктували виконувати лише одну місію – стежити за американським посольством в Москві, аби бути в курсі усіх змін в американсько-радянських відносинах [35, р.8].

Сам Л. Пьетромаркі був набагато більш активним послом. Як свідчать його спогади, він сам попросив призначення до Москви. Л. Пьетромарка був переконаним антикомуністом, і йому захотілося побачити на власні очі, як комуністичні ідеї реалізовані на практиці, які позитивні риси і недоліки має СРСР. За кілька років перебування у СРСР посол не змінив своїх політичних поглядів, його щоденники повні критичних зауважень стосовно радянських високопосадовців та М. Хрущова [35, р.IX]. Проте Л. Пьетромаркі поводив себе як професіонал, і тому розпочав налагоджувати контакти із радянськими колегами, а також із представниками різних міністерств (сам посол не знав

російської мови). Л. Пьетромаркі докладав усі зусилля, аби допомагати італійським підприємцям розвивати економічні відносини з СРСР.

Візит Дж. Гронкі до СРСР проходив з 6 по 11 лютого 1960 р. Президента Італії супроводжував міністр закордонних справ – Джузеппе Пелла. Дж. Гронкі мав приймати, перш за все, член президіуму ЦК КПРС Климент Ворошилов (в італійських джерелах він фігурує просто як «президент»). Тим цікавіше, що в аеропорту Дж. Гронкі зустрічав не тільки К. Ворошилов, а й особисто М. Хрущов з дружиною. М. Хрущов запевнив Дж. Гронкі у тому, що СРСР прагне досягти гарних економічних та політичних стосунків з Італією, а також подякував Дж. Пеллу за призначення послом Л. Пьетромаркі «Він не є комуністом, але розуміє важливість покращення наших відносин. Той, що був до нього, знав тільки, як посміхатись» [35, р.286]. Після цього відбулася дискусія, в якій М. Хрущов намагався переконати Дж. Гронкі у перевагах комунізму для розвитку усього світу [35, р.286-288].

Зміст бесід між М. Хрущовим та Дж. Гронкі при цьому практично не торкався власне італійсько-радянських відносин. Переважно йшла мова про актуальні міжнародні проблеми того часу: напруження у відносинах між двома Німеччинами, роззброєння США та СРСР, процесу деколонізації та відносин нових держав із СРСР. Зустрічі завершилися підписанням спільного комюніке, в якому обидві сторони заявляли про рішучу підтримку політики роззброєння для досягнення миру. Окрім цього, була підписана угода про взаємодію у культурній сфері. [35, р.292-305] З оглядкою на попередній стан радянсько-італійських відносин, такий результат не можна вважати скромним навіть у розрізі промислової співпраці. Цим візитом італійський уряд показав, що заохочує візити італійських підприємців до СРСР, а СРСР, зі свого боку, показав, що буде їх приймати та укладати спільні контракти.

Наступний візит італійської делегації до СРСР відбувся менше ніж через рік, з 2 по 5 серпня 1961 р. Очолили делегацію лідери Християнсько-демократичної партії Амінторе Фанфані та Антоніо Сеньї. Дослідник Б.

Баньято вважає, що цей візит окутаний багатьма загадками. За матеріалами архівних документів так і не вдалося з'ясувати, чиєю ініціативою був цей візит – італійською чи радянською. Документи міністерства закордонних справ Італії стверджують, що ініціатива зустрічі виходила від радянської сторони; проте не вдалося знайти попередніх запитів від СРСР щодо можливості проведення зустрічі [63, р.430]. Зі свого боку, М. Хрущов на конференції перших секретарів компартій соціалістичних країн, що проходила одночасно із візитом А. Фанфані та А. Сеньї, заявив, що саме італійці попросили про проведення зустрічі у Москві. Більше того, М. Хрущов заявив, що А. Фанфані був вмовлений Дж. Кенеді на візит до СРСР для того, щоб спробувати схилити М. Хрущова на американську позицію стосовно положення Берліну, правового статусу Німеччини в майбутньому [63, р.431].

Версія М. Хрущова здається вірогідною, оскільки перед візитом до Москви А. Фанфані мав розмову з послом США в Італії Ешлі Кларком. Е. Кларк хотів, щоб італійська делегація прозондувала позицію СРСР щодо ФРН та ГДР, а також з'ясувала відношення стосовно висунутого президентом Франції Шарлем де Голлем плану щодо об'єднаної Європи із спільними військовими силами. Б. Баньято відзначає, що традиційно італійські політики взагалі мало переймалися загальноєвропейськими проблемами [63, р.431-432]. Із усього комплексу німецьких проблем їх хвилювали лише проблеми із німцями провінції Альто-Адідже (або Південного Тиролю для німців), які наприкінці 50-х рр. почали вдаватися до збройної боротьби з метою повернення декількох північних регіонів Італії до Австрії. М. Хрущов міг і не знати про цю проблему, а якщо і знав, то ніяк не міг на неї вплинути. Тому переговори в Москві вийшли млявими і безрезультатними.

Із перших візитів видно, що Італія і СРСР мало що знали одне про одного і практично не мали тем, що стосувалися би виключно двосторонніх відносин між країнами. Між тим завдяки зусиллям італійських підприємців економічні стосунки між країнами налагодилися, і об'єми радянсько-італійської торгівлі

почали різко зростати, про що мова детально піде у наступних розділах. СРСР та Італія дещо по-різному бачили перспективи економічної співпраці. Уряд СРСР намагався на основі економічних зв'язків розвинути тісні політичні зв'язки і в перспективі заручитися підтримкою лівоцентристського уряду Італії по важливим питанням роззброєння і розрядки у міжнародних відносинах. Італійський уряд, зі своєї сторони, не хотів політичного зближення і намагався залишити радянсько-італійські відносини виключно у рамках економічної співпраці.

Із подальшого розвитку двосторонніх відносин видно, що скоріше перемогла точка зору італійського уряду. Характерним підтвердженням цьому був візит першого заступника ради міністрів СРСР (в італійських джерелах фігурує як віце-президент) Олексія Косигіна до Італії в березні 1964 р. О. Косигін відомий, перш за все, своєю економічною реформою 1965 р., яка частково децентралізувала управління підприємствами і давала більше свободи їх директорам. Реформа О. Косигіна стала однією з найбільш помітних подій у економічній історії СРСР. Тим цікавіше побачити, що перед її впровадженням О. Косигін їздив за кордон для ознайомлення з методами управління або регулювання економіки.

До речі, серед країн Західної Європи саме Італія була найбільш схожою на СРСР за своєю економічною моделлю. В 60-ті рр. держава в Італії володіла більшістю великих підприємств у сфері важкої промисловості, володіла транспортними підприємствами, займалася розвитком інфраструктури. Оскільки державні підприємства склали значну частку в економіці країни, то держава займалася економічним плануванням, хоча це відбувалося не у формі загального плану на п'ять років для всієї країни, а скоріше плануванням на 10-15 років наперед для кожної галузі виробництва. Значна участь держави в економіці дозволяла їй проводити прогресивну соціальну політику: було запроваджено загальну безкоштовну освіту не тільки у школах, а й у вищих навчальних закладах; зарплати та пенсії стали достатньо високими;

законодавство захищало права робітників, наприклад, звільнити робітника за бажанням роботодавця було практично неможливо. При цьому на той момент італійська економіка демонструвала значні темпи зростання, а тому італійська економічна модель виглядала привабливо в очах О. Косигіна і могла стати одним із взірців для наслідування.

В Італії, в Римі делегацію на чолі з О. Косигіним зустрів особисто прем'єр-міністр А. Моро. У бесіді, що відбулася 17 березня, О. Косигін відзначив значний розвиток економічних відносин між країнами за останні роки, особливо відмітивши внесок вже покійного президента ЕНІ Е. Маттеї. Далі розмова пішла про актуальні економічні проблеми та способи їх вирішення. І О. Косигін, і А. Моро зійшлися на думці, що єдиною країною, яка не відчуває серйозних економічних проблем, можна назвати ФРН. Такий хід розмови задовольняв А. Моро, який уникав розмов на будь-яку політичну тему. Хоча наступного дня, в новій бесіді з А. Моро, О. Косигін намагався підняти тему політичної співпраці країн заради досягнення миру. Посол СРСР в Італії Семен Козирев, що був присутній на зустрічі, записав, що А. Моро і Джузеппе Сарагат, міністр іноземних справ Італії, дали зрозуміти О. Косигіну, що позиція Італії стосовно ключових проблем міжнародних відносин буде залежати від розвитку відносин між СРСР та США [77, р.267-268].

З 19 по 25 березня О. Косигін відвідав найбільші італійські підприємства в різних містах Італії, зустрічався з їх директорами [77, р.269]. Поїздка О. Косигіна широко висвітлювалася як в радянській, так і в італійській пресі. Особливо важливою була поїздка до Генуї, де відбулася церемонія спуску на воду танкера «Галілео Галілей», побудованого по замовленню СРСР, а також пройшла виставка радянської торгівельно-промислової виставки. На честь відкриття виставки у газеті «Правда» було опубліковано звернення М. Хрущова до її відвідувачів, а також опубліковані тексти виступів О. Косигіна і міністра зовнішньої торгівлі Італії Бернардо Маттарелли [15].

Б. Маттарелла у виступі розповів про значний прогрес, досягнутий в економічних відносинах між СРСР та Італією. Якщо в 1955 році об'єм взаємних поставок складав 24 млрд лір, то у 1963 році ця сума складала вже 181 млрд лір. Головним фактором, який сприяв такому зростанню, міністр назвав заключення довгострокових угод, які дозволяли планувати програму подальшого розширення радянсько-італійської торгівлі. При цьому важливу роль грала та обставина, що економіки СРСР та Італії доповнювали одна одну. Міністр висловив надію, що виставка нових досягнень радянської промисловості приверне увагу італійських споживачів, які в майбутньому зможуть купувати радянську продукцію. Зі своєї сторони О. Косигін відмітив, що проведення виставки саме у Генуї – дуже знаменна подія, адже у 1922 році саме у Генуї відбулася міжнародна економічна конференція, на якій вперше була присутня вже радянська делегація. Саме з Генуї розпочалася торгівля СРСР із західними країнами, в тому числі і з Італією [12].

Важливим наслідком візиту О. Косигіна стало утворення італо-радянської торгівельної палати, серед засновників якої були найбільші італійські підприємства: ФІАТ, Піреллі, Монтекатіні, Оліветті, Сніа Віскоза, і зовнішньоторгівельні відомства, такі як Машиноімпорт, Союзнефтеекспорт, Внешторгбанк. Створення такої установи значно спростило взаємодію між італійськими промисловцями та радянськими зовнішньоторгівельними відомствами [20]. Головне представництво палати було відкрито у Мілані – великому промисловому центру на півночі Італії. Незабаром після візиту О. Косигіна відбувся зворотній візит Б. Маттарелли до Москви, який зустрівся із своїм колегою, міністром закордонної торгівлі Миколою Патолічевим.

В 1964 р. відбулася ще одна важлива подія – 21 серпня в Ялті помер лідер Комуністичної партії Італії П. Тольятті. Перед смертю він написав докладну записку щодо перспектив комуністичного руху в майбутньому. Записка була адресована, перш за все, для італійських читачів. В записці П. Тольятті підтримував міжнародну та внутрішню політику М. Хрущова, засуджував

китайську та албанську компартії, говорив про правильність критики особистості Й. Сталіна. Цей документ викликав жваву дискусію в італійському суспільстві. Очевидно, що тези П. Тольятті були схвалені у СРСР, оскільки повний текст записки був опублікований у «Правді», а незабаром після смерті П. Тольятті на його честь був перейменований Ставрополь-на-Волзі [54, с.210-218]. До речі, в Італії це місто називають Тольяттіград, для того, щоб розрізнити місто та прізвище політика.

В 1966 р. відбувся візит міністра закордонних справ СРСР А. Громико до Італії. Про важливість цієї події говорить той факт, що цей був лише другий в історії візит радянського міністра закордонних справ до цієї країни. Перший відбувся під час вже вищезгаданої міжнародної економічної конференції 1922 року в Генуї, коли радянську делегацію очолював Георгій Чичерін [77, р.347]. Тому візит готувався на протязі довгого часу. Знаком особливої довіри до А. Громико була організація зустрічі із Папою Римським у Ватикані. Ще нещодавно таку зустріч було важко уявити. Католицька церква різко засуджувала комуністичну ідеологію і вела завзяту боротьбу проти комуністів в Італії. А СРСР постійно проклинав через антирелігійну політики держави та утиснення католиків.

Оскільки у Ватикані мало що знали про СРСР, то серед ватиканських священників були розповсюджені різні неймовірні історії про радянське суспільство. Одну з таких історій переповів Дж. Андреотті: «Там (в Ватикані) я почув одну історію, у достовірності якої я до сих пір не впевнений. Розповідали про одного високоосвіченого західного священника, який пройшов підготовку в одному із спеціальних секретних центрів Європи і поїхав до СРСР під видом робочого деякої машинобудівної фірми. Через три роки, коли в місцевому університеті раптом помер викладач латині, цього «працюючого священника» викликали до міліції. Він вирішив, що його розкрили, і вже готувався до найгіршого, але почув наступне: «Отець, ми увесь цей час знали, хто ви такий.

Нехай вам вишлють диплом, і йдіть викладати. Напевно, це у вас вийде краще, аніж працювати на заводі»» [31, с.35].

Візит А. Громико до Ватикану став можливим завдяки зміні церковної політики на початку 60-х років. Папа Іоанн XXIII, що займав Святий Престол з 1958 по 1963 р., видав енцикліку *Pacem in Terris*, в якій проголошувалися нові ідеологічні орієнтири католицької церкви. Папа проголошував прагнення до досягнення миру на всій планеті, до нейтралітету церкви у Холодній війні. Енцикліка була звернена до людей усіх вірувань та ідеологій, а не тільки до католиків [Ginsborg p.353]. А. Громико характеризував свої зустрічі з Папою скоріше не як дипломатичні переговори, а як обмін думками. При цьому кожний раз на таких зустрічах А. Громико і Папа Римський знаходили взаєморозуміння по ключовим питанням міжнародного миру [33, с.111]. Аудієнції у Папи підвищували авторитет СРСР в очах населення Італії, яка залишалася релігійною країною, а тому думка Папи багато що значила.

Переговори А. Громико з італійськими політиками – з А. Моро, з А. Фанфані – пройшли успішно. А. Громико прозондував позицію А. Моро на предмет схвалення ідеї проведення міжнародної європейської конференції з питань безпеки. В цій конференції приймали би участь країни західної Європи, але не приймали би США, що значно могло посилити позиції СРСР на переговорах. А. Моро відповів, що ідея варта серйозної уваги і більш детального вивчення. Проте А. Громико не знайшов з А. Моро взаєморозуміння з питання відношення до В'єтнамської війни, оскільки Італія, як член НАТО, не могла засудити дії США у В'єтнамі, як це робила СРСР [77, р.339-340]. Переговори щодо поглиблення економічних відносин пройшли дуже вдало. 23 квітня міністри закордонних справ підписали угоду про економічне та науково-технічне співробітництво між СРСР та Італією. Ця угода дозволяла офіційно обмінюватися новими технологіями, відправляти спеціалістів на навчання, проводити спільні конференції, виробляти спільні технічні стандарти. Окрім цього, А. Громико мав зустріч з представниками ЕНІ та ФІАТ, з якими



незабаром мали бути підписані важливі угоди, і запевнив у бажанні СРСР співпрацювати з цими компаніями [77, р.339].

Візит А. Громико завершував найбільш продуктивний та інтенсивний період розвитку двосторонніх відносин між СРСР та Італією, що тривав з кінця 50-х по кінець 60-х рр. В СРСР цей період приблизно відповідає рокам правління М. Хрущова, і після його усунення від влади надзвичайно інтенсивні стосунки з Італією продовжували розвиватися за інерцією ще декілька років. М. Хрущов писав: «На даний час найбільш серйозне питання – якість нашої продукції. На жаль, ми ніяк не можемо наздогнати капіталістичні країни. А щоб успішно змагатися з ними, зробити соціалізм привабливим для людей, у нас повинно бути все найкращим. Нам же доводиться йти на поклон до капіталістів. Це ганьба» [34, с.302]. М. Хрущов намагався імпортувати до СРСР найкращі технології, покращити рівень життя населення заради привабливості країни у світі, і співпраця із капіталістичними країнами, і з Італією в тому числі, допомагала розвитку промисловості в країні.

Що стосується Італії, то період з 1960 по 1968 рр. був для країни періодом лівоцентризму. Правляча Християнсько-демократична партія відійшла від свого післявоєнного зразка антикомуністичної, проамериканської та консервативної партії і увійшла в союз з Соціалістичною партією. Соціалісти, зі своєї сторони, відмовилися від ідеї революції, і заклали в основу своєї ідеології прагнення досягти соціалістичного суспільства шляхом поступових реформ. Союз цих двох партій дозволив перетворити досягнення країни в економіці у покращення життєвого рівня населення. У зовнішній політиці лівоцентристи змогли побачити вигоди співпраці із СРСР, навіть незважаючи на те, що Італія знаходилася у НАТО. Налагодження офіційних контактів з урядом СРСР дозволило переорієнтувати радянсько-італійські відносини: тепер уряд СРСР спілкувався не з італійськими комуністами, на яких він витрачав все менше уваги, а саме з урядом Італії, очолюваному буржуазною партією.

У подальшому радянсько-італійські відносини продовжували розвиватися у руслі, закладеному в цей період. До речі, в 1968 р. були відкриті перші консульства СРСР та Італії на території одна одного [6, с.152]. Радянське консульство було відкрито у Генуї, як в особливому місті в історії відносин між країнами. Італійське консульство в СРСР було відкрито в Одесі, перш за все з практичних причин. Але і Одеса історично мала сильні зв'язки з Італією. В цей момент знову переплелися долі Одеси та Генуї, яка в часи розквіту Генуезької республіки контролювала торгівлю у Північному Причорномор'ї та мала торгову факторію на місці сучасної Одеси.

Логічним продовженням такого розміщення консульств стало підписання Угоди про морське торговельне судноплавство, підписане 26 жовтня 1972 р. у Москві [6, с.173-178]. Від Італії договір підписав Дж. Андреотті, від СРСР – О. Косигін. Новий договір заміщав старий, підписаний 11 грудня 1948 року. Старий договір був підписаний ще після заключення мирного договору між двома країнами і не відповідав нагальному розвитку економічних відносин. Договір заохочував використання італійських портів радянськими суднами і навпаки; надавав право вільного доступу судів обох країн до будь-якого порту іншої країни; взаємно визнавалися судові документи, а також особисті документи моряків. Заключення нової угоди підкреслювало бажання країн до розширення взаємної торгівлі, яка була направлена, перш за все, на промислову співпрацю.

29 жовтня 1975 р. між урядами країн була підписана довгострокова програма поглиблення економічного і промислового співробітництва [6, с.208-212]. Програма впорядкувала усі існуючі форми промислового співробітництва, що існували між країнами. Головною задачею, прописаною у програмі, було співробітництво у побудові промислових комплексів в Італії та СРСР, а також допомога в їх модернізації та розширенні. Прописувалася участь італійських фірм в проектах на території СРСР на компенсаційній основі, тобто оплата за послуги від фірми могла надаватися продуктами виробництва, в яких була

зацікавлена італійська економіка. Програма також намічала основні напрями розширення торгівлі між обома країнами: готові машини та обладнання для заводів, чорні метали, хімічні продукти і товари широкого споживання. Пріоритетною формою угод між італійськими та радянськими підприємствами визнавались довгострокові контракти. На жаль, поки ще не опубліковані додатки до програми, в яких був прописаний приблизний список об'єктів співробітництва. У 1984 р. програма співробітництва була перезаклучена на строк до 1990 року [6, с.266-273], а у 1990 р. була прийнята нова програма, що сягала 2000 р. [28]. У зв'язку з розпадом СРСР в 1991 р. ця програма втратила свою чинність.

Підсумовуючи 30-річний етап розвитку політичних відносин між СРСР та Італією, можна побачити, що вони розвивалися за сценарієм, який передбачався італійськими політиками ще на початку 1960-х рр. У своїх відносинах з СРСР Італія намагалася якомога чіткіше розділити політичну та економічну складову. В політиці СРСР та Італія представляли собою ворогуючі табори. До того ж, Італія увесь цей час залишалася базою американського військового флоту в Середземному морі, а тому її можливості для політичних маневрів у відносинах з СРСР були обмеженими. Але і йти на жорстку конфронтацію з СРСР Італія не могла. Після Другої світової війни в Італії традиційно були популярними ліві партії, більша частина електорату яких добре ставилася до СРСР. Аж до початку 90-х Комуністична партія Італії була потужною політичною силою і залишалася найбільшою компартією за межами соціалістичного світу. Конфронтація із цією країною викликала би загострення протиріч всередині італійського суспільства, і ситуація могла би нагадати кінець 40-х рр., коли в Італії ледь не розпочалася громадянська війна. Питання нормальних відносин із СРСР для італійського уряду було і питанням внутрішньої політики.

Для СРСР відносини з Італією були вигідні з економічної точки зору. В той же час, з політичної точки зору вони були беззмістовними. Радянське керівництво не пропонувало власної моделі двосторонніх відносин і було

змушено йти в руслі побажань італійських політиків щодо недопущення політичних контактів, або політичних угод. Радянським політикам залишалось лише сподіватися на автоматичний перехід економічних стосунків у політичні дивіденди, але без власної політичної волі цього так і не сталося. Тому керівництво НАТО, зрештою, змирилося із постійними контактами Італії з СРСР, оскільки перестало бачити в них серйозну загрозу для інтересів альянсу. Радянсько-італійські відносини є підходящим об'єктом дослідження для нових теорій, які будуть розглядати зв'язки між політикою та економікою у міжнародних відносинах.

### Розділ 3

## ДІЯЛЬНІСТЬ ІТАЛІЙСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ КОМПАНІЇ ЕНІ У СРСР

Шлях до промислової співпраці Італії з СРСР проклав голова державної енергетичної компанії ЕНІ Енріко Маттеї. Е. Маттеї взагалі надзвичайно сильно вплинув на світовий ринок нафти в 50-60-ті р., тому його біографія гідна детального освітлення. В роки Другої світової війни Е. Маттеї вступив до лав руху Спротиву, де очолював партизанський загон (від руху християнських демократів). Після війни Е. Маттеї врятував від закриття державну енергетичну компанію АДЖІП і очолив її, а з 1953 р. компанію було перейменовано в ЕНІ [74, р.25]. Метою Е. Маттеї було здобуття Італією енергетичної незалежності. Оскільки Італія практично не має власних родовищ палива, то мета Е. Маттеї виглядала нереалістичною. Але завдяки активній зовнішній політиці ЕНІ змогла закріпитися на ринках багатьох нафтодобувних країн і забезпечити Італією дешевим паливом [68, р.324]. Е. Маттеї першим побачив вигоди від широкомасштабної торгівлі Італії з СРСР.

**3.1. Підписання контракту між ЕНІ та СРСР 1960 року та його наслідки** Вперше голова ЕНІ всерйоз задумався про можливість підписання угоди з СРСР у 1958 р. В архіві компанії ЕНІ знаходиться номер газети «Правда» від 14 жовтня 1958 р. (№ 318), в якому були опубліковані основні тези доповіді М. Хрущова на XXI з'їзді ЦК КПРС. В цьому доповіді М. Хрущов озвучив основні цифри економічного положення СРСР, а також сформулював задачі країни на 1959-1965 р. Що могло привернути увагу Е. Маттеї (який міг дізнатися про інформацію із статті за допомогою перекладача)? По-перше, готовність М. Хрущова до розширення зовнішніх економічних зв'язків, і не тільки з соціалістичними, а й з капіталістичними країнами, яка була задекларована в статті. По-друге, однією з головних задач семирічного плану

була перебудова паливної промисловості СРСР [1]. На той момент вже були розвідані нові величезні родовища нафти і газу в Сибіру, але вони ще мало використовувалися. Статистика свідчить, що станом на 1955 р. питома вага нафти у загальному об'ємі видобутку палива складала всього 23,7%, газу – 2,6%. Натомість вугілля складало 68,5% видобутку палива [14]. Модернізація економіки потребувала різкої зміни цього співвідношення.

Е. Маттеї зрозумів необхідність в участі у процесі розробки нафтових родовищ СРСР. В кінці 50-х р. італійська економіка ще переживала економічний бум, і за підрахунками, потреба економіки у паливі та нафтопродуктах мала продовжувати збільшуватися. Нафта із СРСР мала бути відносно дешевою через декілька причин: по-перше, вона була би дешевше в транспортуванні, ніж нафта з Близького Сходу; по-друге, величезні об'єми нафти, які планувала закупити ЕНІ, дозволили б домовитися с СРСР про знижку; по-третє, оскільки нафту в СРСР видобувала сама держава, то вона не повинна була сплачувати роялті, які входять в ціну нафти в капіталістичних країнах. До того ж, ЕНІ могла поділитися необхідними технологіями та спеціалістами, яких бракувало в СРСР. Освоєння нафтових родовищ Західного Сибіру було нелегкою справою через віддаленість від традиційних промислових районів, відсутність належної інфраструктури та складні кліматичні умови. Допомога іноземних компаній була необхідною.

Вперше Е. Маттеї побував в СРСР в грудні 1958 р. Його візит був таємним і про нього знали лише в найвищому керівництві Італії. Під час подорожі, що тривала з 14 по 26 грудня, Е. Маттеї встиг побувати у Москві та в Пекіні, потім знову повернутися до СРСР і вже звідти вилетіти до Італії. Проте, в архіві ЕНІ відсутні записи переговорів Е. Маттеї з радянськими колегами, однак зберіглася чернетка Е. Маттеї для переговорів. В ній перелічені основні пункти переговорів: закупівля великих об'ємів нафти за умови, що СРСР в обмін придбає італійські товари на ту ж суму; продаж синтетичної гуми до СРСР, а також стажування радянських спеціалістів на італійських заводах;

побудова нафтопереробного заводу в СРСР фірмою СНАМ. Звертає на себе увагу заготовлений текст виступу Е. Маттеї, який починається із фрази: «Я належу до світу праці, а не до світу політики» [2].

Далі Маттеї пояснює особливості функціонування економічної системи Італії. Разом із приватним капіталізмом в Італії сильні позиції займав і державний капіталізм. Найбільші промислові підприємства Італії, особливо у сфері важкої промисловості, в той час знаходилися під державним управлінням. В цьому Е. Маттеї бачив схожість між його компанією та державними підприємствами СРСР, адже державні компанії в Італії працювали «скоріше заради публічного блага, аніж заради прибутку», і вважав такий підхід найбільш сучасним. Таким чином, ЕНІ виступало в авангарді державного капіталізму. ЕНІ включало до свого складу чотири великих компанії: АДЖІП Мінерарія (видобуток палива), СНАМ (його транспортування), АНІК (переробка нафтопродуктів), АДЖІП (імпорт та експорт нафтопродуктів, їх продаж споживачу). Таким чином, текст виступу підводив до висновку, що ЕНІ завдяки прогресивній моделі управління та праці на суспільне благо підходить для економічної співпраці із країнами народних демократій (так у країнах Західної Європи було прийнято називати східноєвропейські країни, що стали комуністичними після Другої світової війни – Югославію, Чехословаччину тощо. В даному випадку цей термін поширений і на СРСР – авт.) [2].

В аеропорту Е. Маттеї зустрів посол Італії в СРСР Л. Пьетромаркі. Як пізніше згадував посол у своїх мемуарах, деякі з членів делегації перед візитом до СРСР побували у США, і в кінці зробили висновок, що деякі радянські заводи були більш розвиненими за американські. Існували галузі промисловості, в яких СРСР на декілька років випереджав США. СРСР має все і ні в чому не має потреби: такий висновок зробив вже сам Е. Маттеї [35, р. 10]. Про невтомний характер голови ЕНІ свідчить той факт, що він провів у подорожі головне італійське свято – католицьке Різдво. Через погані погодні умови Е. Маттеї провів Різдво в аеропорту Іркутська. Зате поїздка до СРСР та

Китаю дала Е. Маттеї важливу інформацію про стан сучасних йому міжнародних відносин. Італійський політик Джуліо Андреотті згадував про свою розмову з Е. Маттеї незабаром після вищезгаданої поїздки. Тоді в країнах заходу усі вважали комуністичний Китай та СРСР одним цілим і побоювались їх спільної могутності. Натомість Е. Маттеї змалював зовсім іншу картину радянсько-китайських відносин і передбачив розлад між країнами в недалекому майбутньому [31, с.167].

Через півроку після візиту Е. Маттеї до СРСР розпочалися перші предметні переговори щодо постачання радянської нафти до Італії. На переговорах, що проходили в Москві з 2 по 4 липня 1959 р., ЕНІ представляв Джузеппе Ратті – один з помічників Е. Маттеї. За три дні Дж. Ратті зустрівся з представниками декількох радянських державних підприємств: Разноімпорту, Союзнефтеекспорту, Техмашімпорту. Звіт про зустрічі містить багато цікавих деталей, завдяки яким можна дізнатися, як італійські інженери оцінювали ефективність функціонування радянської промисловості. Наприклад, директор Разноімпорту на прізвище Дроб'язко прямо жалівся на те, що на заводах не вміють працювати із синтетичною гумою, тому і досі її відсоток порівняно із натуральною гумою був незначним. Коли Дж. Ратті запропонував, щоб проблемні заводи відвідав інженер ЕНІ і навчив правильно працювати із синтетичною гумою, Дроб'язко почав жалітися на бюрократію і заявив, що намагався донести необхідність цього візиту до керівництва заводів, але його пропозиції були проігноровані. Директор Техмашімпорту Лебедев, як пише Дж. Ратті, «одразу дав мені зрозуміти, що він зовсім не боїться конкуренції з СНАМ чи Монтекатіні чи іншими фірмами, всесвітньо відомими фірмами у сфері хімічного виробництва. Говорячи про хімічну індустрію, він намагався принизити наш досвід у нафтообробній сфері, про яку він думає, що Росії нема чому вчитися або щось закупати в Італії» [3].

Зате переговори з Союзнефтеекспортом – підприємством, що відповідало за експорт нафти за кордон – пройшли дуже вдало. Віце-президент Меркулов



дуже радо прийняв Дж. Ратті та висказав готовність продати якнайбільш можливу партію нафти. Сторони домовилися, що в 1960 р. Італія зможе закупити 200 тис. тон нафти з Краснодарського НПЗ, 200 тис. тон з Сокологорського НПЗ та невизначену кількість з Туймазинського і Мухановського НПЗ. Ціни встановлювалися наступні: \$ 1.60 за баррель з Туймазинського і Мухановського НПЗ, на 5% більше за баррель з Сокологорського НПЗ і на 10% вище з Краснодарського НПЗ. Варто зазначити, що ці ціни були на 20-30 центів нижчими за ціну бареля з Близького Сходу. Оскільки обов'язковою умовою експорту нафти була закупівля товарів з Італії на суму експорту, то Меркулов пообіцяв зробити усе можливе для переконання інших підприємств у необхідності закупівлі синтетичної гуми та інших італійських товарів [3].

У 1960 р. перемовини продовжились. В лютому 1960 р. до СРСР завітала італійська урядова делегація найвищого рівня на чолі з президентом Дж. Гронкі. Був присутній і міністр закордонної торгівлі Дж. дель Бо, який під час поїздки мав зустріч зі своїм колегою М. Патолічевим. Міністри усно домовились про значне збільшення експорту нафти з СРСР до Італії та участь італійських компаній у будівництві нафтопроводів в СРСР. Згодом з коротким візитом у травні 1960 року в Італії побував О. Косигін, на той момент голова Держплану СРСР. Там О. Косигін особисто зустрівся з Е. Маттеї [63, р.365]. Усе літо пройшло в підготовці до підписання нового контракту, який був остаточно підписаний 11 жовтня 1960 р. у Москві. Його умови були безпрецедентними: СРСР зобов'язувався продати Італії 12 млн тон нафти впродовж 1960-1965 р. Вся партія оцінювалася в 100 млн доларів. В обмін італійські фірми поставляли до СРСР труби для нафтопроводів на суму в 45 мільйонів доларів, велику партію синтетичної гуми на суму у 21 мільйон доларів і різне машинне устаткування для заводів на суму у 33 мільйони долари [63, р.368-69]. Угода викликала ефект інформаційної бомби в Італії та у всьому діловому світі. Керівник СРСР, М. Хрущов, не був присутній при підписанні

контракту з ЕНІ через відсутність у країні, але він був добре проінформований про хід переговорів. Незабаром М. Хрущов зустрівся з послом Італії Л. Пьетромаркі. Коли мова зайшла про підписання контракту, М. Хрущов сказав, що ця угода піде на користь його країні, і додав, що лише жалкує, бо не зміг особисто зустрітися з Е. Маттеї [35, р.432].

Угода між ЕНІ та СРСР обвалила світовий ринок нафти та призвела до створення ОПЕК – організації країн-експортерів нафти. Часто в дослідницькій літературі можна зустріти твердження, що створення ОПЕК було викликано зниженням закупівельних цін для країн Близького Сходу з боку США. Проте зниження цін з боку США було лише відповіддю на демпінг з боку СРСР, що продав величезну партію нафти до Італії за ціною на 20-30% нижчою за загальносвітову. Коли чутки про підписання контракту розійшлися по світовому ринку, країни Близького Сходу зібрали Арабський Нафтовий конгрес, на якому обговорили план майбутніх дій. Трохи згодом до конгресу приєдналася Венесуела – найбільший експортер нафти у Південній Америці. 14 вересня 1960 р., за місяць до підписання контракту між ЕНІ та СРСР, п'ять країн – Ірак, Іран, Саудівська Аравія, Кувейт, Венесуела – проголосили про створення ОПЕК, який мав регулювати об'єм видобутку нафти в країнах-членах організації, для того, щоб ціна на нафту не знижувалася [80, р.519].

Заключення угоди Італією з СРСР викликало хвилю гніву з боку США. ЕНІ вже не вперше зачіпав комерційні інтереси американських нафтових компаній, але на цей раз негативний ефект був колосальним. Але ще більш загрозливим був політичний ефект. Італія була країною НАТО, а тому її торгівля з головним ворогом загрожувала єдності військово-політичного блоку і викликала обурення у політиків країн НАТО та у преси. Показовою є стаття газети *The New York Times*, присвячена підписанню угоди між ЕНІ та СРСР. В ній ставилося питання: чи залишиться Італія лояльною до США, якщо вона буде залежати так сильно від радянських ресурсів? Відповідь автора статті була передбачливою: напевно, що ні [23]. Несподівано низька ціна на нафту дала

привід західним політикам говорити про існування Soviet Oil Offensive – спеціального плану М. Хрущова, за яким СРСР планував економічно прив'язати до себе країни Західної Європи та відторгнути їх від НАТО.

Приводи для підозри щодо існування такого плану були. В тому ж 1960 році СРСР підписав аналогічну бартерну угоду про експорт нафти та імпорту машинного устаткування з ФРН. Вартість контракту навіть перевищила вартість контракту ЕНІ. Хоча італійський дослідник Р. Кантоні вважає, що німецький контракт сприймався менш загрозово, оскільки Німеччина мала власні родовища вугілля і менше залежала від СРСР, ніж Італія, яка взагалі не має власних родовищ палива [67, p.186]. В документах із зовнішньої політики США можна знайти докази переговорів СРСР та Royal Dutch Shell Company – однієї з компаній, що входила до вже вищезгаданого картелю «семи сестер». Керівництво Shell так і не домовилось з СРСР по умовах контракту, але самі переговори велися в умовах секретності. Втім, для Держдепартаменту США ніяких секретів не існувало, про що вони і повідомили представників компанії на зустрічі восени 1960 року [9, d.312].

Через кілька тижнів після підписання угоди між ЕНІ та СРСР економічний комітет НАТО створив спеціальну групу з вивчення радянського експорту нафти. Ця група повинна була видати звіт по сучасному стану нафтової залежності країн НАТО від СРСР та виробити рекомендації щодо обмеження радянського впливу на Західну Європу. Група експертів НАТО півроку вивчала питання і в травні 1961 р. представила звіт. Виявилось, що західні країни почали імпортувати нафту з СРСР не тільки через низьку ціну радянської нафти; в обмін вони могли збути надлишки промислової продукції, які не могли продати всередині капіталістичного блоку. При цьому обсяги імпорту нафти дійсно стрімко зростали в останні роки. Була складена таблиця, в якій був вирахований процент радянської нафти серед усієї нафти для кожної країни Західної Європи. Італія мала один із найвищих показників: 14% нафти Італія купувала саме в СРСР, а внутрішні потреби покривалися радянською

нафтою на 20%, причому в майбутньому це співвідношення мало зростати. Єдиними рекомендаціями, які змогла виробити група, було обмеження продажу спеціальних труб для нафтопроводів до СРСР, а також намагання примусити перенести СРСР свій експорт до інших регіонів, що однак, виглядало нереалістично [63, р.383].

Новий президент США, Джон Кеннеді, що виграв вибори 1961 року, прагнув прояснити ситуацію з радянським експортом нафти та зробити італійському уряду попередження щодо недопустимості розширення економічних контактів з СРСР. Також Дж. Кеннеді хвилювало допущення соціалістичної партії до уряду (так званий «лівий поворот» в Італії). Для цього він відправив до Італії свого посла Вільяма Харрімана. Той зустрівся не тільки з представниками італійського уряду, а й особисто з Е. Маттеї. Під час короткої зустрічі В. Харріман попросив Е. Маттеї припинити імпорту нафти з СРСР [63, р.393]. Але безстрашний італійський підприємець і не думав зупинитися. Більше того, Е. Маттеї вже готувався до заключення нової угоди з СРСР. Нова угода, розрахована на 1962-1965 р., подвоювала обсяг продажу нафти порівняно із контрактом 1961 р. Контракт значно розширив перелік італійських компаній, що співпрацювали із СРСР, та розширяв асортимент товарів, які постачалися до СРСР в обмін на нафту. В червні 1961 р. міністр закордонної торгівлі М. Патолічев та його італійський колега Маріо Мартінеї поставили підписи під новою угодою [63, р.406].

Е. Маттеї, людині, що опинилася в центрі міжнародної політики, не судилося довго прожити. Восени 1962 р. вертоліт, на якому він летів, розбився. За свідченнями очевидців, вертоліт вибухнув у повітрі. Практично ні в кого в Італії не було сумнівів, що смерть Е. Маттеї не була випадковістю. Перелік його ворогів і всередині країни, і за її межами був дуже довгим. Серед можливих причин вбивства Е. Маттеї фігурував і контракт, підписаний з СРСР. Розслідування, проведене одразу після смерті, не знайшло у авіакатастрофі складу злочину. Але більше ніж через 30 років, у 1997 р., слідство знайшло нові

речові докази і встановило, що всередині вертольоту дійсно вибухнула бомба. Проте ні замовників, ні організаторів вбивства так і не було знайдено [75, р.215]. За цей час чимало журналістів та вчених висували свої версії вбивства Е. Маттеї. Практично кожні пару років виходить нова книжка, присвячена розслідуванню обставин авіакатастрофи. А відомий італійський письменник та режисер Пьер Паоло Пазоліні присвятив Е. Маттеї роман «Petrolio» [43].

Смерть президента ЕНІ не зупинила діяльності компанії в СРСР. Новим президентом компанії став Еудженіо Чефіс, заступник Е. Маттеї. Е. Чефіс був партизаном у загоні Е. Маттеї під час Другої світової війни, і таким, чином, був повністю лояльною йому людиною. Тому Е. Чефіс продовжив політику компанії на всіх напрямках, в тому числі і на радянському. Об'єктивних причин для змін не було, тим більше, що вже не потрібно було вести переговори з СРСР таємно, так як політичне керівництво Італії вже схвалило ідею розвитку взаємних економічних стосунків. Можливість легально вести справи сприяла стабільності у міжнародній діяльності компанії.

**3.2. Побудова газопроводу між СРСР та Італією і подальший розвиток відносин у нафтогазовій сфері.** Укладення угоди 1960 р. змінило відносини між СРСР та Італією. Контракт з ЕНІ на експорт нафти вивів СРСР зі стану економічної автаркії, більше того, контракт став взірцем для заключення торговельних угод з іншими капіталістичними країнами [59, с.124]. Зі своєї сторони, Італія обрала для себе нову роль – посередника між капіталістичним та соціалістичним світом. Принаймні, саме таке враження італійський уряд намагався створити в очах СРСР. Енергетичне співробітництво продовжувало бути головним напрямком співпраці країн. Італійські компанії допомагали СРСР побудувати сучасну систему нафтопроводів і газопроводів. В обмін на це Італія отримувала велику кількість дешевої нафти та газу, які сприяли розвитку італійської економіки. Але політичного ефекту, якого боялися союзники Італії по НАТО, та на який розраховував СРСР, не наступило. Італійські політики

вміло балансували між політикою та економікою, чітко розділяючи ці дві сфери, тому Італія та СРСР залишалися у різних політичних таборах.

Природний газ є відносно дешевим джерелом палива та опалення, набагато більш дешевим, ніж нафта. Це розуміли і в середині ХХ ст. До того ж, ЕНІ прагнула диверсифікувати джерела палива в Італії не тільки з економічних, а й з політичних причин. Компанія переважно працювала у політично нестабільних країнах, тому, якщо вона би зайнялася імпортом та перепродажем природного газу, вона би збільшила свої запаси палива і менше залежала би від можливих політичних криз. Ще у 1960 р., представники ЕНІ цікавилися у своїх радянських колег станом газової сфери в СРСР. Олексій КОРТУНОВ, голова радянської газової промисловості, повідомив про її запланований бурхливий розвиток у найближчі роки. Якщо у 1958 р. в СРСР видобували 30 млрд кубометрів газу, то у 1965 р. це число мало зрости до 150 млрд. А в наступні 15-20 років видобуток газу мав зрости у 15-20 разів. Про такі величезні об'єми видобутку природного газу О. КОРТУНОВ говорив, спираючись на нещодавні відкриття геологів, які віднайшли гігантські родовища газу в Західному Сибіру, Північному Кавказі, Туркменістані, Азербайджані і Україні [4].

Поставка газу відрізнялася від поставки нафти, оскільки нафту можливо експортувати лише за допомогою танкерів, а от для експорту природного газу обов'язково будувати газопровід. Побудова газопроводу потребувала політичної волі від керівництва Італії та СРСР, тут вже неможливо було провести переговори у обстановці секретності. Газопровід мав пролягти через територію інших країн, тому необхідно було домовлятися і з іншими урядами. Після смерті Е. Маттеї будівництво нових проектів між СРСР та Італією призупинилося, до того ж, саме Е. Маттеї змушував керівництво своєї країни порушувати економічну політику НАТО. Лише через декілька років, коли керівництво Італії переконалося, що НАТО не вводить економічних та політичних санкцій проти країни, а обмежується лише словесним обуренням, розпочалися переговори між Італією та СРСР щодо експорту газу. Провідну

роль у проекті знову займала компанія ЕНІ, хоча до заключення нової угоди були причетні й інші італійські фірми.

До ідеї спорудження газопроводу з СРСР до Італії почали повертатися у 1965 р., а у 1966 р. вже був розроблений приблизний проект його спорудження. Хоча до цього ЕНІ вже мала досвід побудови газопроводів, але на цей раз мова йшла про найбільший газопровід у світі: від мав простягнутися на 4 тисячі кілометрів від родовищ Західного Сибіру до кордону Італії. Брошура ЕНІ для внутрішнього використання «Імпорт натурального газу до Італії» дає можливість зрозуміти усю технічну та фінансову складність проекту. На відміну від попереднього контракту з СРСР, коли Італія одразу відбивала всі свої інвестиції, спорудження газопроводу лише від кордону СРСР до кордону Італії (приблизно 1,5 тисячі км), за попередніми розрахунками, потребувало інвестицій у 270 млрд лір (сьогодні це приблизно 2,5 млрд євро). ЕНІ розраховувала на те, що вона заплатить лише 60% від цієї суми, оскільки до проекту бажали приєднатися Австрія та Франція. До речі, брошура відзначала лицемірність позиції Франції, що офіційно засуджувала комерційні зв'язки Італії та СРСР, але сама прагнула протягнути до себе газопровід з радянським газом [5]. Доставка труб великого діаметру та необхідного спорядження для побудови газопроводу до СРСР мала зайняти аж 3 роки, що теж позначалося на вартості проекту.

Спірним моментом між Італією та СРСР став маршрут газопроводу. Радянська сторона наполягала на тому, щоб він пролягав через територію Угорщини та Югославії (сучасну територію Словенії). В даному випадку СРСР керувався більше політичними, ніж економічними міркуваннями, оскільки ці країни були дружніми до нього (в інших документах ЕНІ навіть зустрічається переклад виразу «братські країни»). Як стверджують документи ЕНІ, представники компанії зв'язувалися з чиновниками з Угорщини та Югославії, і ті запевнили, що не в змозі самостійно побудувати власний відрізок газопроводу через брак коштів та технологій. В той же час, Італія наполягала на

проведенні газопроводу через територію Чехословаччини та Австрії. Ці країни були готові вкластися у побудову газопроводу, до того ж, Австрія була в змозі підтримати проект технічно, зокрема, виробити необхідну кількість труб великого діаметру [5]. В результаті довгих переговорів переміг італійський варіант маршруту.

Підписання договору затягувалося італійським урядом, якому бракувало рішучості для підписання нової великої угоди з СРСР. Тому уряд СРСР вдавався навіть до комерційного шантажу, щоб пришвидшити процес переговорів. Так, посол СРСР в Італії Микола Рижов неодноразово натякав на те, що СРСР отримав нові, більш вигідні пропозиції від інших держав. Зрештою, італійський уряд дав письмову згоду на участь у переговорах [59, с.129]. Остаточно угода про будівництво газопроводу між Італією та СРСР була підписана 10 грудня 1969 р. у Римі міністром зовнішньої торгівлі Миколою Осиповим та президентом ЕНІ Е. Чефісом. Угода була укладена строком на 20 років. За її умовами, СРСР зобов'язувався поставити Італії 100 млрд кубометрів газу за весь період дії контракту. Поставки газу мали розпочатися через 3 роки після підписання контракту, однак в дійсності початок експорту газу розпочався через 3,5 роки із-за затримки з будівництвом газопроводу. Окрім цього, СРСР отримав кредит у розмірі 200 млн. доларів на покупку труб великого діаметру та спеціального устаткування у італійських компаній [59, с.130].

Будівництво газопроводу від СРСР до Італії та підписання угоди про експорт газу розпочали новий період в енергетичній історії Європи. Це була перша угода про постачання газу такого масштабу у світі і перша, укладена на таку суму з СРСР [58, с.12]. Підписання угоди стало важливим кроком для реалізації ідеї Е. Маттеї про дешеву енергію. 70-ті р. ХХ ст. можна охарактеризувати як роки газового буму в Європі. Трохи згодом після Італії аналогічну угоду з СРСР підпише ФРН. ФРН та Італія, в свою чергу, виступали реекспортерами природного газу до інших західноєвропейських країн. З цього



моменту керівникам європейських країн та уважним політичним спостерігачам стало зрозуміло, що СРСР не зацікавлений у веденні війни проти НАТО на європейській території. Значно знизився градус напруги у європейських міжнародних відносинах. З іншого боку, європейські країни здобували все більше економічної незалежності від США, яка значно впливала на економіку Європи в середині ХХ сторіччя. Політичний тиск з боку США вже не міг призвести до повної зупинки економічних відносин Європи і СРСР, оскільки вже надто великі кошти були вкладені в спільні проекти.

ЕНІ уклала угоду на імпорт газу з СРСР дуже вчасно. Диверсифікація джерел енергії та віддання переваги більш дешевому газу, до чого закликав ще Е. Маттеї, допомогла компанії уникнути велетенських проблем на початку 70-х. Ці проблеми на світовому ринку нафти були пов'язані з ОПЕК – тією самою організацією, що була створена у відповідь на угоду між ЕНІ та СРСР 1960 р. ОПЕК, що складалася переважно із арабських країн, вирішила використати нафту як політичну зброю після програшу Ізраїлю у війні 1973 р., відомою під назвою «війни Судного дня». Країни ОПЕК наклали ембарго на поставку нафти до США та їх союзників у Західній Європі. Світ охопила енергетична криза, ціни на барель нафти зросли до 12 доларів на противагу 2-3 доларам до початку ембарго [80, р.625-626]. Ембарго продовжувалось до березня 1974 р., і за цей час західним економікам, в тому числі італійській, був завданий великий збиток. Економічне зростання, характерне для Італії упродовж всього періоду після Другої світової війни, було зупинено.

Одночасно із цінами на нафту зросли ціни на природний газ. У 1974 р. ЕНІ була змушена підвищити ціну на газ для промислових підприємств вдвічі, з 2,3 центів за кубометр до 4,6 центів за кубометр [24]. При цьому ЕНІ вперше за свою історію існування зіштовхнулася із ситуацією, коли річна необхідність Італії у нафті та газі не зросла, а впала. Проблема була винесена на національний рівень. В березні 1974 р. італійський парламент прийняв «нафтовий план», який передбачав, передусім, контроль над цінами на нафту в

Італію та поступове зменшення споживання нафти всередині країни шляхом розвитку атомної енергетики. Уряд призначав додаткову фінансову допомогу для ЕНІ, а також висловив намір провести переговори з країнами-експортерами нафти [Il piano petrolifero, p.56]. СРСР був однією з перших країн, з якими такими переговори були проведені. Кооперація для подолання наслідків нафтової кризи була одним із основних питань, які обговорювалися під час візиту міністра закордонних справ СРСР Андрія Громико до Риму в лютому 1974 р. [7, p.333].

Але навіть наміри СРСР не могли знизити ціну на нафту, оскільки та все одно була прив'язана до ціни на світовому ринку. Статистика дає змогу побачити різке збільшення доходів СРСР від експорту нафти навіть на прикладі однієї Італії. Якщо в 1970 р. доходи від продажу нафти до Італії склали приблизно 100 млн. рублів [36, с.86], то вже через 5 років, навіть при зниженні об'ємів експорту на 25%, дохід СРСР склав 392 млн. рублів [37, с.98]. Після цього експорт нафти до Італії почав стрімко зростати. Ще через 5 років, у 1980 р., СРСР отримав від експорту нафти 1 млрд 209 млн рублів [38, с.120]. А в 1984 р. прибуток від продажу нафти до Італії досяг свого максимуму: 2 млрд 26 млн рублів [39, с.89]. Аналогічно збільшувалися прибутки від експорту природного газу. У 1975 р. СРСР отримав від експорту газу до Італії 38 млн. рублів [37, с.98]. У 1980 р. ця сума склала 512 млн. рублів [38, с.120]. А в 1984 р., що був максимально прибутковим і в експорті газу, дохід СРСР від продажу газу до Італії склав 876 млн. рублів [39, с.89].

В 1981 р. президентом США став Рональд Рейган, прихід якого до влади інтенсифікував протистояння у Холодній війні. Одразу із своїм приходом до влади Р. Рейган задекларував намір вести економічну війну проти СРСР. Один із головних ударів мав бути завданий саме по експорту нафти та газу до країн Західної Європи. Для цього вводилася система санкцій проти СРСР та компаній, що співпрацювали з ним. Заборонявся експорт до СРСР технологій, важливих для розвитку нафтової та газової промисловості. Країни Західної

Європи мали призупинити видачу нових кредитів СРСР. Окрім того, європейські країни НАТО мали поступово шукати нових експортерів нафти та газу, навіть при тому, що нафта та газ з інших країн були би дорожчими. Весь комплекс санкцій був розрахований на те, щоб позбавити СРСР джерел отримання твердої валюти, за яку СРСР купував нові технології та сучасну техніку. За розрахунками директора ЦРУ Вільяма Кейзі, вже через 3 роки після введення санкцій у 1982 р. ефект від санкцій мав стати відчутним для СРСР. «Ніякого експорту нафти після 1985 року» – проголосив В. Кейзі на засіданні Національної ради оборони США [11, d.141].

Політика Р. Рейгана шкодила інтересам ЕНІ, які були одним із головних партнерів СРСР в Європі. Компанія була вороже налаштована щодо антирадянських санкцій, і, навпаки, прагнули посилювати співпрацю із СРСР. 4 травня 1981 р. ЕНІ та СРСР підписали в Москві нову угоду про технічну та наукову співпрацю. Італійські інженери були готові ділитися своїм досвідом та сучасними технологіями із своїми радянськими колегами, а також взяти участь у розробці нових родовищ газу та нафти [18]. Була також запланована побудова нового газопроводу з СРСР до Західної Європи довжиною у п'ять тисяч кілометрів, у побудові якого знову мали взяти активну участь італійські компанії. За допомогою ЕНІ розширяла співробітництво з СРСР інша італійська компанія – Нуово Піньоне, один із провідних виробників компресорів та турбін у світі, чия продукція була необхідною для радянської енергетичної промисловості [25]. В цілому, Італія не готова була добровільно приєднуватися до санкцій проти СРСР, оскільки це зашкодило би і її власній економіці.

Уряд США передбачив негативну реакцію своїх європейських союзників на антирадянські санкції, а також те, що призупинити експорт СРСР до європейських країн повністю не вдасться. Тому США звернулися за допомогою до свого союзника на Близькому Сході – Саудівської Аравії. Після нафтового ембарго 1973 р. уряд США зрозумів, наскільки їх економіка залежить від ціни на нафту, тому метою США на найближчі десятиліття стало недопущення

такого сценарію. Після 1973 р. США стали шукати союзників серед країн-членів ОПЕК. За допомогою величезних інвестицій була куплена підтримка двох країн – Саудівської Аравії та Ірану. Щоправда, у 1979 р. в Ірані відбулася ісламська революція, внаслідок якої Іран зайняв антиамериканську позицію, але Саудівська Аравія, що залишилася у союзі з США, була більш цінним союзником. Саудівська Аравія була найбільшим експортером нафти серед країн ОПЕК, а крім того, мала додаткову моральну вагу серед мусульманських країн.

В 1985 р. уряд США, очевидно, домовився з Саудівською Аравією про різке збільшення останньою видобутку нафти (документи із зовнішньої політики США цього періоду ще не опубліковані). В вересні 1985 р. міністр нафти і мінеральних ресурсів Саудівської Аравії Ахмед Ямані оголосив про збільшення видобутку нафти в односторонньому порядку, при цьому оголосивши, що ціна на саудівську нафту не буде корелюватися з ціною, встановленою ОПЕК. Напередодні події ціна за барель нафти на Близькому Сході сягала 30 доларів. Збільшення видобутку нафти Саудівською Аравією було настільки великим, що ціни на світовому ринку впали до відмітки 6 доларів за барель. Через декілька місяців, після ослаблення тиску на ринок з боку Саудівської Аравії, ціни зросли, але лише до 14 доларів. Світовий ринок нафти був обвалений діями однієї країни [80, р.749-751].

Найбільш постраждалою країною став СРСР. Перед нафтовою кризою, у 1984 р., експорт нафти та нафтопродуктів складав 41,6% від загального експорту країни [39, с.20]. Пізніше міністр економіки Росії Єгор Гайдар визначив втрату коштів від експорту нафти як одну із головних причин розвалу СРСР. Втім, такі висновки Є. Гайдара видаються перебільшеними. Але його аналіз показує, що СРСР дійсно втратив велику суму грошей. Є. Гайдар пише: «характерною рисою політики СРСР в період швидкого зростання видобутку нафти, нафтового експорту і високих цін на нафту з середини 1970 – початку 1980-х років було те, що радянське керівництво все так же не створює резерви конвертуємої валюти, не розміщає отримані кошти в ліквідні фінансові

інструменти, які можна використати при несприятливих умовах на нафтовому ринку. Запаси конвертуємої валюти СРСР – кошти, що забезпечують поточний торговий оборот. Більше того, Радянський Союз на фоні безпрецедентного зростання нафтових доходів нарощує займи» [32, с.108]. Дійсно, в такому разі втрата джерела конвертуємої валюти негативно впливає на внутрішні економічні процеси.

Нафтова криза 1985 року дала змогу італійській пресі говорити про «другу Холодну війну» (вони вважали, що Холодна війна завершилась вже до цього). Зниження цін відобразилася на доходах від експорту на нафту до Італії, які знизилися в 1986 році [40, с.170] вполовину від пікової цифри 1984 року. В наступні роки ціни на нафту почали зростати, але до кінця існування СРСР так і не повернулися до свого попереднього рівня. Втім, експорт нафти до Італії не зупинявся. Останній лідер СРСР, Михайло Горбачов, підтвердив прагнення до співпраці з Італією. В листопаді 1990 року М. Горбачов прибув з делегацією до Італії, де підписав серію нових угод про співпрацю з ЕНІ, при цьому загальна сума угод склала більше мільярда доларів [28, р.12]. Із розпадом СРСР постало питання про підтримання експорту нафти, яка була необхідна ЕНІ. Питання було швидко вирішено, оскільки вже в 1991 році ЕНІ перезаключив контракти з державними холдингами «Газпром» і «Лукойл» [19, р.10]. Радянсько-італійська нафтогазова співпраця перейшла у російсько-італійську. Економічні зв'язки країн виявилися більш міцними, ніж політичні.

В цілому співробітництво СРСР з ЕНІ стало одним із поворотних моментів в історії країни. Можна сказати, що в цьому співробітництві виразилася різниця політичного мислення між Й. Сталіним та його наступниками, перш за все М. Хрущовим. Й. Сталін притримувався ідеї побудови соціалізму в одній, окремо взятій країні, тобто в СРСР. В економіці країни ця ідея виражалася у прагненні до економічної автаркії, тобто побудови замкнутого ринку в межах однієї країни, який би обмежувався лише

мінімальними контактами із капіталістичним ринком. В такій парадигмі масштабний експорт палива за кордон був неможливий.

Період правління М. Хрущова – це, в певній мірі, повернення до початкового етапу існування СРСР, до ідеологічних установок 20-х р. Тоді ще залишалися надії на проведення всесвітньої комуністичної революції, і орієнтиром для майбутніх революцій мав стати СРСР. Для того, щоб стати взірцем, СРСР мав на собі продемонструвати переваги комуністичної ідеології і побудувати могутню економіку. Тоді ще залишався оптимізм стосовно тимчасовості проблем в економіці, викликаних недоліками Російської імперії і розрухою після Громадянської війни. Вважалося, що пріоритетом у новій економіці мала стати важка промисловість. Тому масово укладалися контракти з іноземними фірмами на побудову нових заводів, запрошувалися іноземні спеціалісти, щоб побудувати сучасну економіку, засновану на важкій індустрії.

М. Хрущов знову намагається відтворити такий тип мислення. Потреба у новому витку всесвітньої революції з'явилася через процес деколонізації, що захопив увесь світ в 50-ті-60-ті р. Утворилися десятки нових держав, що хотіли порвати з колишніми метрополіями, і практично одразу були змушені увійти до орбіти однієї із двох наддержав – США чи СРСР. Для того, щоб підвищити привабливість комунізму в очах світу, М. Хрущов висунув ідею покращення життєвого рівня населення, відмови від збройного протистояння. Успіхи радянської економіки, науки мали самі переконати нові країни у правильності вибору комуністичного шляху.

Спільне ставлення до процесу деколонізації зблизило Е. Маттеї до СРСР, який представляв М. Хрущов. Е. Маттеї сам приймав активну участь в процесі деколонізації в Північній Африці, що вдало поєднувалося з головною ідеєю президента ЕНІ – досягнення енергетичної незалежності Італії [62]. ЕНІ заключало угоди про видобуток нафти на дуже вигідних умовах для нових країн, забираючи собі лише 25% від прибутку. А коли Е. Маттеї дізнався про потенційні можливості, що відкриваються для його компанії на радянському

ринку, він негайно доклад зусилля для того, щоб закріпитися на ньому. Наслідком стало заключення угоди між СРСР та ЕНІ у 1960 р.

В подальшому співробітництво СРСР та ЕНІ все продовжувало зростати. В 1966 р. була укладена угода про будівництво газопроводу від Західного Сибіру до Італії. На той момент проект був найбільшим проектом такого роду у світі. Будівництво газопроводу окупилося з економічної точки зору для обох сторін: СРСР почав отримувати значні суми за рахунок продажу газу, а ЕНІ постачало газ для італійської промисловості і для жителів країни взагалі, а також отримало можливість перепродавати газ до інших країн. І радянські, і італійські політики були задоволені: економічний зиск отримували всі, а до того ж, тісні економічні стосунки зменшували вірогідність нової загальноєвропейської війни, чого всі боялися в епоху Холодної війни.

## Розділ 4

# СПІВРОБІТНИЦТВО ІЗ ФІАТ ТА ІНШИМИ ІТАЛІЙСЬКИМИ КОМПАНІЯМИ

Компанії ЕНІ та ФІАТ нерозривно пов'язані в історії сучасної Італії, і це одна із перших речей, що кидається в очі при дослідженні процесів, що проходили в італійській політиці 60-х рр. «...політичними новаторами від класу буржуазії виступили буржуазно-політичні круги, які групувалися навколо автомобільної монополії ФІАТ, з однієї сторони, и державного нафтометанового об'єднання ЕНІ – з іншої. Можна стверджувати, що такі особи, як генеральний директор ФІАТ Вітторіо Валлетта и голова ЕНІ Енріко Маттеї, стали отцями нової політики італійської буржуазії. Конкретну форму їй надали люди типу Фанфані, Моро, Румора, Андреотті, Коломбо, що належали до старого покоління політичних діячів країни, своєчасно змінивших політичну орієнтацію в світлі нових вимог монополістичного капіталу» [53, с.312].

**4.1. Взаємовідносини ФІАТ з СРСР. Побудова автомобільного заводу у Тольятті.** Новою політикою італійської буржуазії було переслідування національних, а не наднаціональних, тобто європейських, інтересів. Якщо ЕНІ, як нова компанія, була абсолютним новатором у сфері міжнародних відносин, то ФІАТ, як стара фірма, вже мала свою історію взаємовідносин з Росією. Італійська та російська автомобільні промисловості почали своє існування ще в кінці ХІХ століття. В 1896 р. в Російській імперії був зібраний перший легковий автомобіль, а в 1899 р. відкрилася перша автомобільна фірма «Акціонерне товариство Фрезе і К». В тому ж році в Туріні була відкрита фірма ФІАТ, або італійська автомобільна фабрика в Туріні. Завдяки зусиллям свого засновника Джованні Аньеллі фірма швидко зросла до розмірів великого підприємства. У 1915 р. ФІАТ отримала замовлення від Російської імперії на 6 тис. вантажівок для потреб фронту. У 1916 р. ФІАТ взяла участь у державній програмі



Російської імперії по побудові власних 6 автомобільних заводів. В 1917 р. у зв'язку з революціями програма будівництва була зупинена. Тим не менш, за короткий час був побудований завод у Москві, що до кінця 1919 р. за ліцензією випускав італійські вантажівки ФІАТ 15 Тер. Після цього завод почав виробництво американських моделей вантажівок фірми Уайт, але італійська модель ФІАТ залишалася популярною і в середині 1920-х рр. послужила основою для створення першої власне радянської моделі вантажівок АМО-Ф-15 [65, р.214].

В 1919-1920 рр. ФІАТ став одним із головних центрів підтримки італійської Комуністичної партії на чолі з А. Грамші та П. Тольятті. На заводах фірми проходили масштабні забастовки та страйки. Не випадково сім'я Аньеллі була одним із найбільш послідовних супротивників лівих партій та підтримувала фашистський режим на чолі з Муссоліні. На протязі 20-х, 30-х, 40-х років ФІАТ був одним із центрів політичного протистояння в Італії [65, р.535]. В 1943 р. році саме із заводів ФІАТ розпочалася масштабна забастовка, що охопила усі великі підприємства Північної Італії і стала помітною подією в історії італійського Руху Спротиву [52].

Таким чином, ФІАТ вже мала свою історію взаємовідносин із СРСР. Але в 50-ті рр. контакти довелося відновлювати заново. Цим зайнявся В. Валлетта – президент ФІАТ з 1946 р., якого призначили директором підприємства після звільнення Джанні Аньеллі за його зв'язки з фашизмом. В 1960 р. В. Валлетта неофіційно відвідав СРСР, де зустрівся з послом Італії в СРСР Л. Пьетромаркою. Із щоденника посла можна дізнатися про його зустріч з В. Валлеттою 10 листопада 1960 р., на якій послу була запропонована посада в ФІАТ, а також щедра винагорода за просування інтересів фірми в СРСР та інших соціалістичних країнах. Винагорода була щедрою, що справило на посла сильне враження: він пише про те, що почуває себе героєм роману, який стоїть перед доленосним вибором. З однієї сторони, у нього з'явилася можливість заробити відчутну суму грошей; з іншої сторони, він був прихильником

антикомуністичних ідей, які, однак, не могли принести такого заробітку [35, р.428]. Варто зазначити, що Л. Пьетромаркі добре знав В. Валлетту і вже отримував від нього подарунки: в 1958 р. президент ФІАТ подарував сину посла нову машину ФІАТ 1200 [63, р.85].

Про входження на ринок СРСР В. Валлетта почав думати з 1958 р. – з того ж часу, що і СРСР. Тоді він схвально висловився про зміни в радянській політиці. «Все більше віддаляються небезпеки тотальної війни через постійні побоювання двох блоків та нейтральних країн щодо використання атомної зброї та її постійного вдосконалення... Хрущов налаштований змінити тактику та політику, як внутрішню, так і зовнішню. Він збирається, за рахунок виробництва озброєння, навіть за рахунок його зниження, розвинути виробництво товарів широкого споживання для населення» [65, р.493]. Виробництво легкових автомобілів, як символу особистого достатку, мала стати частиною програми розвитку промисловості СРСР, і саме на це сподівався В. Валлетта.

ФІАТ під керівництвом В. Валлетти розпочав свою діяльність в СРСР з продажу дизельних двигунів великої потужності. Двигуни ФІАТ були включені до контракту ЕНІ 1960 р. як один із товарів, що мала постачати італійська сторона в обмін на нафту. Партія двигунів не була великою, але сам факт включення фірми до контракту відкривав для неї можливість для розширення діяльності на радянському ринку. Разом із ФІАТ до контракту включилося багато інших італійських підприємств, як великих, так і середніх та зовсім невеликих за розміром: С.А. Термомеканіка ді Ла Спеція, С. А. Інноценті, Морандо, Фрателлі Новарезе, Тріульці, Андреотті ді Мілано, ІСМ ді Мілано, Сант' Андреа ді Новара. Після підписання контракту ЕНІ переговори з СРСР вже вели наступні італійські фірми: САА Донато Фаїні, Мещієра ді Мілано, Ланероссі, Шатійон, Россіфлор, Піреллі, Донцелі, Джустіна ді Торіно [63, р.305].

Таким чином, ФІАТ довелося витримувати значну конкуренцію із іншими італійськими фірмами, адже, за існуючими умовами радянсько-італійських економічних угод, загальні розрахунки між країнами проходили методом клірингу, тобто СРСР покупував товарів на ту суму, яку він отримував від експорту своїх товарів до Італії. В. Валлетта доручив захист інтересів ФІАТ у СРСР посередницькій фірмі Новасідер, яку очолював П'єрро Саворетті. П. Саворетті на довгі роки став агентом ФІАТ в СРСР. Він був підходящою для цього людиною: в роки Другої світової війни він був партизаном у Русі Спротиву, а після війни вступив до італійської Комуністичної партії, з якої він вийшов у 1956 р. Також П. Саворетті входив до туринського відділення культурної асоціації «Італія-СРСР», де познайомився з радянськими торговельними представниками. В 1955 р. П. Саворетті заснував свою фірму Новасідер, що стала допомагати італійським фірмам заключати контракти в різних комуністичних країнах – Югославії, Чехословакії, Румунії, а згодом і в СРСР.

Ще в 1956 р. П. Саворетті запросив на традиційну промислову виставку, що проходила кожного жовтня в Турині, радянську делегацію. На виставці делегація мала можливість відвідати павільйони таких фірм, як ФІАТ, Альфа Ромео, РІВ. Під час огляду виставки П. Саворетті познайомився з перекладачем делегації – Лідією Карпіч. Це знайомство стало важливим для голови фірми Новасідер, оскільки Л. Карпіч працювала у Державному комітеті науки і техніки СРСР, і, повернувшись, розповіла про враження від візиту до Італії заступнику голови комітету – Джермену Гвішіані, зятю О. Косигіна. Д. Гвішіані встановив контакт з П. Саворетті, і з цього часу у Саворетті з'явилася ідея організувати виставки італійських фірм у Москві. На протязі кількох років це не вдавалося зробити через політичні та бюрократичні перепони. Але вже в 1961 р. в Москві з успіхом пройшла виставка фірми Оліветті [63, р.535-536].

В 1962 році П. Саворетті організував в Москві велику промислову виставку італійських фірм, яка стала поворотним моментом в історії радянсько-

італійського промислового співробітництва. Виставка проходила з 28 травня по 12 червня. Головною фірмою, представленою на виставці, була ФІАТ. П. Саворетті намагався залучити до участі у виставці якомога більше італійських фірм, а також залучити італійських чиновників та політиків. Міністр закордонної торгівлі Луїджі Преті довго вагався щодо своєї участі. За свідченням П. Саворетті, Л. Преті питав у нього, «скільки часу займе подорож до Москви на потягу, оскільки він не хотів би летіти літаком, щоб не привертати уваги на свою присутність на приватній виставці». Але, зрештою, Л. Преті погодився прилетіти, хоча і не на відкриття. Також П. Саворетті вдалося запросити делегацію з 9 депутатів італійського парламенту, які також приїхали вже після відкриття виставки [63, р.540].

Зате у радянського керівництва виставка викликала жвавий інтерес. Виставку відкривав особисто М. Хрущов, хоча попередній протокол навіть не передбачав його появи та виступу. Перш за все М. Хрущов у своєму виступі подякував П. Саворетті та діловим кругам Італії загалом. Він відмітив, що виставка є не державною, а приватною, і що йому приємно бачити, що представники ділових кругів Італії реалістично дивляться на покращення економічних відносин від країни. Це свідчить про розуміння ними умов, що склалися у світі, про їх мужність та далекоглядність. Завдяки італійським фірмам товарообіг між СРСР та Італією збільшився в період з 1953 по 1961 р. у 8 разів. І хоча треба реалістично дивитися на справи, і розуміти, що справа не у великодушності комуністів чи капіталістів, а у взаємовигоді, СРСР вітає розвиток нормальних торговельних, наукових і культурних відносин і тим самим укріплювалось мирне співіснування комуністичної та капіталістичної системи [16].

6 червня до Москви нарешті прилетів Л. Преті. Його дійсно дуже чекали, тому 7 червня міністру закордонної торгівлі Італії був влаштований урочистий прийом, на якому був присутній М. Хрущов, М. Патолічев, А. Мікоян, О. Косигін. М. Хрущов виступив з імпровізованою промовою, на якій

розкритикував ідею об'єднаного європейського ринку, оскільки Італії, на його думку, було вигідніше торгувати з СРСР, ніж з країнами Західної Європи. Також він порадив Італії змінити свою зовнішню політику у бік більш нейтральної, і найкращим способом підтвердити свої нейтральні наміри було призначення П. Тольятті головою Ради міністрів Італії. Л. Преті дещо розгубився і відповів, що пріоритетом Італії залишається розвиток економічних відносин із Західною Європою, але це не буде заважати торгівлі із іншими країнами, в тому числі і з СРСР [63, р.541-542]. В цілому зустріч була вдалою. Те, що найвищі особи країни особисто зустрічали Л. Преті, показувало зацікавленість СРСР у поглибленні економічних стосунків із Італією.

Одразу за Л. Преті до Москви полетіла ціла низка директорів та президентів італійських фірм. Серед них був і В. Валлетта. Італійський дослідник В. Кастроново стверджує, що М. Хрущов був особисто вражений павільйоном ФІАТ і дав знати італійській делегації, що хотів би особисто зустрітися з президентом фірми. І дійсно, 9 червня, коли В. Валлетта прилетів до Москви, М. Хрущов зустрівся з ним особисто. Предметом переговорів стало побажання М. Хрущова побудувати сучасну тракторну фабрику за допомогою ФІАТ. Сучасні трактори мали би допомогти у механізації сільського господарства, яке було в занепаді через некомпетентність Сталіна, ось про що він повідомив В. Валлетті [65, р.495-496].

В. Валлетта погодився з аналізом М. Хрущова і виразив готовність до найбільш широкої співпраці із СРСР. Після чого мова зайшла про міжнародні відносини. В. Валлетта поділився своїми враженнями від нещодавньої поїздки до США і сказав, що Д. Кеннеді куди кращий за свого попередника. В. Валлетта подякував М. Хрущова за його прагнення до міжнародного миру, а також захистив свій уряд, говорячи про те, що той є обмеженим у своїх висловленнях та у своїй зовнішній політиці. На наступний день В. Валлетта мав зустріч з О. Косигінім, в ході якої була досягнена домовленість про побудову тракторного заводу за участі ФІАТ.

Переговори з В. Валлеттою показують зацікавленість радянського керівництва у використанні італійських підприємців для налагодження політичного діалогу. Ці спроби, однак, не були вдалими. В той же час і М. Хрущов, і його наступник, Леонід Брежнев, розуміли, що необхідно вирішувати назрілі проблеми у внутрішній економіці. До проблемних галузей належала і автомобільна. На початок 60-х рр. СРСР значно відставав від капіталістичних країн Заходу за кількістю вироблених автомобілів. Це відставання зафіксоване, наприклад, у спеціальному дослідженні ЦРУ, присвяченому аналізу перспектив співпраці ФІАТ та СРСР. У 1964 р. в СРСР було виготовлено, за даними ЦРУ, 185 тис. автомобілів. Всього в СРСР налічувалося 919 тис. автомобілів, а в середньому на 1 мільйон населення налічувалося 4 тис. легкових автомобілів, що було дуже низьким показником. В США, тодішньому світовому лідері автопрому, в 1964 р. випустили 7 мільйонів 700 тис. автомобілів, а всього в країні налічували 71 мільйон автомобілів. В середньому виходило по 375 тис. автомобілів на 1 мільйон населення. Що стосується Італії, то у 1964 р. в Італії було вироблено 1 мільйон автомобілів, а всього їх налічувалося 4 мільйони 600 тисяч. На 1 мільйон населення припадало 90 тис. машин [8].

Переговори із ФІАТ про побудову автомобільного заводу розпочалися з 1962 р. і з самого початку вони проходили досить складно. Зі сторони СРСР переговорами займався О. Косигін. Одразу після завершення промислової виставки у Москві він полетів до Турину, де особисто відвідав заводи ФІАТ. О. Косигін був вражений масштабами виробництва та його високим рівнем організації. Після огляду виробництва ввечері був даний урочистий прийом на честь радянської делегації, на якому був присутній мер Турина, а також В. Валлетта. Незважаючи на такі урочистості, попереду було вирішення багатьох труднощів, що стояли на шляху до реалізації спільного проекту. Через це переговори йшли декілька років [49, с.38-40].

Одним з головних питань було питання виплат ФІАТ за участь у розробці проекту заводу. Із самого початку СРСР запропонував фірмі винагороду у 20 млн. доларів. Ця сума зовсім не влаштувала В. Валлетту. Питання про збільшення суми довелося вирішувати на найвищих ешелонах влади, яка тоді вже змінилася – М. Хрущова замінив Л. Брежнєв. Л. Брежнєв зацікавився проектом і дозволив додати ще 8 мільйонів до суми винагороди. В. Валлетта був вкрай невдоволений і новою сумою. Проте він сказав, що цей проект може бути останньою його справою (а йому було вже 64 роки), а тому він не буде відмовлятися від його реалізації. Все одно проект мав в майбутньому принести ФІАТ свої дивіденди [49, с.46].

Ще одним спірним питанням було питання про приналежність патентів. ФІАТ наполягав на тому, що передасть СРСР тільки ті патенти, якими володів він сам, а патенти та ліцензії інших фірм СРСР має придбати самостійно. Радянські представники наполягали на тому, щоб ФІАТ самостійно домовлявся із цими фірмами про передачу патентів СРСР. Зрештою, радянські умови були прийняті. ФІАТ передав усі права на виробництво двох своїх моделей автомобілів, усіх патентів та технологічної документації на будівництво заводу, а також несла відповідальність, якщо з її вини допускався брак у виробництві продукції [49, с.45].

Існувало два можливих варіантів проекту участі ФІАТ у розбудові радянської легкової автомобільної промисловості. Згідно одного варіанту проекту, розробленого Державним інститутом проектування заводів автомобільної промисловості, пропонувалося побудувати комплекс спеціалізованих заводів, які могли би швидко переоснащуватися по мірі необхідності. Такий варіант виглядав найбільш перспективним, тим більше, що найбільші автомобільні фірми світу почали переходити на такий шлях розвитку. Але, зрештою, переміг варіант одного заводу-гіганта, який мав би забезпечувати левову частку потреб радянської економіки у легкових автомобілях.

Ще одним принциповим питанням було розміщення заводу. Багато регіонів хотіли стати місцем розміщення нового заводу, який додав би регіону престижу, залучив би гроші, створив би робочі місця. Серед усіх варіантів розміщення попередньо були обрані найбільш зручні: Ярославль, Київ, Мінськ та Тольятті. Всі ці місця були добре розвинуті, мали налагоджену інфраструктуру. За попередніми розрахунками Держплану, будівництво у Ярославлі та в Мінську було найбільш дешевим варіантом. Але при цьому Київ та Тольятті теж мали свої переваги. У вартість будівництва закладалася не тільки вартість будівництва самого заводу, а й житла та всієї необхідної соціальної інфраструктури для його працівників [49, с.48-50].

Врешті-решт, було вирішено розмістити новий автомобільний завод у Тольятті. Зрозуміло, що це мало ще й символічне значення. Місто, перейменоване на честь відомого італійського комуніста, ставало символом радянсько-італійської дружби. При цьому рішення про перейменування міста було прийнято одразу після смерті П. Тольятті у 1964 р., коли ще не було відомо про точне місце розташування виробництва автомобілів. Що стосується практичних переваг, то ще з 1961 р. в місті почала готуватися будівельна площадка для промислової забудови. Досить легко вирішувалися проблеми водопостачання, електропостачання, а також проведення газу до майбутнього підприємства. Недалеко від Тольятті також знаходилося чимало заводів, що виготовляли будівельні матеріали [49, с.52].

Базовою моделлю для виробництва на заводі в Тольятті стала ФІАТ-124 – один з найбільш масових автомобілів в Італії. В СРСР в машину внесли багато технічних змін. Частково вони були пов'язані із тим, що завод у Тольятті не міг користуватися усіма тими запчастинами, які міг закупити ФІАТ, також не було можливості користуватися тими маслами, якими користувалися водії на Заході. Доводилося також враховувати малу розповсюдженість СТО в країні, тому необхідно було зробити автомобіль якомога більш надійним. Але в цілому базова модель ФІАТ залишилася основою для автомобілю ВАЗ [49, с.82].



В цілому проект автомобільного заводу в ВАЗ був одним із найбільших проектів такого роду в світі. Загальна вартість усього проекту була оцінена у 800 млн. доларів. 300 млн. з них були виділені італійським банком зовнішньої торгівлі. Італійці планували встановити процентну ставку на кредит у розмірі 7.7% річних. Такі умови були неприйнятні для радянської сторони, яка, в свою чергу, висунула вимогу щодо встановлення процентної ставки у розмірі 3% річних. Для тиску на італійців СРСР розпочав переговори про побудову автомобільного заводу із французькою компанією «Рено» – конкурентом ФІАТ. Зрештою, був досягнений компроміс – 5% річних. Ще 50 млн. у будівництво заводу вкладав сам ФІАТ. Решта надходила із державного бюджету СРСР [77, р.343].

Зрештою, 15 серпня 1966 р. контракт між ФІАТ та СРСР був підписаний. Італійська преса одразу назвала контракт «угодою століття». Зі сторони ФІАТ контракт підписав В. Валлетта, зі сторони СРСР – Володимир Сушков, заступник міністра зовнішньої торгівлі. На підписанні В. Валлетта відмітив, що для нього дуже незвичайно підписувати угоди в середині серпня, адже для італійців цей період є періодом загальнонаціональних відпусток, коли практично ніхто не працює [21]. Але жалітися директору ФІАТ не доводилося – ця угода достойно завершувала його довгу кар'єру в компанії. Того ж року він передав управління компанією Д. Аньеллі, який втратив право управління компанією через тісні зв'язки сім'ї з фашистами. Сам Д. Аньеллі був присутній на підписанні контракту, і можна собі уявити, що він відчував при усвідомленні того факту, що його фірма буде будувати завод у місті, названому на честь П. Тольятті, який усе своє життя був супротивником сім'ї Аньеллі.

Репортер газети Уніта, що був присутній під час підписання угоди, не жалів фарб для змалювання важливості моменту. «Важко уявити собі більш різних чоловіків (В. Валлетта і В. Сушков – авт.): біле волосся, лисяче обличчя та погляд, бездоганний у чорному костюмі, президент ФІАТ мав посмішку людини, що тільки що здійснила найбільш важливу справу у своєму житті. Але

для Валлетти цей незвичайний «контракт у Феррагосто», мабуть, більше, ніж просто справа: це виклик, кинутий супротивникам у війні за незалежність всередині імперії ФІАТ і у більш широкому конфлікті, «автомобільній війні», що відбувається на світовому ринку... А ось за другим кінцем стола – Володимир Шушков. Досить подивитися лише на його папку із документами, щоб зрозуміти, що він бачить майбутнє зовсім по-іншому. Шушков представляє країну, яка в ім'я спірних, але продемонструвавши в середині століття свою валідність виборів, роками жертвувала виробництвом автомобілів, як і інших товарів, заради вирішення інших проблем: шкільної освіти, важкої промисловості, науки, медицини, і також – до речі – громадського транспорту» [21].

Завод у Тольятті почав будуватися у 1967 р. і остаточно був запущений у 1971 р. Головною особливістю підприємства став його розмах, його можна було порівняти із державною корпорацією. ВАЗ мав стати прикладом для усієї автомобільної індустрії, привчити інші автомобільні підприємства до використання сучасних західних стандартів роботи. Певний час на заводі працювали італійські спеціалісти, чимало працівників проходило стажування на виробництві ФІАТ у Туріні, тому розраховували на те, що ВАЗ зможе вийти на той самий рівень розвитку, що і найбільші автомобільні концерни світу. Але подальша історія свідчить про це, що такого ефекту вдалося досягти лиш в незначній мірі. До того ж, потужності заводу почали використовувати для допомоги іншим секторам економіки [49, с.122-123].

Ще до заключення угоди між ФІАТ та СРСР чутки про неї викликали занепокоєння в США. Тому В. Валлетта особисто відвідав США, щоб запевнити американців у безпечності угоди для них. 22 липня 1965 р. відбулася зустріч В. Валлетти із Держсекретарем США Діном Раском. На ній В. Валлетта переповів Д. Раску зміст своїх розмов з О. Косигіним, Д. Раска особливо цікавили розмови щодо міжнародної політики. В. Валлетта запевнив, що О. Косигін дійсно налаштований на зменшення оборонного бюджету та

перенаправлення грошей в інші сфери економіки. Обговорювали і В'єтнамську війну. О. Косигін хотів знайти «якнайшвидше рішення», але СРСР в цьому завали «незалежні нації», на яких неможливо було тиснути. В. Валлетта припустив, що мова йшла про Китай. Президенту ФІАТ вдалося запевнити Д. Раска у безпечності реалізації спільного проекту для США [10, d.114].

Вже після заключення угоди її проаналізував відомий американський економіст Уолт Ростоу, що тоді був одним із спеціальних радників президента США Ліндона Джонсона. Аналітична записка У. Ростоу стосувалася питання участі американських компаній у постачанні американського обладнання на заводи ФІАТ. У. Ростоу зазначив, що мова йде не про стратегічне обладнання, яке могло би бути використане у військових цілях. До того ж, такі поставки позитивно позначилися би на сальдо торгового балансу з СРСР. В цілому У. Ростоу зробив наступний висновок: «завод ФІАТ буде мати такий політичний вплив на СРСР, який відповідає нашим національним інтересам» [10, d.269].

#### **4.2. Інші сфери промислового співробітництва між СРСР та Італією.**

Виробництво шин і взагалі виробів із гуми було важливою складовою промислової співпраці СРСР та Італії. Перший крок на цьому шляху зробила італійська фірма Шатійон, що входила до концерну Монтекатіні-Едісон. Представники Шатійону у 1958 р. відвідали СРСР разом із представниками компанії ЕНІ. Шатійон цікавив продаж віскозного волокна для виробництва шин – що і було основною спеціалізацією компанії. В ході переговорів вдалося домовитися не тільки про постачання великої партії тканин до СРСР, а й про побудову підприємства з їх виробництва. Проект загалом оцінювався у 12-13 мільярдів лір. В 1961 р. завод був побудований у невеликому місті Балаково, розташованому на Волзі. Через два роки було побудоване ще одне підприємство за допомогою Шатійону, на цей раз у Світлогорську в Білорусі.

Ще одним партнером СРСР у сфері виробництва шин була фірма Піреллі. Л. Пьетромаркі, посол Італії до СРСР, добре знав президента фірми Альберто Піреллі. Тому Л. Пьетромаркі допомагав фірмі просуватися на радянський

ринок. В 1960 р. міністр закордонної торгівлі СРСР М. Патолічев відвідав підприємства Піреллі в Італії [63, р.299]. В результаті Піреллі були включені в контракт між ЕНІ та СРСР. Значну частину гуми, яку мала отримати радянська сторона в обмін на нафту, постачалася саме Піреллі. Як пише Б. Баньято, президент фірми не забув як слід віддячити посла Італії в СРСР [63, р.427]. В 1960 р. СРСР також окремо замовив у Піреллі велику партію електричних кабелів, які теж виготовлялися фірмою.

Подальша діяльність Піреллі у СРСР була пов'язана із проектом ФІАТ по побудові заводу в Тольятті. Частиною запуску сучасного виробництва легкових автомобілів в СРСР був запуск виробництва шин для них. В 1966 р. розпочалися переговори по будівництву підприємства для виготовлення шин у Балаково, де вже був завод, побудований за допомогою Шатійону. В 1968 р. була підписана угода, а в 1972 р. завод був побудований. На заводі постійно працювали італійські спеціалісти, про що свідчить публікація інтерв'ю з ними у газеті фірми. Італійці досить швидко пристосувалися до умов життя у невеликому радянському місті і навіть перейняли образ життя звичайних радянських робітників [27]. До речі, журналісти приїжджали з нагоди укладання нової угоди про постачання великої партії гуми з Італії для шин до автомобілів Жигулі. Це свідчить про те, що новопобудованого заводу у Балаково не вистачало.

В 1975 р. було заключено два великих контракти між Піреллі та СРСР на суму у 40 мільярдів лір. Перший контракт стосувався постачання спеціального обладнання для виробництва шин нового типу. Обладнання в основному постачалося на заводи, побудовані за участі Піреллі. Другий контракт стосувався побудови підприємства для виробництва шин великого розміру, перш за все, для КАМАЗів. Новий завод також будувався у Балаково і мав виробляти шини для 150 тис. КАМАЗів кожен рік. При підписанні контракту представники Піреллі запевнили журналістів, що завод стане «найбільш

сучасним заводом такого типу в Європі». Таким чином, завдяки Піреллі місто стало центром виробництва автомобільних шин в СРСР [30].

Нові угоди між Піреллі та СРСР укладалися постійно. Станом на 1989 р. більш ніж половина шин для автомобілів, що їздили по дорогам в СРСР, були вироблені на заводах, побудованих за участі Піреллі або працюючих на їх машинному обладнанні. Перелік міст, в яких були побудовані спільні підприємства, дуже великий: Балаково, Москва, Ярославль, Нижнекамск, Бобруйск, Жлобіно, Біла Церква, Волжській, Грозний, Слабуга, Чимкент. В 1989 р. була підписана низка нових контрактів, направлених на поглиблення співробітництва Піреллі і СРСР. Піреллі планувала залишатися головним партнером країна у сфері виробництва автомобільних шин [30].

Ще однією розвинутою сферою промислового співробітництва між СРСР та Італією була хімічна промисловість. Найбільшим партнером СРСР у цій сфері був концерн Монтекатіні-Едісон, або Монтедісон (фірми об'єдналися у 1966 р.). Фірма Монтекатіні входила до числа однієї з перших італійських фірм, що розпочали переговори з СРСР ще у 1958 р. Як і в випадку з ЕНІ, приводом до інтересу Монтекатіні стали плани по розвитку СРСР, озвучені М. Хрущовим на XXI з'їзді КПРС. Передбачалося значне зростання хімічної промисловості, і Монтекатіні, що мали гарні стосунки із ЕНІ, вдалося увійти у контракт між ЕНІ та СРСР 1960 р. Італійські фірми в цілому мали поставити товарів на 100 млн. доларів в обмін на нафту, і з них на долю Монтекатіні випала доставка на 15 млн. В тому ж 1960 р. Монтекатіні стала однією із фірм, яку відвідав під час свого візиту до Італії міністр закордонної торгівлі СРСР М. Патолічев.

Монтекатіні одразу зрозуміла, що СРСР більше всього зацікавлений у побудові підприємств на своїй території, і одразу заключила низку угод на побудову спільних підприємств. На початку 60-х були побудовані заводи в Стерлітамаці, Тамбові, Сумах, Гродно, які виробляли хімічні речовини, необхідні для інших підприємств (аміак, етилендіамін тощо), а також пестициди. Обєднавшись у 1966 р., Монтедісон стали вкладати все більший

капітал у побудову нових підприємств в СРСР. В кінці 60-х була побудована ціла низка підприємств, що виготовляли барвники. При цьому Монтедісон займався і експортом хімічних речовин, що виготовлялися на заводах концерну в Італії. Заводи в Італії неодноразово відвідувалися радянськими делегаціями, що дозволяло постійно збільшувати товарообіг Монтедісону на радянському ринку [26].

В 1973 р. товарообіг Монтедісону з СРСР складав 28 мільярдів лір, що складало 7% від загального товарообігу усіх італійських фірм з СРСР. Завдяки низці угод, укладених в 1973 р., ця цифра почала швидко зростати. Вже у 1978 р. доля Монтедісону у товарообігу з СРСР склала 20%, що зробило Монтедісон найбільшим партнером СРСР серед усіх італійських фірм. При цьому постійно продовжували будуватися спільні підприємства, що з'являлися у різних куточках СРСР: Саратов, Горлівка, Волгоград, Івано-Франківськ, Березнікі, Кемерово, Томськ, Тамбов, Джаван. В 1984 р. Монтедісон уклав з СРСР угоду про науково-технічну співпрацю, завдяки чому розпочалися спільні розробки нових хімічних речовин, а також нових видів пластмас. Зі своєї сторони, Монтедісон імпортував з СРСР нафту та хімічну сировину. До кінця існування СРСР Монтедісон залишався одним із головних партнерів у хімічній промисловості [26].

Також важливим партнером у хімічній промисловості була фірма СНІА Віскоза, що встановила контакти із СРСР ще у 1961 р., коли президент фірми Франко Марінотті зустрівся у Римі з послом СРСР до Італії С. Козиревим. Через деякий час Ф. Марінотті полетів до Москви, де підписав з Техмашімпортом серію угод про побудову нових підприємств на території СРСР. До 1975 р. СНІА взяла участь у побудові 20 підприємств, що переважно займалися виробництвом різних хімічних речовин, а також синтетичних тканин. У 1975 р. був підписаний особливо великий контракт на побудову нових підприємств у Києві та Барнаулі, що став особливо важливою віхою в історії компанії. Цікаво, що у 20-ті рр. Ф. Марінотті працював у СРСР як

працівник іншої текстильної фірми, тому добре розбирався у радянському ринку і завжди розглядав СРСР як важливого партнера [29].

СРСР на початку встановлення двосторонніх промислових відносин цікавився закупкою італійських кораблів. Традиційним партнером тут виступала генуезька фірма Ансальдо. Ще в 30-ті рр. СРСР, в короткий період примирення між СРСР та фашистською Італією, СРСР замовив декілька військових кораблів у Ансальдо. А після Другої світової війни частина військового флоту Італії відійшла до СРСР в рахунок репарацій. Починаючи з кінця 50-х рр., іноземні кораблі були потрібні вже не стільки для розбудови власного військового флоту, скільки для налагодження комерційних стосунків з іноземними державами. Італія, яка традиційно була суднобудівною державою, була найбільш очевидним партнером для замовлення нових кораблів.

Після війни, проте, суднобудівна промисловість в Італії знаходилася у кризі. Під час війни судноверфі були однією з головних мішень для бомбардувань з боку американців, і тому всі вони були знищені. Під час бомбардувань було знищено і практично увесь торгівельний флот. Усю суднобудівну промисловість треба було відбудовувати з нуля, і тому в кінці 50-х вона все ще знаходилася у малорозвиненому стані. Контракти з СРСР, а також контракти з іншими італійськими фірмами, зокрема з ЕНІ, на побудову нових кораблів дуже допомогли би відновленню і розвитку італійського суднобудівництва. І саме в цей важкий для індустрії момент фірма Ансальді, а також державне підприємство Фінкантьєрі розпочали переговори із СРСР за посередництвом посла Л. Пьєтромаркі.

Переговори італійських компаній із радянським відомством – Судоїмпорт – були непростими. Судоїмпорт хотів замовити партію з восьми танкерів, але ніяк не міг зійтися по ціні, а також по вантажопідйомності. Переговори для італійців ускладнювалися тим, що Судоїмпорт вів переговори одночасно із багатьма країнами: ФРН, Швецією, Японією, і умови, які вони пропонували, були кращими за італійські. Зрештою, угода Ансальдо та

Фінкантьєрі із Судоїмпортом була підписана 22 жовтня 1961 р. у Москві. Вона передбачала побудову шести танкерів, із вантажопідйомністю 48 тисяч тон кожен. Сума угоди в цілому оцінювалася в 48 мільйонів доларів. До кінця 1965 р. усі кораблі були побудовані. Один із танкерів був названий на честь Федіра Полетаєва, радянського солдата, що прийняв участь в італійському Русі спротиву. Інші були названі на честь відомих італійських вчених та митців, яких добре знали в СРСР: Леонардо да Вінчі, Джордано Бруно, Галілео Галілей, Джузеппе Верді, Рафаель [63, р. 421].

Про важливість радянсько-італійських економічних зв'язків свідчить статистика. Починаючи з 1960-х р., об'єми торгівлі між країнами тільки зростали. І це при тому, що італійська економіка в цей період була в значно більшій мірі орієнтована на європейський ринок, і постійно приймалися нові закони для спрощення товарообігу саме із західноєвропейськими країнами [42]. Станом на 1989 р., Італія була третім торговельним партнером СРСР серед капіталістичних країн, поступаючись лише ФРН та Фінляндії. Більшу частину експорту з Італії з СРСР складало обладнання для автомобільної та хімічної промисловості, а також хімічні продукти та фарбники. Італія, в свою чергу, була одним із основних імпортерів нафти, металу, а також сировини для хімічного виробництва [41].

Таким чином, країни підтримували одне одну у розвитку промисловості, яка була пріоритетом у розвитку і СРСР, і Італії. Як видно із історії співробітництва з різними фірмами, СРСР намагався не тільки закупати вироби італійської промисловості, а й будувати у себе сучасні заводи та фабрики за італійським зразком. Італійські же фірми, як правило, погоджувалися брати участь у проектуванні нових підприємств на території СРСР, хоча потенційно нові радянські підприємства могли би стати їх конкурентами. Також в Італії проходило стажування чимало радянських спеціалістів, а на підприємствах в СРСР нерідко працювали італійські спеціалісти. Таким чином, промисловість



обох країн дещо уніфікувалася, що створювало умови для створення повноцінного спільного ринку між країнами у майбутньому.

Втрата радянського ринку через розпад СРСР боляче вдарила по всій італійській індустрії, яка і без того переживала кризу в 90-ті р. Найбільші державні промислові підприємства, такі, як ЕНІ або Фінкантьєрі, були приватизовані. Чимало італійських підприємств збанкрутіли, були продані іноземним інвесторам, як ФІАТ чи Монтедісон, або взагалі припинили своє існування. Італія дуже швидко втратила вигляд розвиненої індустріальної країни, якою вона була, починаючи з 50-х р [66, р.257-258]. Залишки індустрії зараз тримаються в країні багато в чому завдяки іноземним інвесторам. В цьому доля італійської промисловості схожа з долею промисловості пострадянських країн, хоча наслідки для Італії були не настільки катастрофічними. Цей процес показує, що радянський ринок для Італії був необхідним.

Приклад Італії та СРСР показує, що налагодити співпрацю у промисловому секторі можна дуже швидко, і навіть не маючи особливо сприятливих умов у вигляді прозорості ринку. В кінці 50-х р. керівники італійських компаній ще напівлегально приїздили до СРСР, і вели переговори в основному не самостійно, а через посередника – П. Саворетті і його компанію Новасідер. Вже в перші роки в найбільш розвинених промислових регіонах почали з'являтися перші спільні підприємства. А в 1966 р. вже було відомо про намір побудувати найбільший автомобільний завод у Європі в Тольятті. За пару десятиліть підприємства, побудовані за участі італійських фірм, з'явилися у різних радянських республіках, і не тільки у великих, а й в середніх за розміром містах. Саме італійським підприємцям належить пальма першості у налагодженні міждержавних стосунків з СРСР. Вони діяли швидко, рішуче, і не боялися ризикувати, на відміну від політиків. Тому італійським фірмам вдалося залишити свій слід в історії Холодної війни, як посередникам між країнами з протилежних ідеологічних таборів.



## ВИСНОВКИ

Проблема радянсько-італійського промислового співробітництва потребує залучення нових джерел, що зазвичай залишались поза увагою дослідників при вивченні сучасної історії СРСР та Італії. Документи з архівів ЕНІ, опубліковані джерела із зовнішньої політики, матеріали преси, мемуари дозволили охопити тему в цілому та показати механізм взаємодії італійських підприємців з СРСР, а також зі своєю владою. Вдалося підтвердити висунуту ідею, що встановлення промислових зв'язків передувало нормалізації політичних відносин між країнами. До таких самих висновків приходять поки ще нечисленні дослідження з даної теми. Найбільш досліджена тема радянсько-італійського промислового співробітництва в італійській історіографії, в той час як в пострадянських країнах дане питання практично не досліджувалося, і в основному лише згадувалося у більш загальних дослідженнях з історії Італії. Більшість досліджень з'явилися в останні 20 р., чимала частка яких припадає на останні 5 р., що говорить про актуальність теми в науковому середовищі. В цілому тема ще потребує подальшого вивчення.

Індустріалізація була пріоритетом розвитку СРСР в усі роки його існування. Це було логічно з огляду на політичну історію партії більшовиків. Із самого початку більшовики були партією, що спиралася саме на промислових робітників, що знайшло своє відображення у гаслі диктатури пролетаріату. Модний в XIX столітті марксизм стверджував, що пролетаріат наразі є найбільш прогресивним з точки зору суспільних відносин класом. Відповідно, комуністична партія, яку підтримував найбільш прогресивний клас, мала збільшувати чисельність свого електорату за допомогою збільшення кількості заводів та їх робітників. Вже після створення СРСР та встановлення однопартійної системи політична програма перейшла в економічну програму розвитку країни, оскільки комуністична партія вже не мала боротися за владу із іншими політичними силами.

Тлумачення найбільш прогресивного класу змінилося з політичного на економічне. Тепер пролетаріат за допомогою продуктів своєї праці мав підвищити рівень життя суспільства, йти в авангарді боротьби за досягнення кращих економічних показників. Саме пролетаріат мав привести СРСР до комуністичного суспільства. З приходом до влади М. Хрущова з'явилася нова ціль, яка поступово витіснила стару – наздогнати та перегнати капіталістичні країни, перш за все, США. З цим і був пов'язаний новий виток індустріалізації, що розпочався в 50-ті рр. ХХ ст. В умовах протистояння двох ідеологічних систем в Холодній війні для СРСР було необхідно зробити свою країну привабливою в очах іноземців. Процес деколонізації, завдяки якому з'явилося чимало нових країн, змусив СРСР та США боротися за вплив у цих країнах, оскільки ніхто не хотів допустити надмірного зростання впливу ворога.

В ході проведення нового етапу індустріалізації з'ясувалося, що він не може бути здійсненим без допомоги закордонних фірм. В цьому можна провести паралелі з індустріалізацією 20-х-30-х рр., коли СРСР також довелося залучати іноземні компанії, в основному американські, до будівництва сучасних заводів. При цьому гроші для будівництва заводів, а це часто були найбільші або одні із найбільших заводів у світі, фактично реквізувалися у населення різними способами. Це були і продовольчі реквізиції для продажу хлібу за кордон, і викуп за безцінок коштовностей у населення, і продаж предметів мистецтва за кордон. За допомогою таких радикальних методів вдавалося знайти гроші для проведення безпрецедентної за масштабами індустріалізації.

Після смерті Й. Сталіна у 1953 р. СРСР став більш гуманною державою. Це був процес, характерний для всього світу і для Європи зокрема. Держава стала шукати нові способи заробити грошей для проведення нового етапу індустріалізації. Новим джерелом фінансування індустріалізації стала нафта, значні родовища якої були відкриті незабаром після війни. Одночасно з цим нафта була необхідним джерелом палива у сучасному світі, а також матеріалом

для виготовлення пластмаси і інших нових матеріалів. Важливість нафти для сучасного суспільства неможливо переоцінити. Ретроспективно аналізуючи економічні процеси, що відбувалися в світі після Другої світової війни, неминуче приходиш до висновку, що нафта була найбільш необхідним товаром, який СРСР міг запропонувати капіталістичному світу.

Не виглядає випадковістю вибір Італії в якості одного з основних партнерів СРСР у капіталістичному світі. До цього підводить ціла низка причин. По-перше – відсутність приводів для історичної неприязні між народами. Італія та Російська імперія ніколи не мали спільних кордонів, ніколи не воювали між собою за території. Що стосується періоду СРСР, то участь Італії в боях на території СРСР була обмеженою. 200-тисячний корпус АРМІР був погано підготовлений до війни і майже не відзначився у боях. Італійські солдати, за свідченнями очевидців, не вели себе особливо жорстоко по відношенню до мирного населення. В самій же Італії до влади прийшли антифашистські політичні сили, які вбачали у відправці солдат так далеко безглузду та невиправдану з військової точки зору дію. Тому протистояння під час війни не стало важливою частиною історичної пам'яті народів.

По-друге, серед усіх країн Західної Європи Італія була найбільш схожою на СРСР. В економіці Італії значний відсоток промислових підприємств, особливо у важкій промисловості, а також інфраструктура належали державі, точніше, державним монополіям. Постійна індустріалізація була одним із пріоритетів розвитку Італії. Це знаходило відображення у політичній структурі Італії. В Італії діяла найбільш популярна Компартія у капіталістичному світі. Близькою до неї була Соціалістична партія, і разом ці дві партії значно впливали на політичний ландшафт країни. А багаторічний лідер італійських комуністів П. Тольятті чимало років прожив у СРСР і особисто був знайомий з лідерами країни. Таким чином, існували політичні можливості для зближення, хоча Італія і була членом НАТО.

По-третє, з 1950 р. італійська економіка розвивалася надзвичайно швидкими темпами. З 1953 по 1968 р. об'єм промислової продукції виріс в 3 рази. Темпи зростання промисловості складали 8-9% в рік, а в період з 1960 по 1963 р. – більше 10% в рік. Це були найвищі темпи зростання промисловості у Європі, і другі в світі, після Японії. Тому у економістів були всі підстави говорити про італійське економічне диво [История Италии Дорофеев с.315]. При цьому Італія практично не мала власних родовищ палива. Тому Італія мала шукати шляхи для забезпечення все більшою і більшою кількістю палива власну економіку.

Найбільш гостро зрозумів цю потребу президент державної енергетичної компанії ЕНІ Е. Маттеї. Саме він виступив ініціатором зближення з СРСР хоча б у економічній сфері. Як неординарна особистість, він мав добре розвинену інтуїцію і не боявся йти на ризик. Е. Маттеї розпочав таємні переговори з СРСР про імпорт великої партії нафти, які завершилися успіхом – 11 жовтня 1960 р. був підписаний контракт, що став важливою подією світового масштабу. Цей контракт став приводом для створення ОПЕК – потужної міжнародної організації, що значно вплинула на всесвітню історію ХХ сторіччя. Для СРСР контракт став значною подією не тільки економічного, а й політичного значення – країна відмовлялася від наміру будувати повністю автономну економіку і включала свою економіку у загальносвітовий ринок, хоча і в обмеженому масштабі, і поки тільки нафтовій галузі.

Одразу за ЕНІ до СРСР з пропозиціями співпраці звернулася велика кількість інших італійських фірм. Їх мотиви були зрозумілі з економічної точки зору. Якраз в кінці 50-х рр. в Західній Європі було підписано декілька важливих економічних угод, що почали формувати спільний загальноєвропейський ринок. Італія із самого початку приймала активну участь у формуванні європейського ринку. Проте Італія із самого початку знаходилася дещо на периферії цього процесу, оскільки європейський ринок формувався, в першу чергу, навколо ФРН та Франції. Італійські фірми не завжди могли конкурувати

з німецькими та французькими фірмами, тому вони шукали для себе нові ринки збуту, одним з яких виявився СРСР.

Символом нового етапу індустріалізації, направленою на покращення рівня життя кожного громадянина СРСР, а також радянсько-італійської дружби стала побудова заводу ВАЗ в місті, перейменованому на честь італійського комуніста – Тольятті. У побудові автомобільного заводу значну участь взяла італійська фірма ФІАТ. Інженери фірми ФІАТ брали участь у проектуванні заводу, постачали обладнання для його запуску, а італійський Експортний банк разом із ФІАТ в значній мірі фінансували проект, що був одним із найбільш масштабних у світі на той момент. Перші легкові автомобілі, що випускалися заводом, були саме італійськими моделями ФІАТ. Ця фірма внесла значний внесок у розвиток радянської автомобільної промисловості.

Історія радянсько-італійських відносин дозволяє зробити спостереження, що у відносинах між країнами можливо розділити економічну та політичну сферу відносин. Саме такого принципу Італія дотримувалася із самого початку і ніколи не ставила його під сумнів. Значний торговельний оборот між СРСР та Італією не призвів до суттєвих змін в зовнішній політиці Італії. Уряд Італії увесь цей час не декларував бажання вийти із НАТО, стати нейтральною або союзною до СРСР державою. Тому промислова співпраця СРСР та Італії є темою переважно економічної, а не політичної історії.

## СПИСОК ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

### ДЖЕРЕЛА

#### *Архівні джерела*

1. Archivio storico ENI. Busta 4 (Consigliere economico. URSS e altri). Fascicolo 4883. Numero della Pravda dell'anno 1958. 10 fogli.
2. Archivio storico ENI. Busta 36 (Viaggio Urss e Cina 14- 26 dicembre 1958). Fascicolo 312. Promemoria per l'ing. Mattei. Questioni da trattare con il Sig. Salimowsky. 4 fogli.
3. Archivio storico ENI. Busta 36 (Viaggio Urss e Cina 14- 26 dicembre 1958). Fascicolo 312. Relazione al Dott. Cefis: colloqui a Mosca del 24 luglio 1959. 7 fogli.
4. Archivio storico ENI. Busta 264 (Russia). Fascicolo 482E. Gasdotti nell'URSS. 1 foglio.
5. Archivio storico ENI. Busta 264 (Russia). Fascicolo 482E. L'importazione di gas naturale in Italia. 30 fogli.

#### *Опубліковані джерела із зовнішньої політики*

6. СССР – Италия. Страницы истории, 1917-1984: Док. и материалы / М-во иностр. дел СССР, М-во иностр. дел Италии. Москва: Политиздат, 1985. 293 с.
7. 1974. Tesi e documenti sulla politica italiana estera. / Ministero degli affari esteri. Roma, 1975. 484 p. URL:  
<http://www.farnesina.ipzs.it/images/biblioteca/testi/1974%20Testi%20e%20Documenti%20sulla%20politica%20estera%20dell'Italia.pdf> (Дата звернення 02.05.2020).



8. The FIAT-Soviet Auto Plant and Communist Economic Reforms / CIA. Washington: 1967. 101 p. URL: <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP69B00369R000100240109-9.pdf> (Дата звернення 03.10. 2020).
9. Foreign Relations of United States, 1958-1960, Foreign Economic Policy, Volume IV / ed. Glenn W. LaFantasie. Washington: 1972. 350 d. URL: <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1958-60v04> (Дата звернення 04.04. 2020).
10. Foreign Relations of the United States, 1964–1968, Volume XII, Western Europe / ed. James E. Miller. Washington: 2001. 349 d. URL: <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v12> (Дата звернення 03.10. 2020).
11. Foreign Relations of United States, 1981-1988, Volume III, Soviet Union, January 1981 – January 1983 / Adam M. Howard. Washington: 2016. 260 d. URL: <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1981-88v03> (Дата звернення 07.04. 2020).

### *Преса*

12. Выставка в Генуе открыта! // Правда. 22.03.1964. №82 (16668).
13. Новое крупное советско-итальянское торговое соглашение. // Правда. 12.10.1960. № 286 (15410).
14. Ноткин Д.. Перестройка топливного баланса // Плановое хозяйство. 1959. № 1. С. 42-53.
15. Пусть развиваются добрые отношения между СССР и Италией. // Правда. 22.03.1964. №82 (16668).
16. Развивать экономические связи. Вчера в Москве открылась итальянская выставка. // Правда. 29.05.1962. №149 (16005).
17. Accordo Pirelli – URSS // Fatti e notizie. 1972. N.10. URL: <https://www.fondazionepirelli.org/archivio->

- [storico/fattienotiziepirellibookreader/pubblicazioni-e-riviste/FattieNotiziePirelli/1972\\_10\\_FATTI\\_E\\_NOTIZIE.html#page/2/mode/2up](http://storico/fattienotiziepirellibookreader/pubblicazioni-e-riviste/FattieNotiziePirelli/1972_10_FATTI_E_NOTIZIE.html#page/2/mode/2up). (Дата звернення 12.10. 2020).
18. Accordo tecnico scientifico URSS – ENI siglato a Mosca // Unità. 05.05.1981. URL: [https://archivio.unita.news/assets/main/1981/05/05/page\\_016.pdf](https://archivio.unita.news/assets/main/1981/05/05/page_016.pdf) (Дата звернення 28.04. 2020).
19. Come si lavora insieme // ECOS. 1991. № 216-217. P. 8-14. URL: [https://archiviostorico.eni.com/aseni/bookreader/books/ECOS\\_1991\\_216-217.html?r=ecos#n](https://archiviostorico.eni.com/aseni/bookreader/books/ECOS_1991_216-217.html?r=ecos#n) (Дата звернення 05.09. 2020).
20. Costituita la camera di commercio Italia – URSS // Unità. 09.04. 1964. URL: [https://archivio.unita.news/assets/main/1964/04/09/page\\_002.pdf](https://archivio.unita.news/assets/main/1964/04/09/page_002.pdf) (Дата звернення 08.09.2020).
21. Definito tutto l'accordo tra l'URSS e la FIAT // Unità. 21.08.1966. URL: [https://archivio.unita.news/assets/main/1966/08/17/page\\_001.pdf](https://archivio.unita.news/assets/main/1966/08/17/page_001.pdf) (Дата звернення 02.11. 2020).
22. Il piano petrolifero. // ECOS. 1974. № 13-14. P. 54-69. URL: [https://archiviostorico.eni.com/aseni/bookreader/books/ECOS\\_1974\\_013-014.html?r=gatto\\_ecos#n](https://archiviostorico.eni.com/aseni/bookreader/books/ECOS_1974_013-014.html?r=gatto_ecos#n) (Дата звернення 05.05. 2020).
23. Italy Oil Deal With Soviet Weakens Her Ties to West // New York Times. 11.11.1960.
24. Kuklis A. The Mineral Industry of Italy. // Mineral Yearbook. 1974. P. 493-518. URL: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=osu.32435067621748&view=1up&seq=11> (Дата звернення 20.04. 2020).
25. Lo sviluppo dei rapporti ENI-URSS // ECOS. 1983. №. 124-125. P. 8-9. URL: [https://archiviostorico.eni.com/aseni/bookreader/books/ECOS\\_1983\\_124-125.html?r=gatto\\_ecos#n](https://archiviostorico.eni.com/aseni/bookreader/books/ECOS_1983_124-125.html?r=gatto_ecos#n) (Дата звернення 07.05. 2020).

26. Montedison story da ieri a domani // Unità. 03.07.1989. URL: [https://archivio.unita.news/assets/main/1989/07/03/page\\_023.pdf](https://archivio.unita.news/assets/main/1989/07/03/page_023.pdf) (Дата звернення 16.11. 2020).
27. Pneumatici all' URSS. // Fatti e notizie. 1973. N.3. URL: [https://www.fondazionepirelli.org/archivio-storico/fattienotiziepirellibookreader/pubblicazioni-e-riviste/FattieNotiziePirelli/1973\\_03\\_FATTI\\_E\\_NOTIZIE.html?q=urss%20pirelli&start=6&lang=it#page/5/mode/1up](https://www.fondazionepirelli.org/archivio-storico/fattienotiziepirellibookreader/pubblicazioni-e-riviste/FattieNotiziePirelli/1973_03_FATTI_E_NOTIZIE.html?q=urss%20pirelli&start=6&lang=it#page/5/mode/1up) (Дата звернення 12.10. 2020).
28. Radiografia di un patto // ECOS. 1990. №. 198-199. P. 12-13. URL: [https://archiviostorico.eni.com/aseni/bookreader/books/ECOS\\_1990\\_198-199.html?r=ecos#n](https://archiviostorico.eni.com/aseni/bookreader/books/ECOS_1990_198-199.html?r=ecos#n) (Дата звернення 05.05. 2020).
29. Tra la Snia Viscosa e l'Unione Sovietica una collaborazione economica esemplare // Unità. 23.01.1976. URL: [https://archivio.unita.news/assets/main/1976/01/23/page\\_012.pdf](https://archivio.unita.news/assets/main/1976/01/23/page_012.pdf) (Дата звернення 06.11. 2020).
30. Trent' anni di collaborazione // Pirelli. Rivista di informazione e di tecnica. 1989. N. 9. URL: [https://www.fondazionepirelli.org/archivio-storico/fattienotiziepirellibookreader/pubblicazioni-e-riviste/FattieNotiziePirelli/1989\\_09\\_FATTI\\_E\\_NOTIZIE.html#page/4/mode/2up](https://www.fondazionepirelli.org/archivio-storico/fattienotiziepirellibookreader/pubblicazioni-e-riviste/FattieNotiziePirelli/1989_09_FATTI_E_NOTIZIE.html#page/4/mode/2up) (Дата звернення 12.10. 2020).

### *Мемуари*

31. Андреотти Дж. СССР, увиденный вблизи. / Перевод под ред. И. Б. Левина. Москва: Прогресс, 1989. 392 с.
32. Гайдар Е.Т. Гибель империи: уроки для современной России. Москва, 2006. 251 с.
33. Громыко А.А. Памятное. Книга вторая. Москва: Политиздат, 1990. 559 с., ил.

34. Хрущев Н.С. Воспоминания. Избранные фрагменты. Москва: Вагриус, 1997. 514 с.
35. I diari di Luca Pietromarchi. Ambasciatore italiano a Mosca (1958-1961). / A cura di V. Bagnato. Firenze: 2002. URL: <http://www.byterfly.eu/islandora/object/librib:228177#mode/2up> (Дата звернення 15.04. 2020).

### *Статистика*

36. Внешняя торговля СССР за 1970 год / М-во внешней торговли СССР, Гл. план.-экон. упр. Москва, 1971. 325 с.
37. Внешняя торговля СССР за 1975 год / М-во внешней торговли СССР, Гл. план.-экон. упр. Москва, 1976. 312 с.
38. Внешняя торговля СССР за 1980 год / М-во внешней торговли СССР, Гл. план.-экон. упр. Москва, 1981. 340 с.
39. Внешняя торговля СССР за 1984 год / М-во внешней торговли СССР, Гл. план.-экон. упр. Москва, 1985. 352 с.
40. Внешняя торговля СССР за 1986 год / М-во внешней торговли СССР, Гл. план.-экон. упр. Москва, 1987. 368 с.
41. Внешние экономические связи СССР в 1989 г. / М-во внешних экономических связей СССР, Госкомстат СССР. Москва, 1990. 302 с.
42. La ricostruzione storica delle statistiche del commercio con l'estero per gli anni 1970-1990. / Istat. Roma: 2005. 44 p. URL: [https://www.istat.it/it/files//2018/07/2006\\_6-1.pdf](https://www.istat.it/it/files//2018/07/2006_6-1.pdf) (Дата звернення 24.09. 2020).

### **ЛІТЕРАТУРА**

43. Бенси Дж. Итальянец, открывший перед СССР двери в Европу. // Независимая газета. 29.10.2012. URL: [http://www.ng.ru/courier/2012-10-29/10\\_mattei.html](http://www.ng.ru/courier/2012-10-29/10_mattei.html) (Дата звернення 10.03.2020).
44. Булимов В., Невлер В. СССР – Италия. Развитие дружеских связей двух народов. Москва: Знание, 1964. 34 с.
45. Ванин А. Советско-итальянские отношения: проблемы, тенденции, перспективы. Москва: Международные отношения, 1982. 184 с.
46. Гиголаев Г.Е. От конфронтации к сотрудничеству. Италия во внешней политике Советского Союза: автореф. дисс.... кандидата ист. наук.: 07.00.03; Институт всеобщей истории РАН.
47. Григорьева И.В. Италия в XX веке. Москва: Дрофа, 2006. 256 с., ил.
48. Джусти М.Т. Итальянские военнопленные в СССР, 1941-1954 / Под ред. М. Талалай; Пер. с итал. М. Талалай. Санкт-Петербург: Алетейя, 2010. 271 с.
49. Журавлев С.В., Резина М.Р., Пихоя Р.Г., Соколов А.К. АВТОВАЗ между прошлым и будущим. История Волжского автомобильного завода. 1966-2005 гг. Москва: Изд-во РАГС, 2006. 720 с., ил.
50. История Италии в 3-х томах. Том 3. / Отв. ред. С. И. Дорофеев. Москва: Наука, 1971. 545 с.
51. Комолова Н.П. Движение Сопротивления и политическая борьба в Италии. 1943-1947 гг. Москва: Наука, 1972. 444 с.
52. Комолова Н.П. Идеи и программы партий итальянского Сопротивления. // Проблемы итальянской истории. Москва: Наука, 1972. С. 236-262.
53. Комолова Н.П. Новейшая история Италии. Москва: Просвещение, 1970. 319 с., ил.
54. Комолова Н.П., Филатов Г.С. Пальмиро Тольятти: очерк жизни и деятельности. Москва: Политиздат, 1983. 222 с., ил.
55. Комолова Н.П. Политическая борьба в период правительства Парри // Проблемы итальянской истории. Москва: Наука, 1987. С. 38-59.

56. Лисовский Ю.П. Италия от фашизма к демократии: Трудные пути послевоенной перестройки. Москва: Наука, 1990. 286 с.
57. Лисовский Ю. П., Любин В.П. Политическая культура Италии // Политическая культура современности. Москва: ИНИОН РАН, 1996. 64 с.
58. Салаконе А. 40 лет вместе. История сотрудничества Газпрома и ЭНИ. // Связанные энергией. 40 лет сотрудничества «Газпрома» и Eni по пути следования природного газа. Москва, 2009. С.12-22. URL: <https://www.gazprom.ru/f/posts/23/131435/eni-gazprom.pdf> (Дата звернення 23.04.2020).
59. Салаконе А. Энергетическая политика СССР как фактор влияния на Италию в 60-х годах. // Современная Европа. 2018. №6. С.123-131. URL: <http://www.sov-europe.ru/2018/6-2018/13.pdf> (Дата звернення 10.04.2020).
60. Самофатов М. Енріко Маттеї і середземноморська політика Італії (50-ті – 60-ті рр. ХХ ст.). // Одіссос. Актуальні проблеми всесвітньої історії. Матеріали VII всеукраїнської конференції «Одеські читання – 2020». Одеса, 2020. С. 116-120.
61. Самофатов М. Європейська політика Італії в 50-60-ті рр. ХХ ст. // Матеріали 76-ї звітної студентської наукової конференції ОНУ імені І.І. Мечникова. Одеса, 2020. С. 87-92.
62. Bagnato V. L'Italia e la guerra d'Algeria : il governo, i partiti, le forze sociali e l'Eni di Mattei // Enrico Mattei e l'Algeria durante la Guerra di Liberazione Nazionale. Algeri, 2010. P.23-40. URL: [https://baldi.diplomacy.edu/diplo/texts/cantini\\_Mattei\\_IT.pdf](https://baldi.diplomacy.edu/diplo/texts/cantini_Mattei_IT.pdf) (Дата звернення 08.09. 2020).
63. Bagnato V. Prove di Ostpolitik. Politica ed economia nella strategia italiana verso l'Unione Sovietica. 1958-1963. Firenze: Leo S. Olschki editore, 2003. 634 p. URL: <http://www.byterfly.eu/islandora/object/librib%3A229185#mode/2up>. (Дата звернення: 18.04.2020).

64. Cantoni R. Breach of faith? Italian-Soviet Cold War Trading and ENI's International "Oil Scandal". // *Quaestio Rossica*. 2015. URL: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01264554/document> (Дата звернення 13.03.2020).
65. Castronovo V. Fiat 1899-1999. Un secolo di storia italiana. Milano: Rizzoli, 1999. 2096 p.
66. Colarizi S. Storia politica della Repubblica. 1943-2006. Partiti, movimenti e istituzioni. Ed. Laterza, 2007. 314 p.
67. Cold War Energy. A Transnational History of Soviet Oil and Gas. / ed. J. Perovic. Palgrave Macmillan, 2017. 425 p.
68. Dechert Ch. Ente Nazionali Idrocarburi: A State Corporation in a Mixed Economy. // *Administrative Science Quarterly*. Vol. 7. No. 3 (Dec., 1962). P. 322-348. URL: <https://www.jstor.org/stable/2390946?seq=1> (Дата звернення 18.01.2019).
69. Fava V. Between Business Interests and Ideological Marketing. The USSR and the Cold War in Fiat Corporate Strategy, 1957-1972. // *Journal of Cold War Studies*. Vol. 20. No. 4. P. 26-64. URL: [https://www.mitpressjournals.org/doi/full/10.1162/jcws\\_a\\_00822](https://www.mitpressjournals.org/doi/full/10.1162/jcws_a_00822) (Дата звернення 23.10. 2020).
70. Fava V. La Fiat e la AutoVAZ di Togliatti. Alla ricerca del fordismo perduto. // *Storicamente*. 2013. Vol. 9. URL: <https://storicamente.org/fava> (Дата звернення 14.10.2020).
71. Frankel P. Mattei: Oil and Power Politics. London: Faber, 1966. 190 p.
72. Ginsborg P. Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi. [Traduzione di M. Flores e S. Perini]. Torino: ed. Einaudi, 1989. 622 p.
73. Mammarella G. L'Italia contemporanea. 1943-2011. Ed. Il Mulino, 2012. 683 p.
74. Maugeri L. L'arma del petrolio. Questione petrolifera globale, guerra fredda e politica italiana nella vicenda di Enrico Mattei. Firenze, 1994. 340 p.

75. Perrone N. Enrico Mattei. Bologna: Il Mulino, 2001. 166 p.
76. Pons S. Stalin, Togliatti, and the Origins of the Cold War in Europe. // Journal of Cold War studies. 2001. V. 3. № 2. Pp. 3-27. URL: <http://www.people.fas.harvard.edu/~hpcws/3.2pons.pdf> (Дата звернення: 18.04.2020).
77. Salacone A. L'Unione Sovietica e l'Italia del centro-sinistra (1958-1968): tesi di dottorato; Università Rome Tre. Roma, 2009. 414 p. URL: <https://arcadia.sba.uniroma3.it/handle/2307/458> (Дата звернення 07.06. 2020).
78. Samofatov M. Enrico Mattei – great Italian entrepreneur // Полілог: збірник статей молодих науковців з історії, філософії, культурології. Вип. 7. Одеса, 2020. С.94-99.
79. Suffia I. Oil Transportation: ENI's fleet, Italian ports and Pipelines (1950s-1970s) // Journal of Business and Social Science Review. July 2020. Vol. 1. No. 7. P. 46-68. URL: <https://jbssrnet.com/wp-content/uploads/2020/08/5.pdf> (Дата звернення 05.11. 2020).
80. Yergin D. The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power. Simon&Schuster, 1991. 912 p.