

Федулов Сергей Валентинович

**СОВЕТСКО-ФРАНЦУЗСКОЕ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ
СУДОСТРОЕНИЯ И ВООРУЖЕНИЯ В 1930-Е ГОДЫ**

В статье на основе архивных источников раскрыты направления военно-технического сотрудничества СССР и Франции в области военного судостроения и вооружения в 1930-1940-е гг. Срыв французскими фирмами "Шантье де Франс" и "Фив-Лилль" переговоров с представителями Советского Союза по получению технической помощи в строительстве лидера-эсминца "Фантаск" для СССР, реквизиция Военным министерством Франции отдельных видов советских военных заказов у французских фирм свидетельствовали о негативном отношении к данному сотрудничеству правительства Франции.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/3-1/46.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2014. № 3 (41): в 2-х ч. Ч. I. С. 170-174. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/3-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

Посредничество как явление экономической жизни также возникло еще в раннюю эпоху развития человечества, так как необходимость в установлении экономических отношений через третьих лиц появилась уже при первобытно-общинном строе. Любой товарный оборот на каком-либо историческом этапе невозможен без участия в нем лиц, способствующих налаживанию экономических связей между производителями товаров и услуг, между ними и потребителями. Посредники являются неотъемлемой частью рынка и необходимым условием поступательного развития самого общества.

Список литературы

1. Бонналь Н. Французские судебные учреждения. М.: Посольство Франции в России, 2003. С. 41-53.
2. Волков А. Ф. Торговые третейские суды: историко-догматическое исследование. СПб., 1913. 213 с.
3. Гусаков А. Г. Конспект лекций по торговому праву. СПб., 1912. Ч. 2. 325 с.
4. Егоров А. В. Понятие посредничества в гражданском праве: дисс. ... к.ю.н. М., 2002. 196 с.
5. Зер Х. Восстановительное правосудие: новый взгляд на преступление и наказание / пер. с англ.; общ. ред. Л. М. Карнозовой. М.: МОО Центр «Судебно-правовая реформа», 1998. 153 с.
6. Карпенюк О. С. Правовое регулирование посредничества при разрешении внешнеэкономических споров: дисс. ... к.ю.н. М., 2008. 216 с.
7. Массон В. М. Развитие обмена и торговли в древних обществах. М., 1974. 152 с.
8. Сулейменов М. К. Хозяйственно-посреднические договоры услуг // Советское государство и право. 1973. № 3. С. 49-57.
9. Энгельс Ф. Происхождение семьи, частной собственности и государства // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. Киев: Политиздат, 1977. Т. 21. 272 с.

HISTORICAL-THEORETICAL BASES OF MEDIATION AS GENERAL-LEGAL INSTITUTION

Fastova Marina Andreevna, Ph. D. in Law
Astrakhan State Technical University
romanenkoma82@mail.ru

The article reveals the historical and theoretical-legal bases of mediation as a quite wide and multi-aspect category. The purpose of the article is the analysis of mediation development study in its historical perspective starting from the ancient world and ending with modernity, thus historical tendencies are revealed, which are still topical in modern theory and practice of mediation. The idea that this knowledge will help us realize and present today's theoretical model of mediation through the reconsideration of the past is substantiated.

Key words and phrases: mediation; law; economics; conflict; arbitration; market; negotiations; intermediate court.

УДК 94(470)

Исторические науки и археология

В статье на основе архивных источников раскрыты направления военно-технического сотрудничества СССР и Франции в области военного судостроения и вооружения в 1930-1940-е гг. Срыв французскими фирмами «Шантье де Франц» и «Фив-Лилль» переговоров с представителями Советского Союза по получению технической помощи в строительстве лидера-эсминеца «Фантаск» для СССР, реквизиция Военным министерством Франции отдельных видов советских военных заказов у французских фирм свидетельствовали о негативном отношении к данному сотрудничеству правительства Франции.

Ключевые слова и фразы: договор; фирма «Фив-Лилль»; фирма «Шантье де Франц»; фирма «Готчкис»; лидер эсминец «Фантаск»; Управление Военно-морских сил; эскортёр; военно-техническое сотрудничество; техническая помощь; судостроительный завод; верфь; подводная лодка; зенитная артиллерия.

Федулов Сергей Валентинович, к.и.н., доцент

Военно-космическая академия имени А. Ф. Можайского, г. Санкт-Петербург
serg.val.fed.661000@yandex.ru

**СОВЕТСКО-ФРАНЦУЗСКОЕ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
В ОБЛАСТИ СУДОСТРОЕНИЯ И ВООРУЖЕНИЯ В 1930-Е ГОДЫ[©]**

Реализуя программу военного судостроения, Советское правительство столкнулось с проблемой проектирования и строительства подводных лодок и легких надводных кораблей. С целью решения данной проблемы руководство страны решило прибегнуть к помощи других экономически развитых государств. Одним из них стала Франция.

3 января 1934 года Народный комиссар по военным и морским делам (НКВМД) К. Е. Ворошилов, выполняя решение правительства, направил во Францию комиссию в составе председателя – Начальника Управления кораблестроения Управления Военно-морских сил (УВМС) РККА А. К. Сивков и членов комиссии Н. В. Аляксинский, М. А. Рудницкий [1, д. 50, л. 1]. Целью работы комиссии являлось ознакомление с состоянием французской военно-морской техники и промышленности для определения возможности и условий привлечения французской технической помощи при постройке кораблей Военно-морских сил (ВМС) РККА, а также условиями покупки во Франции ряда образцов механизмов, оружия, оптики, средств связи. Комиссии ставилась задача осмотреть следующие объекты: новейшие подводные лодки французского флота, обратив особое внимание на подводные лодки большого тоннажа типа «Агоста» и среднего тоннажа типа «Орион» и «Перль»; лидеры-эсминцы типа «Фантаск», эсминцы, эскортёры типа «Байонез» и крейсера последней постройки; торпедные катера; образцы новейших морских орудий, в частности, зенитные – 100-мм, 75-мм, и 30-мм; бронебойные, фугасные, осветительные, ныряющие снаряды; торпеды и мины, обратив особое внимание на радиоуправляемые и воздушные торпеды, а также мины против подводных лодок; герметические тройные и двойные торпедные аппараты для подводных лодок; приборы связи для подводных лодок в подводном положении [Там же].

В ходе работы во Франции, членами комиссии были осмотрены следующие объекты [Там же, л. 2-3]: главные машиностроительные и судостроительные заводы, в частности, заводы занимающиеся постройкой турбин («Рато»), дизелей и вспомогательных механизмов; заводы, изготавливающие аккумуляторы и длинные перископы для подводных лодок; заводы, производящие среднюю и зенитную морскую артиллерию и снаряды; торпедные и минные заводы; опытовый (для испытательных опытов моделей кораблей) судостроительный бассейн.

Комиссии предписывалось, что в случае удовлетворительной оценки возможностей французской военно-морской промышленности им надлежит затребовать от соответствующих французских фирм: «1. Условия получения технической помощи по проектированию лидеров-эсминцев и технические данные.

2. Условия покупки отдельных образцов морской техники и вооружения (аккумуляторов и электромоторов для подводных лодок; длинных (более 10 метров) перископов для подводных лодок; легких моторов (800-1000 л/с) для торпедных катеров; специальных торпедных аппаратов для подводных лодок; зенитных систем, в частности, 37-мм автоматов; торпед и мин; средств связи; отдельных корабельных механизмов и устройств, главных турбин и котлов, дизелей, турбовентиляторов, турбонасосов, турбогенераторов)» [Там же].

19 января 1934 года НКВМД К. Е. Ворошилов в своем письме дополнительно инструктировал председателя комиссии А. К. Сивкова о порядке ведения переговоров: «В очень любезной форме дайте французам понять, что от широты их показов будет, естественно, зависеть широта наших заказов и, пожалуй, глубина и размах военно-морского сотрудничества. Заказы кое-какие придется французам сделать, но разбрасываться по мелочам не следует. Нужно хорошенько посмотреть все, что будет показано, а потом уже сговариваться о покупке того или иного объекта. Поменьше обильяющих разговоров и побольше солидности» [Там же, л. 7].

С 10 по 20 января 1934 года комиссия под руководством А. К. Сивкова осмотрела [Там же, л. 8-9]: бюро «Сервис техник» (организация, осуществляющая научно-исследовательскую и конструкторскую деятельность в области военного кораблестроения); два аккумуляторных завода; два оптических завода; рабочий поселок в Руане; верфь строящихся торпедных катеров с деревянными корпусами; лидеры-эсминцы «Фантаск», «Одасье», «Эпервье»; кораблестроительный и механический завод, торпедный катер и подводную лодку «Конкеран» в Лауре; самый крупный судостроительный и механический завод «Пеност», крейсер «Бертен» и трансатлантик «Норманди»; бретаньский судостроительный и машиностроительный заводы; заводы «Рато», «Зульцер» и электромеханический завод в Париже.

Председатель комиссии докладывал, что морское вооружение и производящие его заводы французская сторона не представляла; члены комиссии осмотрели подводную лодку только одну – «Конкерон», – и то, наполовину построенную без перископов и аккумуляторов; надводные корабли были представлены в различных стадиях готовности, а именно: лидеры-эсминцы «Эпервье», «Одасье», «Фантаск», крейсер «Бертен», два торпедных катера, охотник за подводными лодками, а также строящиеся элементы (конструкции) эскортёров, крейсеров, линкора [Там же, л. 10-11].

Председатель комиссии также докладывал: «Французы были вежливы, любезны, обещали много, но давали сведения крайне скудно и под большим нажимом (это сведения по лидерам-эсминцев и возможности установки на них нашего вооружения). Только после вежливого, но энергичного нажима на «жофе с коньяком», нам удалось получить необходимые сведения» [Там же, л. 11].

Вместе с тем, председатель комиссии А. К. Сивков отмечал, что Франция – это страна, которая строила корабли всех классов (в исследуемый период не строила только авианосцев), и давал характеристику осмотренных кораблей: лидеры-эсминцы – французы присвоили им классификацию контрминоносцев. Они совершенствовались по следующим направлениям: увеличения скорости, усиления корабельной и зенитной артиллерии. Французские лидеры-эсминцы считались отличными кораблями. На них могли быть размещены отечественные 130-мм орудия и торпедные аппараты. Французская сторона обещала предоставить техническую помощь СССР при постройке корабля данного класса.

Эскортёры – корабли, предназначенные для охраны флота от подводных лодок. Аналог отечественного сторожевого корабля типа «Ураган», но с большей скоростью (на 10 узлов), хотя с более слабым торпедным вооружением.

Крейсер «Бертен» – аналогичный итальянским крейсерам.

Торпедные катера – мореходные отечественных, так как на них был установлен мотор морского типа, а не авиационного. Однако они для советского флота не подходили из-за своих габаритов и слабого вооружения [Там же, л. 11-18].

Общий вывод по надводному судостроению комиссией был сделан следующий: Франция достигла выдающихся результатов в строительстве легких надводных сил, в особенности по вопросу увеличения скорости и, значит, морскому машиностроению. В области машиностроения для лидеров-эсминцев, крейсеров и эскортёров Франция идет, вероятно, впереди всех, за исключением Германии и, может быть, отчасти Италии. По подводному судостроению видимых достижений в аккумуляторах и дизелях нет. Хотя подводные лодки имели большой подводный ход продолжительностью более часа.

Председатель комиссии, Начальник Управления кораблестроения УВМС РККА А. К. Сивков докладывал НКВМД К. Е. Ворошилову: «1. Уровень французской военно-морской техники в области легких и быстроходных надводных кораблей высок и вполне современен.

2. Французские лидеры-эсминцы и эскортёры отличные корабли и для нас вполне подходящие.

3. Необходимо приобрести у французов техническую помощь по лидерам-эсминцам полностью (чертежи, инструктаж по строительству, заказ во Франции первой механической установки) и чертежи по эскортёрам.

4. Показанные французами объекты в области подводного судостроения не позволяли сделать надлежащих выводов об уровне их подводной техники. Необходимо было более подробное ознакомление с перископами, аккумуляторами, а главное – с самими лодками, которые, по-видимому, следовало считать хорошими боевыми судами» [Там же, л. 141].

Вместе с тем, председатель комиссии предлагал, что если будет принято решение обратиться к французской технической помощи, то она должна проводиться на следующих принципиальных условиях: «1. Точное определение потребной технической помощи должно быть официально сформулировано Правительством СССР.

2. В соответствии с международными обычаями, а также со всеми имеющимися прецедентами, востребованная техническая помощь не могла быть предоставлена самим Морским ведомством Франции, инженерами или сотрудниками, находящимися в его распоряжении. Эта помощь могла быть предоставлена исключительно через посредничество частной французской промышленности, с которой Морское ведомство работало в постоянной тесной связи. В частности, идет ли речь о лидерах-эсминцах или эскортёрах, только лишь частной промышленности (путем обращения к одному из предприятий или путем установления конкурса между несколькими) могло быть поручено выполнение заказа. Он состоял бы в проектах, составленных в соответствии с точными заданиями, которые должна представить советская миссия» [Там же, л. 142].

В конце января 1934 года, основываясь на выводах работы комиссии под руководством Начальника Управления кораблестроения УВМС А. К. Сивкова, НКВМД К. Е. Ворошилов обратился с ходатайством к Председателю Совета Труда и Оборона (СТО) В. М. Молотову: «Считаю необходимым приобретение французской технической помощи по лидерам-эсминцам (типа «Фантастик») и эскортёрам с заказом механической установки (котлы, турбины, вспомогательные механизмы, часть арматуры) для первого лидера во Франции» [Там же, л. 88-89]. А также просил распоряжения: «1. Народному комиссару иностранных дел (НКИД) М. М. Литвинову обратиться к французскому Правительству со специальным письмом по этому вопросу.

2. Народному комиссару тяжелой промышленности (НКТП) С. Г. Орджоникидзе совместно с НКВМД подготовиться к переговорам о технической помощи с французскими судостроительными фирмами» [Там же].

Для более детального изучения вопроса о возможности военно-морского технического сотрудничества, осмотра судостроительных заводов, новых лидеров-эсминцев и эскортёров, во Франции с 16 апреля по 26 мая 1934 года работала группа военно-морских специалистов под руководством Р. А. Муклевича [2, д. 286, л. 2-6]. В ходе работы, члены комиссии осмотрели: 10 заводов, технический комитет Морского министерства, Опытный судостроительный бассейн Морского министерства, а также совершили выход в море на лидере-эсминце. По итогам работы были сделаны следующие выводы [Там же, л. 8-59]: 1. анализ судостроительной промышленности показывал, что во Франции нет предприятий, которые бы строили корабль в целом (хотя фирмы «Бретань» и «Луара» приближались к этому). Кроме частных заводов существовали и «арсеналы», то есть судостроительные предприятия, принадлежащие Морскому ведомству;

2. была оценена система работы наблюдательного аппарата Морского министерства;

3. были осмотрены основные судостроительные предприятия Франции, их загруженность, специализация, производственные мощности, состав и деятельность управленческого аппарата. Отдельно сделаны оценки по всем предприятиям и организациям.

Помимо этого, комиссия подготовила отчеты по тактико-техническим характеристикам и итогам осмотра кораблей, как находящихся в составе флота, так и в различных степенях постройки и особенностях их строительства [Там же, л. 60-72]: лидеров-эсминцев на заводах: «Шантье де Франц», «La Sevege», в порту Лориент (находящийся в достройке); корпусов эскортёров строящихся и находящихся на заводе «Шантье де Бретань».

А также были получены данные по машинам, механизмам, агрегатам, котлам, цельнокованным, коллекторам, турбоустановкам, турбинам и характеристикам фирм их изготавливающих [Там же, л. 72-147].

Полученные в ходе работы вышеперечисленных комиссий материалы, выводы и заключения позволили руководству СССР оценить возможность военно-морского технического сотрудничества с Францией. И уже 17 июня 1934 года военно-морскими специалистами СССР были выданы технические задания на разработку

проектов: эскортёра типа «Байонез» и лидера-эсминца типа «Фантаск» французским судостроительным заводам с учетом установки на них советского вооружения [1, д. 50, л. 155-158].

17 ноября 1934 года Начальник Управления кораблестроения ВМС А. К. Сивков докладывал Начальнику ВМС РККА [Там же, л. 194-195], что после поездки во Францию группы Р. А. Муклевича Торговое представительство СССР вело переговоры о французской технической помощи с тремя судостроительными фирмами: «Франс» и связанной с ней турбостроительной фирмой «Фив-Лилль», строящей корабли с турбинами «Парсонс»; «Пеноэт» – с турбинами «Парсонс»; «Бретань» – с турбинами «Рато». Переговоры с фирмой «Франс-Фив-Лилль» развивались более благоприятно, как в силу взаимоотношений, так и большой инициативы, проявленной руководством самой фирмы. По ценам была достигнута следующая договоренность: с фирмой «Франс-Фив-Лилль» – 3.760.000 рублей (49,5 млн франков), с условием указать в договоре сумму в 4.000.000 рублей (53,5 млн франков); с фирмой «Пеноэт-Бретань» – 4.100.000 рублей (55 млн франков).

В связи с этими факторами предпочтение было отдано фирме «Франс-Фив-Лилль». Представители фирмы посетили в СССР Научно-исследовательский институт военного кораблестроения (НИВК) (где были обсуждены технические требования заказчика) и советские предприятия, которые произвели на французов хорошее впечатление и подняли в их глазах отечественные технические возможности [Там же, л. 196].

Основываясь на полученных материалах, Начальник УВМС РККА В. М. Орлов в сентябре 1934 года докладывал НКВМД К. Е. Ворошилову о предполагаемой французской технической помощи: «По лидерам-эсминцам. В соответствии с Постановлением правительства СССР переговоры по лидеру-эсминцу велись с лета 1934 года. Легче проходили переговоры с группой фирм «Франс-Фив-Лилль», с которой удалось достичь соглашения по ряду вопросов. Переговоры с группой фирм «Пеноэт-Бретань» протекали значительно тяжелее, основные затруднения возникли из-за несогласия фирм на предоставление им кредита без гарантий французского правительства и более высокая цена выполнения заказа. Выбор остановился на сотрудничестве с «Франс-Фив-Лилль», в процессе переговоров с которой удалось достичь соглашения по вопросам: обеспечения доступа советских инженеров к подробностям производства на французских заводах; получения всего необходимого для организации производства в СССР от отдельных механизмов и их деталей до поковок и отливок включительно; производства турбинных лопаток; получения расчетных данных и методов расчетов по главным механизмам; технических условий, правил приемки материалов и механизмов; предоставления условий сдаточных испытаний, принятых во французском флоте.

Таким образом, все технические и коммерческие вопросы по технической помощи с группой фирм «Франс-Фив-Лилль» были согласованы. Однако решение вопроса задерживалось советской стороной, так как стоимость технической помощи по лидеру-эсминцу, определенная Правительством СССР меньше, чем та цена, которую требовала за нее фирма «Франс-Фив-Лилль».

По эскортёрам. Результаты переговоров о технической помощи по строительству кораблей этого класса привели к решению отказаться от ее получения. Причины: необходимость создания и освоения еще одного типа турбин; невозможность установки на него отечественного вооружения; средства, выделяемые на эскортёр можно обратить на увеличение кредитов по лидеру-эсминцу» [Там же, л. 212].

Вместе с тем 11 октября 1934 года Начальник Главного комитета. Морской промышленности Р. А. Муклевич обратился в СТО СССР с вопросом об оказании технической помощи со стороны группы фирм «Шантье де Франц» (судостроительная верфь) и «Фив-Лилль» (машиностроительные заводы) [Там же, л. 200].

Однако переговоры на получение французской технической помощи опять заходили в тупик. 29 декабря 1934 года вышло постановление СТО СССР, которым определялось: «1. Народному комиссару внешней торговли (НКВТ) окончательно выяснить позицию фирм «Шантье де Франс» и «Фив-Лилль» об оказании технической помощи по строительству лидера-эсминца.

2. НКВТ возобновить переговоры с другой конкурирующей фирмой «Бретань и Пеноэт», приняв все меры, для того, чтобы цена по оказанию технической помощи была в пределах 55 млн франков (4,2 млн золотых рублей).

3. Повысить лимит за иностранную техническую помощь по лидерам-эсминцам до 5,5 млн золотых рублей.

4. Предложить НКВТ вести переговоры с расчетом на 18-ти месячный кредит (по аналогии с таким же договором) с итальянской фирмой «Ансальдо».

5. Предложить НКТП и НКВТ провести предварительные переговоры с итальянскими фирмами на предмет получения от них технической помощи по строительству лидера-эсминца» [2, д. 305, л. 6-7].

В начале 1935 года во Францию для ведения окончательных переговоров с руководителями судостроительных фирм была направлена комиссия, которую возглавлял Р. А. Муклевич. Переговоры проходили сложно. И 28 февраля 1935 года он доложил НКТП С. Г. Орджоникидзе, Народному комиссару обороны (НКО) К. Е. Ворошилову, НКВТ А. С. Розенгольцу о срыве переговоров с французскими фирмами «Шантье де Франц» и «Фив-Лилль» по получению технической помощи в строительстве лидера-эсминца. «Основными причинами являлись: 1. Необоснованное завышение фирмами договорной цены с 47,5 млн франков (3,63 млн золотых рублей) до 57 млн франков (4,35 млн золотых рублей).

2. Изменение условий технической помощи французскими фирмами в одностороннем порядке» [Там же, л. 1-5].

Председатель комиссии предложил начать переговоры о технической помощи по строительству лидеров-эсминцев с итальянскими судостроительными фирмами. Что и было осуществлено.

В связи с этим стоит отметить, что военно-морское техническое сотрудничество СССР с Францией осуществлялось с большими сложностями. Так, 20 ноября 1938 года Народный комиссар Военно-морского флота (НКВМФ) М. П. Фриновский докладывал Председателю Комитета Обороны (КО) СНК СССР В. М. Молотову [3, д. 22, л. 153], что через соответствующую структуру (НКО) были заказаны фирме «Готchkис» во Франции пять 25-мм одностольных автоматов на универсальном станке для НКО, двадцать пять 2-х орудийных зенитных корабельных установок для НКВМФ и две установки для Народного комиссариата оборонной промышленности (НКОП). Все эти установки должны были быть снабжены автоматическим прицелом фирмы «Прецизион-Модерн».

Вначале, выполнение заказа проходило нормально, но, очевидно, в связи с создавшимся политическим положением (период раздела Чехословакии) Военное министерство Франции реквизирировало заказ. Всекие переговоры с фирмой пришлось прекратить и дело передать на разбор и решение в Арбитраж, так как определенная сумма средств все же была уже затрачена на выплату фирме аванса.

Далее НКВМФ докладывал, что хотя сам по себе заказ и не представлял собой особой ценности для СССР, но все же кое-что из него почерпнуть было бы можно, тем более потому, что крупнокалиберное автоматическое оружие оборонной промышленностью только начинало осваиваться и всякие данные, добытые из-за границы, приносили известную пользу. На «добычу данных» НКВМФ обращал особое внимание. В частности, командированный от НКВМФ инженер Юрченко в качестве приемщика наших заказов от фирмы «Готchkис» за короткий промежуток времени приобрел ряд довольно ценных данных о состоянии автоматического оружия во Франции и ряд других сведений, которые были использованы НКОП и НКВМФ. Вместе с этим т. Юрченко докладывал НКВМФ о чрезвычайно плохо поставленной работе по добытанию сведений военного характера в советских официальных представительствах за границей. Никаких заданий в этом отношении никому не давалось, и никто об этом не думал. Так, например, отмечал НКВМФ: на верфи в Сен-Назере в течение двух лет работали советские инженеры-кораблестроители по приемке пароходов, там же строился линкор «Страсбург». Эти инженеры имели полную возможность наблюдать чертежи корабля и его постройку вплоть до ходовых испытаний. Когда же т. Юрченко попытался получить у этих инженеров кое-какие данные о новом линкоре, то они ответили, что их это не интересовало и ничего сообщить не могут [Там же]. Докладывая о срыве заказа фирмы «Готchkис» НКВМФ М. П. Фриновский обращал внимание Председателя КО СНК СССР В. М. Молотова на плохо организованную разведку за границей и просил по этому вопросу специальных указаний для Народного комиссариата внутренних дел (НКВД) и НКО.

Таким образом, оценивая военно-морское техническое сотрудничество СССР и Франции в рассматриваемый период можно сделать следующие выводы: во-первых, реальной технической помощи отечественное военное кораблестроение от французских судостроительных фирм не получило. Во-вторых, само сотрудничество носило только ознакомительный характер, хотя в определенной степени оно сыграло положительную роль для развития отечественного производства. В-третьих, в области подводного судостроения ничего нового французской стороной представлено не было. В-четвертых, советские военно-морские специалисты смогли оценить перспективные направления развития и совершенствования французского военного судостроения и военно-морской техники.

Список литературы

1. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. Р-441. Оп. 14.
2. РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1.
3. РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1.

SOVIET-FRENCH MILITARY-TECHNICAL COOPERATION IN SPHERE OF SHIPBUILDING AND ARMAMENT IN THE 1930S

Fedulov Sergei Valentinovich, Ph. D. in History, Associate Professor
Mozhaisky Military Space Academy, St. Petersburg
serg.val.fed.661000@yandex.ru

Basing on archival sources the article considers the directions of military-technical cooperation between the USSR and France in the sphere of military shipbuilding and armament in the 1930-1940s. The derangement of the negotiations with the representatives of the Soviet Union on obtaining technical assistance in the construction of the leader-destroyer "Fantask" for the USSR by the French companies "Chantier de France" and "Fives-Lille", and the requisition of certain types of soviet military orders from the French firms by the War Ministry of France showed the Government of France negative attitude to this cooperation.

Key words and phrases: contract; company "Fives-Lille"; company "Chantier de France"; company "Hotchkis"; leader-destroyer "Fantask"; Navy Administration; escorter; military-technical cooperation; technical assistance; dockyard; shipyard; submarine; anti-aircraft artillery.