

УДК 629.366 (477) (09)

ПРОЕКТНІ РОЗРОБКИ УКРАЇНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО ІНСТИТУТУ З ПРОЕКТУВАННЯ МЕТАЛІЧНИХ ЗАВОДІВ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ТРАКТОРОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ (кінець 20-х – початок 30-х років ХХ сторіччя)

Кривоконь О.Г., канд. філос. наук, доц.

(Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»)

Стаття присвячена аналізу первинних матеріалів, що висвітлюють процес формування проектного інституту Укрдїпрометз, який став основою для створення радянських заводів та розвитку тракторобудування взагалі. Проведено аналіз виникнення інституту, передумов його створення та проблем, пов'язаних з виконанням перших проектів тракторних заводів.

Загальновідомо, що передумови розвитку України як промислової держави склалися хаотично ще під час розвитку Російської імперії. Українська промисловість не зупинилась навіть під час занепаду 1917-1924 років, але глобальний прорив розвитку промисловості стався після реалізації політики НЕПу та переходу до політики індустріалізації. Звичайно, це вимагало змін в організації та плануванні, давало поштовх до створення проектних інститутів, заводів та розвитку таких економічно важливих галузей промисловості, як тракторобудування.

Дослідженням питань тракторобудування займалися такі науковці, як Г. В. Лупаренко, Я. Ю. Білоконь, В. В. Біблік. Наша стаття має за основу архівні дані, оскільки лише з них можливо отримати повноцінну інформацію щодо ролі проектного інституту «Укрдїпрометз» в історії тракторобудування.

Метою статті є висвітлення на прикладі окремого факту створення «Укрдїпрометзу» іншої, позитивної,

але менш відомої сучасним українським історикам сторони подій кінця 20-х – початку 30-х років ХХ сторіччя, сторони не менш героїчної, що склалася завдяки невтомній праці людей, заради «світлого майбутнього» нової країни.



В 20-х роках минулого століття Харків був столицею України, і було логічно та ідеологічно вірно розвивати його промисловий і господарський потенціал, максимально використовуючи сформовані традиції виробництва, робочі та інженерні кадри. Таким чином було поставлене амбіційне урядове завдання у скорочені терміни освоїти у Харкові

виробництво машинобудівної продукції, необхідної для розвитку молодій держави. Для цього планувалося провести значну реконструкцію найбільших існуючих заводів Харкова та збудувати нові, найзначнішим з яких був тракторний завод – гігант, відомий сьогодні як ХТЗ. Враховуючи, що будівництво і робота тракторного заводу-гіганта зажадає залучення десятків тисяч робітників, техніків, службовців

та інженерів, що було б украй складно в ті роки забезпечити в інших містах або, скажімо, на нових територіях, місцем будівництва було обрано Харків, що на той час вже мав певну базу інженерних та виробничих кадрів.

Першим кроком до будівництва підприємств таких потужностей повинен був стати етап проектування. Слід зазначити, що проектування промислових об'єктів в період Російської імперії забезпечувалось елітарними фахівцями, які мешкали у столицях або їх навіть запрошували з Європи та США. До кінця 20-х років минулого століття в зв'язку з початком масової індустріалізації мала бути створена мережа проектних інститутів, у розпорядженні яких знаходилась би достатня кількість проєктувальників, що вже не могли бути представниками буржуазної еліти, а стали б новою трудовою елітою нової держави з новою ефективною економікою.

Первістком таких інститутів став Державний інститут з проектування металевих заводів (Діпромез) в м. Ленінграді, РРФСР [1]. Він підпорядковувався Головному Управлінню металевої промисловості Вищої ради народного господарства СРСР (ВРНГ СРСР).

Вибір місця розташування в Ленінграді диктувався, в першу чергу, тим, що саме тут були розташовані найбільші на той час і найбільш технічно оснащені сучасною технікою заводи металевої промисловості, свого роду лідери машинобудування, побудовані ще в Російській імперії найбільш прогресивно мислячими промисловцями.

Важливою була наявність значної кількості фахівців, потужного заgonу робітничого класу, що підтримав більшовиків в роки революції та Громадянської війни, близькість кордонів основних європейських держав, що

при розвинених залізничних і морських шляхах різко скорочувало терміни виконання контрактів з іноземними фірмами в Європі та Америці.

Безумовно важливим був і політичний момент, оскільки Ленінград вважався колискою революції, а тому держава на цьому етапі приклала значних зусиль для підтримки його образу і надання йому сучасного вигляду. Для цього всіляко розвивалось промислове виробництво, будувались в значних обсягах нові житлові райони, комунікації, залучалась до роботи в місті молодь з сільської місцевості, різко збільшувалась мережа вищих і середніх навчальних закладів, готувались робочі та інженерні кадри.

Не секрет, що більшість новобудов країни проєктувалися спочатку іноземними фахівцями, переважно американськими та німецькими. Тому для освоєння іноземного досвіду були потрібні не просто досвідчені інженери і техніки, але ті з них, хто досить вільно володів іноземними мовами, щоб можна було безпосередньо спілкуватися з іноземними фахівцями, перекладати на російську мову технічну документацію, поширювати і освоювати передовий досвід.

Саме в Ленінграді була найбільша кількість таких фахівців. Більше того, серед них виявилось чимало більшовиків або осіб, які прийняли Радянську владу, тобто тих, кого радянський уряд вирішував посилали на обмін досвідом чи на навчання за кордон.

У міру розширення обсягів індустріалізації «Діпромез» перестав справлятися з постійно зростаючою кількістю нових проєктів. Тому було вирішено в якості першого кроку організувати Українське відділення інституту в Харкові. Таке рішення було обумовлено фактом, що в Україні темпи індустріалізації були найви-

щими серед республік СРСР. Окрім того, досвід створення Українського відділення передбачалося надалі поширити на інші союзні республіки. Так і було зроблено.

У листі від 28.03.29 № 0830 керуючого Укрдіпромезу Щербини та виконуючого обов'язки Завідувача планового бюро Паланта на адресу Харківського районного комітету Всеросійського ради робочих металістів [1] детально і широко висвітлена діяльність інституту на порозі першої п'ятирічки.

Особливістю того часу було те, що профспілкові організації широко контролювали господарську діяльність підприємств і організацій, а партійні органи зосереджували свою основну увагу на політичних питаннях, в тому числі і на внутрішньопартійній боротьбі, не підміняючи дріб'язковою опікою господарські та профспілкові органи. Ось чому Харківський райком Всеросійського ради робочих металістів листом від 13.03.29 № 1249 запросив детальну інформацію про конкретну діяльність Укрдіпромезу [1].

Суть відповіді керівництва інституту була в тому, що виробнича діяльність почалася в лютому-березні 1928 року. З набуттям досвіду і набору портфеля заказів обсяги робіт постійно зростали. Вже до червня 1928 році інститут був повністю завантажений і відчував гостру потребу у фахівцях для виконання доручених йому робіт.

Так як ні в дореволюційний, ні в післяреволюційний період подібні роботи не проводилися, то на перших порах суттєво позначалася відсутність попереднього досвіду і методичних матеріалів.

Укрдіпромез тісно співпрацював з Діпромезом, м. Ленінград, який ділився своїм досвідом і виконував роль контролюючого органу, що приймає остаточні рішення з розро-

бок Укрдіпромезу, а також перерозподіляв замовлення.

Зрозуміло, що успішній роботі Укрдіпромезу заважали багато об'єктивних факторів, у тому числі відсутність у керівних органів твердих планів і першочергових об'єктів будівництва, недостатні обсяги фінансування, гостра нестача на території Харкова житлової площі, що не дозволяло запрошувати на постійну роботу фахівців з інших міст.

У міру зростання обсягів робіт все сильніше відчувався брак досвідчених фахівців. Об'єкти своїх проектних робіт Укрдіпромез отримував з двох джерел: від Діпромезу, м. Ленінград, і від Укрмаштреста, м. Харків. Так Діпромез спочатку передав Укрдіпромезу технічне завдання на реконструкцію Державного Харківського паровозобудівного заводу. Таке завдання було вельми вагомим як в об'ємному, так і у фінансовому вираженні. Як показав подальший досвід, проект реконструкції ХПЗ був близький за вартістю до проектування ХТЗ.

Досить зазначити, що навіть на першому етапі реконструкції ХПЗ передбачалося забезпечити випуск на рік 29 одиниць паровозів серії «Т», 1026 одиниць тракторів «Комунар» підвищеної потужності, загальною потужністю 30000 к. с. дизелів (ДВЗ), чавунного лиття 25000 тонн, у тому числі 13000 тонн по кооперації, запчастин до тракторів в обсязі 16 % від основного випуску, запчастин до дизелів – 12 % від основного випуску, а також значні обсяги запчастин до паровозів і ходової частини залізничних вагонів.

Отже, якщо на 01.03.28 в штаті Укрдіпромезу було всього 14 працівників (без консультантів), то на 01.03.29 – вже 315 чоловік (без консультантів).

Середня зарплата на 01.03.29 за Укрдіпромезу була (за масштабами СРСР) досить солідною – 203 карбо-

ванця, а інженерно-технічного персоналу – ще вище – 240 карбованців, тобто майже в 2.5 рази вище зарплати висококваліфікованого робітника.

У зазначеному листі крім характеристики роботи Укрдїпромезу по окремих об'єктах містився детальний матеріал щодо проектування тракторного заводу-гіганта в місті Харкові, який інститут пропонував з самого початку побудувати для випуску 50000 тракторів потужністю 25-30 к. с.

Аналізуючи стан тракторобудування в країні, інститут виходив з таких даних:

– Станом на жовтень 1928 року Путилівський завод вже вийшов на випуск 5000 тракторів потужністю 10-20 к.с.;

– Споруджуваний Сталінградський тракторний завод навіть у перші роки має забезпечити випуск 20 000 тракторів 15-30 к. с.

– До травня 1929 року Путилівський завод буде готовий випускати в рік 20000 колісних тракторів, Сталінградський – 40000 одиниць, Челябінський – 20000 одиниць потужністю 15-30 к.с.; ДХПЗ, м. Харків – 20000 гусеничних тракторів середньою потужністю в 60 к. с .

На останньому етапі розвитку радянського тракторобудування, як вбачалося фахівцям Укрдїпромезу, тобто на межі першої п'ятирічки, випуск Путилівського і Сталінградського заводів залишаться такими ж, як і раніше (тобто 20000 і 40000 тракторів на рік), а Челябінський тракторний мав збільшити випуск до 50000 штук тракторів підвищеної потужності 50-60 к. с.; новий Харківський тракторний завод мав вийти на випуск 50000 гусеничних тракторів потужністю 25-30 к.с. плюс 20 % запчастин. Додатково планувалося побудувати в місті Воронеж або в Україні ще один трак-

торний завод для випуску 25000 просяпних тракторів на рік.

Зазначені прогнози не в усьому були реалізовані, але Укрдїпромез виходив з постанови II-й сесії ЦВК СРСР, що підтверджував зазначені програми і вказував порядок їх здійснення.

У листі далі було вказано, які проектні роботи в області тракторобудування виконав інститут до березня 1929 року. У короткому викладі це:

– проекти випуску на ДХПЗ ім. Комінтерну тракторів з розрахунку 1026 одиниць на рік до березня 1929 р., а до травня 1929 року – 2000 од./р.;

– проектування на території ДХПЗ виробництва з випуском тракторів з розрахунку 5000 річних до липня 1929 р., а до жовтня 1929 р. вихід на річне виробництво 30000 тракторів і додатково 10000 потужних з двигунами 90-120 к. с.;

– проектування нового тракторного заводу в Харкові для випуску з листопада-грудня 1929 р. – 50000 тракторів потужністю 25-30 к. с. плюс 20 % запасних частин;

– окремий проект для випуску 2000 тракторів ДХПЗ на рік потужністю 60 к. с.

На випуск 1026, 2000 і 5000 тракторів до моменту складання тексту листа були оформлені промзавдання з максимальною конкретикою. На випуск 30000 тракторів плюс 10000 потужних з двигунами 90-120 к. с. промзавдання було розроблено в узагальнених показниках. На виробництво 2000 гусеничних великих тракторів на рік не тільки розроблено завдання, а й отримано замовлення на розробку повного проекту. На проект будівництва нового тракторного заводу в м. Харкові з річною програмою 50000 тракторів плюс 20 % запасних частин інститут отримав доручення скласти промзавдання і вже приступив до його виконання. Слід відмітити, що такий

обсяг проектних робіт рівноцінний проектуванню підприємства потужністю в 60000 тракторів на рік.

У Матеріалах Державного архіву Харківської області [2] збереглися документи першого ескізного проекту Харківського тракторного заводу, що мають загальний номер проекту ТО 243. Ймовірно, що в ході роботи над проектом мусило проходити уточнення параметрів, тому деякі показники з цитованого листа-інформації та проекту відрізняються один від одного.

Особливу увагу у листі приділено рекомендованим темпам та організації робіт, а також структурі заводу. Розглянуто питання джерел формування робочих кадрів. При цьому ставка зроблена на обов'язкове залучення кваліфікованих робітників, інженерів, техніків і управлінців з тракторного цеху ДХПЗ ім. Комінтерну, з інших Харківських заводів, із спеціального навчального заводу, з ФЗУ та спеціальної профшколи.

Вже на цьому етапі відзначено, що великий майданчик Лосеве перспективний для подальшого будівництва на ньому верстатобудівного заводу, інструментального заводу, автобусного та інших.

Розгляд тексту «Листування всіх місцевкомів ...» [1] показує, що Укрдіпромез вельми серйозно поставився до дорученої роботи. Документи з «Відомостей про виробничо-економічну потужність Харківського тракторного заводу ...» [2] показують, що інститут за дуже короткий строк виконав повноцінний ескізний проект, що визначив переважну більшість показників роботи майбутнього заводу. Це дозволило не тільки вирішити ключові питання проектування: кількість споживаної в рік електроенергії (95904000 кВт/годину), але і розрахувати випуск в тоннах на одного робітника: спискового ~ 16,3 тонни, виробничого ~ 27,1 тонни, а також спрогно-

зувати очікувану собівартість трактора в цінах 1927/28 операційного року ≈ 2780 карб. 54 коп., а на перспективу в цінах 1932/33 операційного року – 2372 карб. 65 коп.

Визначення випуску в тоннах широко практикувалося в ті роки для зіставлення з показниками передових зарубіжних фірм. Очікувана собівартість підтверджувала, що радянські трактори будуть конкурентоспроможними порівняно з «Катерпіллер-30», що мав у ті роки вартість в США 2475 доларів. Якщо ж підрахувати, у що обходилося б ввезення подібних тракторів до СРСР, то за даними проектувальників франко вартість у Ленінграді з доставкою кораблями обійшлася б у 5906 доларів США, з яких в іноземній валюті слід було б заплатити еквівалент 5320 карбованців.

Спочатку інститут планував виконати в 1929/30 операційному році і ескізний і остаточний проекти. При цьому були намічені такі терміни: техніко-економічне завдання – до 01.10.29 р., ескізи – до 04.30 р., закінчення 01.10.30 р. Враховувалися реальний стан робіт і можливості фахівців інституту. Передбачалося, що 01.10.29 р. відсоток готовності дорівнюватиме 12 %, а до 01.10.30 р. – 100 % [1].

Але сам інститут у своїх документах зазначав, що він відчуває серйозний тиск з боку радянських і партійних органів щодо скорочення термінів проектування з 01.10.30 р. на, принаймні, 01.03.30 р.

Однією з умов можливого скорочення термінів проектування інститут вважав якнайшвидше закінчення опрацювання робочих креслень змінного трактора, наданих йому заводом.

Другою за важливістю умовою прискорення, з точки зору керівництва інституту було направлення за кордон (у США) для проектування спільно з американцями групи інженерів у

складі 25 осіб негайно після розгляду на Технічній раді «Діпромету» ескізного проекту генерального плану і орієнтовних ескізів цехів. Пояснявалося це неприпустимістю дублювання проектних робіт у Укрдіпромету і в США.

Третьою умовою, чи не найголовнішою для Укрдіпромету, була вимога негайного посилення його штатів 50 інженерами, які безпосередньо залучалися до роботи інституту з проектування нового заводу [1]. Тільки при дотриманні зазначених умов Укрдіпромет припускав можливість закінчити проектування ХТЗ до травня-червня 1930 р..

Варто враховувати, що вартість проектних робіт з ХТЗ становила 930 тис. карбованців, або 38,95 % від вартості всіх проектувальних робіт Укрдіпромету, які становили в 1929/30 р. операційному році загальною 2387,7 тис карб. Другий за вартістю робіт об'єкт – реконструкція ДХПЗ у Харкові – оцінювався в 677 тис. карб. Шість інших об'єктів (верстатобудівний, велозавод, інструментальний, сумський механічний, «Червоний жовтень» і завод ім. Шевченка) – у сумі 780,7 тис. карб.

Було визначено, що роботи з ХТЗ зажадають не менше 517 людино-місяців праці фахівців, або 28,21 % із загального обсягу в 1833 людино-місяців, а щомісячна потреба у фахівцях повинна була зростати від мінімуму в 17 осіб у жовтні 1929 р. до 56 осіб у липні-вересні 1930 року [2].

Про те, що Укрдіпромет до 1929/30 операційного року вже накопичив необхідний виробничий досвід, створив необхідні структури і уявляв собі реальні можливості, зазначають внутрішні документи інституту. В документах інституту знаходимо інформацію по восьми головних об'єктах проектування на 1929/30 рік.

Що стосується структури відділів Укрдіпромету, найбільш слабкими за браком фахівців були машинобудівний відділ (бракувало 90 осіб по всіх об'єктах), будівельний (відповідно 44 людини), гірничий (35 осіб), енергетичний відділ (25 осіб) [2]. Багато це чи мало можна оцінити в кожному відділі, склавши середньомісячну потребу по всіх об'єктах і готівковий на 01.09.29 штат. Найбільш гостро стояло питання про працівників відділу машинобудування. При середньомісячній потребі в 182 людини інститут номінально мав тільки 92 людини, тобто трохи більше 50%. За будівельним відділом з 117 осіб було 73, або ~ 62,39% потреби, з енергетичного – 61 і 36 відповідно (59,08 %). Тільки два відділи з семи мали достатні штати: металургійний і економічний [2].

Розуміючи необхідність виконання покладених урядовими організаціями на Укрдіпромет завдань щодо реалізації будівництва об'єктів, передбачених першим п'ятирічним планом, Укрдіпромет систематично звертався в Окрвиконком Харківської області і пропонував шляхи виходу з кризового стану. У тому числі проектний інститут пропонував прикріпити до нього інженерів з реконструйованих заводів (на час проектування), організацію роботи за сумісництвом технічного персоналу інших Харківських організацій і заводів та мобілізацію і самомобілізацію інженерно-технічних працівників. Керівники Укрдіпромету постійно підкреслювали, що в середньому по інституту в 1929/30 році їм не вистачає 170 фахівців з потрібних 557, тобто ~ 30,52%.

Зрозуміло, що втілення проектів Укрдіпромету було пов'язано з низкою інших проблем, які намагалися вирішувати досить специфічно, що також характеризує структуру нового на ті часи суспільства. Наприкінці 1929 року було сформовано чимало

структур для забезпечення успішної роботи над втіленням проектів Укрдїпромезу, особливо в рамках заходів так званого «Комітету сприяння «Тракторобуд». Важливо відмітити, що такі процеси слід порівнювати з модними зараз процесами формування громадського суспільства.

Найбільш цікавий – створення Комітету сприяння «Тракторобуд». Так, наприклад, зберігся лист цього комітету від 30.11.29 р. № 003/тр, тобто ще до розгляду ескізного проекту, члени комітету сприяння були знайомі з ним (мовою оригіналу), як впливає з тексту листа:

«До Харківського Окрвиконкому. При цьому надсилається до вас витяг п.1 з протоколу засідання комітету сприяння «Тракторостроя» при УЕНі [пояснення автора: українська економічна нарада при Вищій Раді Народного Господарства УРСР] з 24 листопаду 1929 р. для виконання. Слухали: о площадке для построения завода Тракторостроя. Постановили: В связи с тем, что технический аппарат Тракторостроя не сконструирован, поручить эту работу Гипромезу с привлечением Окрисполкома и Гороткомхоза. Наряду с проектом площадки, которая представлена на данное заседание (поясняю: Лосевская площадка), предложит Гипромезу представить к следующему заседанию Комитета Содействия Тракторостроя и другие проекты. Срок: двухнедельный...»

Серед найбільш цікавих документів, що побічно підтверджують інтенсивну роботу всіх органів влади України і «громадських організацій» з питань будівництва ХТЗ, звертає увагу і наведений нижче матеріал (мовою оригіналу):

«...Витяг з протоколу за 28.11.29 №29/216 засідання Президії Х.О.В.К. Рад робітничих, селянських та червоноармійських депутатів XII-го скликання. Про збудування тракторного

заводу в Харкові (доповідь керівника Укрдїпромезу тов. Жигалко), справа 4.333 IX 1310. Кому доручено виконати постанову: Комісії – до 01.12.29. Постанова: Для розроблення резолюції на доповідь тов. Жигалко при будівництві тракторного заводу обрати Комісію в такому складі: Голова Комісії – заступник Голови ОВКу тов. Озерянський. Члени комісії: тов. Жигалко – Укрдїпромед, т. Маслов – ВРНГ УССР, т. Шахматов – Окрплан, т. Брон – міська Рада, т. Мишков – Тракторбуд. Комісії взяти за основу проекти резолюції Окрплана и Укрдїпромеза і остаточний текст подати на затвердження в черговому засіданні Секретаріату Окрвиконкому...»

«...Витяг з протоколу за 08.12.29 № 30/217 засідання президії Х.О.В.К. Рад робітничих, селянських та червоноармійських депутатів XII-го скликання. Питання: Затвердження резолюції на доповідь про будівництво тракторного заводу в Харкові (доповідь – Голова комісії тов. Озерянський) Справа ч. 333-IX-13.10. Кому доручено виконати постанову: Міська Рада, Окрплан, Окршляхвідділ. До 01.01.30. Голова Харківського окружного Виконавчого комітету т. Неживой. За секретаря Х.О.В.К. – зав. Оргвідділу ОВКу Сіроштан. Технічний секретар Президії ОВКу Овсюков... п. 8: Вважаючи, що при РНК УССР організується комітет сприяння будівництву тракторного заводу, вважати за недоцільне організацію такого ж комітету при Харківському Окрвиконкомі, затвердити представниками ОВК в зазначеному комітеті тт. Неживого, Озерянського, Бородая та Володимирова...».

Висновки. Історичний аналіз подій кінця 20-30 років минулого століття потребує комплексного підходу, у тому числі розглядання системних зсувів у структурі суспільства, через призму сучасних підходів до соціоло-

гічного аналізу. Під час оцінки подій того часу доцільно звертатися до оригінальних документів, тому що аналітичні матеріали радянського та пострадянського часів мають значну ступінь політичної заангажованості. Період першої п'ятирічки пов'язаний зі значними зусиллями усього прогресивного суспільства, спрямованими на формування індустріального потенціалу СРСР взагалі, та України зокрема. Такі плани індустріалізації були амбіційними та вимагали іншої системи мислення і, як наслідок, значних соціальних зсувів. Факт втілення планів

розвитку в межах політики індустріалізації взагалі підтверджує ефективність проведених змін у структурі суспільства. Події індустріалізації мали широку підтримку, а також значний ступінь контролю з боку профспілок, рад і комітетів різного рівня, що виконували роль інститутів громадянського суспільства, з точки зору сучасного соціального аналізу. Заснування проектних інститутів у період першої п'ятирічки стало одним із найзначніших стратегічних рішень, обумовивши ріст ефективності в економіці СРСР взагалі та а Україні зокрема.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державний архів Харківської області. – Ф. Р. 3370. – Оп. 1. – Спр.188. «Відомості про виробничо-економічні потужності Харківського тракторного заводу і зведення виробничих показників його цехів».
2. Державний архів Харківської області. – Ф. Р. 845. – Оп. 3. – Спр. 3173 «Про тракторобудування».

***Кривоконь А.Г.** Значение проектных разработок Украинского государственного института по проектированию металлических заводов в контексте развития тракторостроения в Украине (конец 20-х - начало 30-х годов XX века). Статья посвящена анализу первичных материалов, освещающих процесс формирования проектного института Укргипромез, который стал основой для создания советских заводов и развития тракторостроения в целом. Проведен анализ возникновения института, предпосылок его создания и проблем, связанных с выполнением первых проектов тракторных заводов.*

***Kryvokon A.G.** Meaning of the project developments of Ukrainian State Institute for the metal plants design in the context of the tractorbuilding development in Ukraine (late 20's - early 30'ies of XX century). This article analyzes the primary materials that illuminate the formation processes of Ukrghipromez Design Institute, which became the basis for a Soviet tractor factories and development of tractorbuilding in general. There is the analysis of the Institute occurrence, preconditions for its development and the problems associated with the implementation of the first projects of tractor factories.*